

Masterplan klimafreundliche Mobilität Kreis Steinfurt



Impressum

Auftraggeber

Kreis Steinfurt
Der Landrat
Tecklenburger Str. 10
48565 Steinfurt

Ämterübergreifende AG:

Umwelt- und Planungsamt
Heiner Bucker, Udo Schneiders, Renalte Schulte, Stephan Kemper
Fon. 02551-69-1410

Amt für Klimaschutz und Nachhaltigkeit
Fon: 02551-69-2110
Ulrich Ahlke, Jutta Höper, Sara Vollrodt

Auftragnehmer



Planersocietät

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Anne Mechels
Dipl.-Ing. Sebastian Schröder

Dortmund/Bremen im August 2015
Beschlossen vom Kreistag des Kreises Steinfurt am 14.12.2015

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	4
1 Vorwort.....	5
2 Einleitung	7
3 Methodisches Vorgehen.....	9
3.1 Datengrundlagen.....	10
3.2 Beteiligung.....	11
4 Bestandsaufnahme und Analyse	17
4.1 ÖPNV und verknüpfte Mobilität	17
4.2 Radverkehr und Nahmobilität.....	23
4.3 Elektromobilität und Mobilitätskultur.....	27
4.4 Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr	31
4.5 Erfolgsfaktoren und Hemmnisse	36
5 Zielkonzept	39
6 Strategie und Projekte	42
6.1 Projekte	43
6.2 Thematische Strukturierung der Handlungsfelder	44
6.3 Reflexion und Gewichtung	47
7 Handlungsprogramm	49
7.1 Handlungsansätze und Pilotprojekte	49
7.2 ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität.....	50
7.3 Radverkehr und Nahmobilität.....	62
7.4 Elektromobilität und Mobilitätskultur.....	69
7.5 Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr	78
7.6 Ankerpunkte / Integration der Handlungsfelder	84
7.7 Projektrealisierung.....	85
8 Evaluationskonzept.....	86
9 Ausblick	89
10 Quellenverzeichnis.....	91
11 Anhang.....	I

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ablauf des Masterplan klimafreundliche Mobilität	9
Abbildung 2:	Partizipative Maßnahmenentwicklung	11
Abbildung 3:	Akteure und Beteiligung im Rahmen Masterplan klimafreundliche Mobilität.....	12
Abbildung 4:	Schlaglichter aus den Schlüsselpersonengesprächen	13
Abbildung 5:	Austausch, Information und Diskussionen bei der Zukunftsmesse Mobilität.....	14
Abbildung 6:	Diskussionen und Rückmeldungen in den Themenforen	15
Abbildung 7:	SPNV und Busnetz im Kreis Steinfurt.....	18
Abbildung 8:	Hauptnetz mit leistungsstarken Achsen und Grundnetz	19
Abbildung 9:	intermodale Schnittstellen und Einzugsbereiche.....	21
Abbildung 10:	Potenziale für schnelle Radverkehrsverbindungen	25
Abbildung 11:	Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen	26
Abbildung 12:	Ladeinfrastruktur Elektromobilität.....	29
Abbildung 13:	Auspendlerquote und Pendlerströme im Kreis Steinfurt	32
Abbildung 14:	Gewerbeflächen und Verkehrsinfrastruktur im Kreis Steinfurt	34
Abbildung 15:	intermodale Achsen.....	35
Abbildung 16:	Projekt- bzw. Akteursbezogene Kooperation	37
Abbildung 17:	Anlassbezogene Kooperation	38
Abbildung 18:	Zielkonzept.....	39
Abbildung 19:	Entwicklung von Handlungsansätzen.....	42
Abbildung 20:	Status der Projektansätze und -ideen.....	43
Abbildung 21:	Projektverteilung auf die Handlungsfelder	44
Abbildung 22:	Projekt(-ideen) nach thematischer Gliederung je Handlungsfeld	46
Abbildung 23:	Struktur der Handlungsansätze.....	49
Abbildung 24:	Zielnetz Bus und Bahn im Münsterland.....	50
Abbildung 25:	Elektrofahrzeug der Kreisverwaltung Steinfurt.....	70
Abbildung 26:	Strategie Mobilitätsmanagement	78
Abbildung 27:	Schnittstellen der Handlungsfelder.....	85

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Indikatoren für eine Zielorientierte Evaluation.....	86
Tabelle 2:	Indikatoren für die Evaluation der Handlungsansätze.....	87



1 Vorwort

Mobilität ist in unserem eher ländlich geprägten Kreis Steinfurt eine zentrale Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ein gutes und flexibles Angebot eröffnet den Bürgerinnen und Bürgern vielfältige Mobilitätschancen und ermöglicht ihre Teilhabe am öffentlichen und sozialen Leben. Gute Verkehrsinfrastrukturen sind zudem ein Grundfundament für annähernd gleichwertige Lebensverhältnisse und wirtschaftliche Entwicklungschancen.

Dies alles zu gewährleisten, ist seit vielen Jahren prioritäres Thema und Ziel unserer Kreisentwicklung, denn im Wettbewerb der Regionen sind die Verkehrsinfrastrukturen unverzichtbare Standortfaktoren.

Die gesellschaftlichen Herausforderungen demographischer Wandel, Klimawandel und Energiewende, Endlichkeit der fossilen Brennstoffe, steigende Mobilitäts- und Infrastrukturkosten sowie angespannte öffentliche und private Haushalte werden in den nächsten Jahren spürbare Auswirkungen auch auf den Verkehrsbereich und im Besonderen auf den öffentlichen Personennahverkehr haben.

Klimaschutz und Energiewende erfordern, Mittel und Wege der Fortbewegung zu entwickeln, die nicht auf fossile Energien angewiesen sind. Der Besitz eines Autos darf nicht Voraussetzung für Mobilität sein. Meine Überzeugung ist, dass wir die Verkehrsinfrastruktur ganzheitlich und „multimodal“ denken und gestalten müssen, damit unser Kreis weiterhin als attraktiver Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsstandort erlebt werden kann.

Aus diesen Gründen haben Kreistag und Kreisverwaltung veranlasst, den Masterplan klimafreundliche Mobilität in einem offenen und dialogorientierten Planungsprozess aufzustellen. Der Masterplan klimafreundliche Mobilität soll für Politik und Verwaltung ein Handlungsrahmen zum Thema Mobilität der kommenden 10 - 15 Jahre sein.

Er baut auf Analysen und Zielen des Kreisentwicklungsprogramms und des Masterplans 100 % Klimaschutz auf und ist ein integriertes, umfassendes Handlungskonzept mit konkreten Projekten, in welchem primär die umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittel der Nahmobilität betrachtet werden.

Um die vom Kreistag beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen - bis 2050 Minderung des Energieverbrauchs um 50 % und Senkung der CO₂ - Emissionen um 95 % - genügt es nicht allein, erneuerbare Energien zu produzieren. Auch die Verbräuche von Strom, Wärme und Kraftstoffen müssen reduziert werden. Ohne deutliche Veränderungen im Themenfeld Mobi-

lität und im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger werden wir die hochgesteckten Ziele wahrscheinlich nicht erreichen.

Maßnahmen zum Klimaschutz müssen nicht zuletzt auf lokaler Ebene geplant und umgesetzt werden. Wir wissen, besonders ländlich geprägte Regionen können im Bereich neuer Klimaschutz- und darin integrierter Mobilitätskonzepte viel erreichen.

Mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität liegt nun eine Strategie und ein verkehrsmittelübergreifendes Handlungsprogramm vor, mit dem zielgerichtet Angebote für die Weiterentwicklung eines klimafreundlichen Verkehrsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger eröffnet werden.

Ich danke allen, die sich konstruktiv an der Erstellung des Masterplans beteiligt haben. Mein besonderer Dank gilt den Bürgerinnen und Bürgern, die ihre Ideen und Vorstellungen zur Weiterentwicklung einer klimafreundlichen Mobilität im Kreis Steinfurt aktiv in den Planungsprozess eingebracht haben.

Thomas Kubendorff
Landrat

2 Einleitung

Der Mobilitätsbereich steht vor neuen Herausforderungen. Der demografische Wandel, die Finanzierung der Infrastruktur, erhöhte Mobilitätskosten, eine zunehmende Knappheit fossiler Energieressourcen und erhöhte Anforderungen aus dem Klimaschutz¹ machen neue Strategien für die zukünftige Mobilität erforderlich. Der Kreis Steinfurt stellt sich diesen neuen Herausforderungen und legt mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität eine integrierte Strategie für die zukünftige Verkehrsentwicklung vor. Daher wurden im Rahmen des Masterplans Möglichkeiten und zukünftige Projekte des Kreises zur Förderung des ÖPNV, der Nahmobilität, des Radverkehrs, der Verkehrssicherheit, der intermodalen Schnittstellen, der E-Mobilität sowie zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur und des Verkehrsmanagements geprüft und aufgezeigt.

Der Kreis Steinfurt ist insgesamt gut aufgestellt und hat in den letzten Jahren bereits wichtige Grundlagen für eine zukunftsorientierte Mobilität und den Klimaschutz geschaffen.

Der SPNV wurde in den letzten Jahren systematisch optimiert, die Fahrgastzahlen sind stark gestiegen, so dass ein weiterer Ausbau in Planung ist. Für den ländlichen Raum wird - im Vergleich zu anderen Regionen - ein guter Bus-ÖPNV im Haupt- und Grundnetz vorgehalten. Als überregional beachtetes Modellprojekt wurde mit STmobil im Korridor Mettingen - Osnabrück die Verknüpfung von Schnellbus und Pedelecs² erprobt und seit einigen Jahren ist der Kreis anerkannt fußgänger- und fahrradfreundlich. Gemeinsam mit den anderen Münsterlandkreisen wurden zuletzt Zukunftsperspektiven für die Mobilität im ländlichen Raum diskutiert und innovative Ansätze entwickelt.

Der Ende 2013 politisch beschlossene Masterplan 100 % Klimaschutz zeigt u. a. die Herausforderungen und Potenziale im Bereich der klimafreundlichen Mobilität auf. Anknüpfend an dessen Ziele wurden in allen und insbesondere den 15 über LEADER geförderten Klimaschutzkonzepten der Städten und Gemeinden des Steinfurter und des Tecklenburger Landes viele gute Projekte und Projektideen im Mobilitätsbereich erarbeitet. Diese flossen ebenso wie die vielen guten Ansätze aus den Mobilitätsarbeitskreisen im Rahmen der LEADER-Neubewerbungen in den vorliegenden Masterplan klimafreundliche Mobilität ein. Zukünftig können die Klimaschutzmanager der Kommunen als Multiplikatoren für die Themen klimafreundlicher Mobilität, aber auch als Ansprechpartner in der Umsetzung dienen.

¹ Mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 verfolgt die Bundesregierung u.a. das Ziel den Endenergieverbrauch im Verkehrsbereich (Basisjahr 2005) bis zum Jahr 2020 um rund 10 % und darauf aufbauend mit dem Klimaschutzplan 2050 den Verbrauch bis 2050 um 40% zu senken (BMUB 2014).

² zum Modellprojekt STmobil vgl. Kapitel 4.1

All das wurde in den letzten Jahren und in jüngster Zeit erreicht. Der Kreis Steinfurt ist aus fachlicher Sicht ein gutes Beispiel dafür, wie man sich den Herausforderungen stellen kann und welche Möglichkeiten genutzt werden können.

Gleichzeitig gibt es weitere Potenziale: Die 2011 durchgeführte Mobilitätsanalyse zeigt, dass knapp 60 % aller Wege im Kreis Steinfurt mit dem Pkw zurückgelegt werden. Viele dieser Autofahrten sind kurze Wege. Die Potenziale zur Radverkehrsförderung können demnach noch stärker ausgeschöpft werden, wie eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen nachweist (vgl. Kreis Steinfurt 2013). Um eine klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen - insbesondere im ländlichen Raum -, müssen die Verkehrsmittel komfortabel und intelligent miteinander verknüpft sowie effizient organisiert und vermarktet werden. Der Masterplan klimafreundliche Mobilität schafft die Schnittstelle von Klimaschutz und Mobilität (als Teil der Daseinsvorsorge), er verbindet die einzelnen Ebenen und betrachtet das Mobilitätsangebot als Ganzes.

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität ist dialogorientiert angelegt, so dass in einem partizipativen Prozess mehr als 400 Akteure, die sich im Bereich klimafreundlicher Mobilität im Kreis Steinfurt engagieren, eingebunden wurden. Da der Kreis viele Projekte nur in Verbindung mit den anderen Akteuren realisieren kann, wurde damit auch eine wichtige Basis für die Umsetzung geschaffen.

Mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität liegt nun ein projektorientiertes Handlungskonzept vor, das für den Kreis einen Rahmen für die strategische und zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung der nächsten 10-15 Jahre bietet. Der Masterplan ist – als verkehrsmittelübergreifendes und integratives Konzept – die Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und bettet diesen in einen integrierten Ansatz ein. Der öffentliche Nahverkehr wird damit als kollektive Mobilität multimodal.

Das strategische Konzept beruht auf dem Leitbild „Vom Projekt zum Prinzip“. Dies bedeutet:

- Wandel vor Ort sicht- und erlebbar machen, vorbildliche klimafreundliche Mobilitätsprojekte einleiten und die Erfahrungen aus Modellprojekten in anwendungsorientierte Prinzipien umwandeln.
- Sukzessiv die Vernetzung und das zielgerichtete Management aller Mobilitätsakteure und -projekte im Kreis verbessern und das Lernen voneinander organisieren.
- Handlungsmöglichkeiten und Eigeninitiative der Bürgergesellschaft im Kreis durch geeignete Impulse stärken und Unternehmen, Vereine und Bürger in die Lagen versetzen, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern und/oder eigene Mobilitätsprojekte zu verwirklichen.

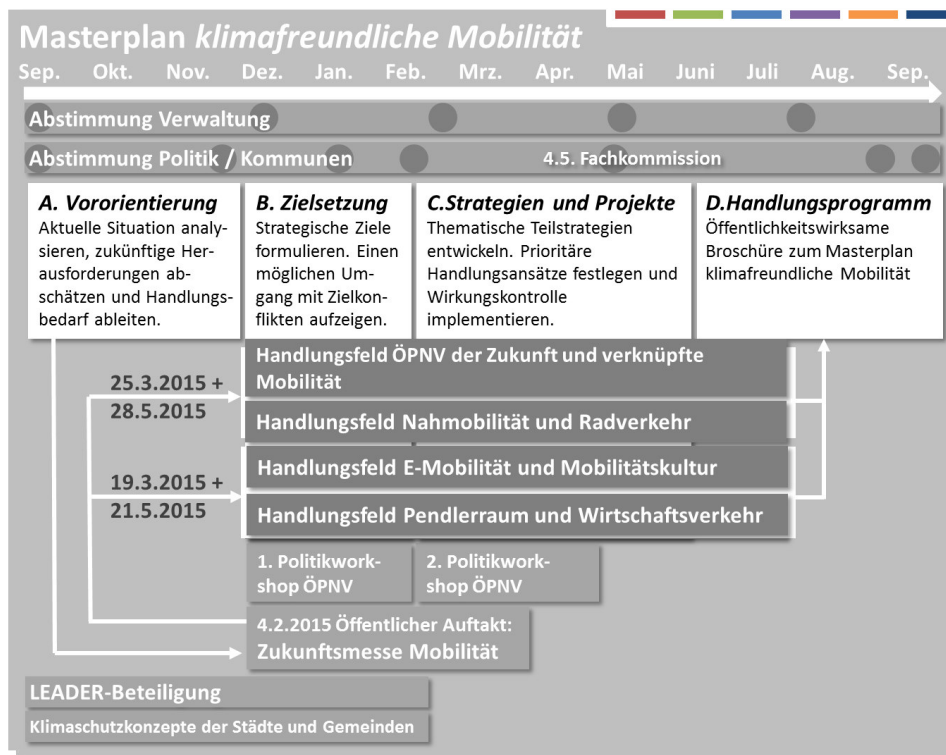
3 Methodisches Vorgehen

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität gliedert sich in vier Bearbeitungsphasen mit einer partizipativen Begleitung über den gesamten Planungsprozess (vgl. Abbildung 1). Die Recherche und Auswertung bestehender mobilitätsrelevanter Projekte, Pläne und Konzepte im Rahmen der Vororientierung gewährleistete eine ganzheitliche Betrachtung des Kreises Steinfurt von Projektbeginn an. Dies stellte die Basis für die weitere Arbeit dar und ermöglichte es, erste Bedarfe für die zukünftige strategische Ausrichtung des Masterplans zu identifizieren (vgl. Kap. 3.1 und Kap. 4).

Auf der Grundlage der Analyse wurde ein Zielkonzept (vgl. Kap. 5) mit dazugehörigen Indikatoren für die umsetzungsrelevante Evaluation entwickelt und darauf aufbauend Strategien und Projekte (vgl. Kap. 6) für das abschließende Handlungsprogramm (vgl. Kap. 7) auf Kreisenebene benannt. Der Planungsprozess des Masterplans klimafreundliche Mobilität ist partizipativ angelegt. Ein entsprechender Planungsdialog gewährleistete die intensive Beteiligung der Politik, Kommunen, Fachleute sowie der Bürgerinnen und Bürger (vgl. Kap. 3.2).

Mobilitätsprojekte, die im Rahmen der zeitlich parallel stattgefundenen Bürgerbeteiligung bei der Erstellung der Klimaschutzkonzepte Steinfurter Land und Tecklenburger Land sowie der LEADER-Neubewerbung erarbeitet wurden, sind jeweils zeitnah in den Masterplan klimafreundliche Mobilität integriert worden.

Abbildung 1: Ablauf des Masterplan klimafreundliche Mobilität



Quelle: eigene Darstellung

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität ist verkehrsmittelübergreifend angelegt. Aufgrund der vielfältigen Themen im Mobilitätsbereich dienen vier Handlungsfelder, den Masterplan in seiner Komplexität greifbar und überschaubar zu gestalten:

- ÖPNV und verknüpfte Mobilität
- Radverkehr und Nahmobilität
- Elektromobilität und Mobilitätskultur
- Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Alle Handlungsfelder beinhalten auch Schnittstellen bzw. Querschnittsthemen, so dass eine integrierte Sichtweise grundsätzlich Berücksichtigung findet (vgl. Kapitel 7.6).

3.1 Datengrundlagen

Für den Kreis Steinfurt liegen bereits umfangreiche Materialien und strategische Konzepte vor, die eine gute Basis für den Masterplan klimafreundliche Mobilität darstellen und eine weitgehend kompakte Vororientierung zur Analyse der Bestandssituation ermöglichen:

- 2. Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt (2006)
- Kreisentwicklungsprogramm 2020 (2008)
- Radverkehr im Kreis Steinfurt (2009)
- Integriertes Klimaschutzkonzept für den Kreis Steinfurt (2010)
- Mobilitätsverhalten 2011 (2011)
- Potenziale zur Einrichtung von Radschnellwegen im Kreis Steinfurt (2013)
- Masterplan 100 % Klimaschutz (2014)
- Klimaschutzkonzepte Steinfurter Land und Tecklenburger Land (2015)
- LEADER-Neubewerbungen Steinfurter Land und Tecklenburger Land (2015)

Diese Konzepte und Strategiepaper wurden hinsichtlich ihrer Aspekte zum Thema klimafreundlicher Mobilität gesichtet und ausgewertet. Die Erkenntnisse sind in die Analyse (siehe Kap. 4) eingeflossen.

Auch mit Strategien für die Entwicklung einer zukunftsorientierten Mobilität im ländlichen Raum hat sich der Kreis Steinfurt bereits auseinandergesetzt und sich dazu auf der Ebene der Münsterlandkonferenz an einem Bündnis für Mobilität im Münsterland beteiligt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurden mit der Broschüre 'Mobilität im ländlichen Raum - Zukunftsperspektiven' (Bezirksregierung Münster, 2014) veröffentlicht und im Masterplan klimafreundliche Mobilität entsprechend berücksichtigt (vgl. Kap. 7.2).

Weiterhin wurden auch die Strategien und Projekte, die im Rahmen Mobilitätshandlungsfelder der LEADER-Neubewerbungen mit breiter Bürgerbeteiligung für den ländlichen Raum erarbeitet wurden, in den Masterplan klimafreundliche Mobilität integriert.

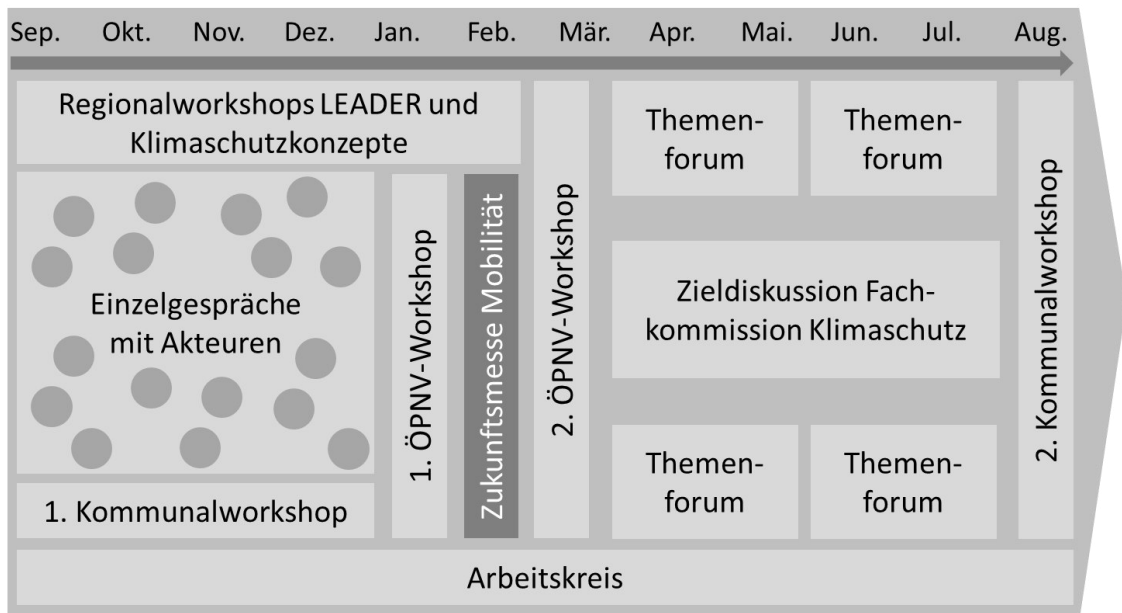
3.2 Beteiligung

Der vorliegende Masterplan klimafreundliche Mobilität lebt von der Beteiligung. Die Strategie greift in erster Linie auf Kreisebene, wird aber in der Umsetzung von Projekten auf die Ebene anderer Akteure herunter gebrochen und setzt somit auf die Zusammenarbeit z. B. mit den 24 Kommunen. Darüber hinaus gewinnt mit Blick auf eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung privates Engagement (Bevölkerung, Wirtschaft) zunehmend an Bedeutung. Dies zeigt und begründet die grundlegende Wichtigkeit einer prozessbegleitenden Partizipation für den Masterplan klimafreundliche Mobilität.

Im Rahmen der Bearbeitung ist eine breite Beteiligung aller relevanten Akteure und vieler Bürgerinnen und Bürger im Kreis Steinfurt erfolgt. Über 200 erarbeitete Projekte und Projektideen unterschiedlicher Akteure zeugen von einer regen Diskussion in der Region. Über den Masterplan werden sie in ein strategisches Gesamtkonzept eingebunden und zukünftig in Abstimmung und Kooperation gemeinsam umgesetzt. Über diese Vorgehensweise werden die Akzeptanz und die spätere Tragfähigkeit der Ergebnisse des Konzeptes sichergestellt.

Hier das vielfältige Beteiligungsportfolio im Überblick: (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Partizipative Maßnahmenentwicklung

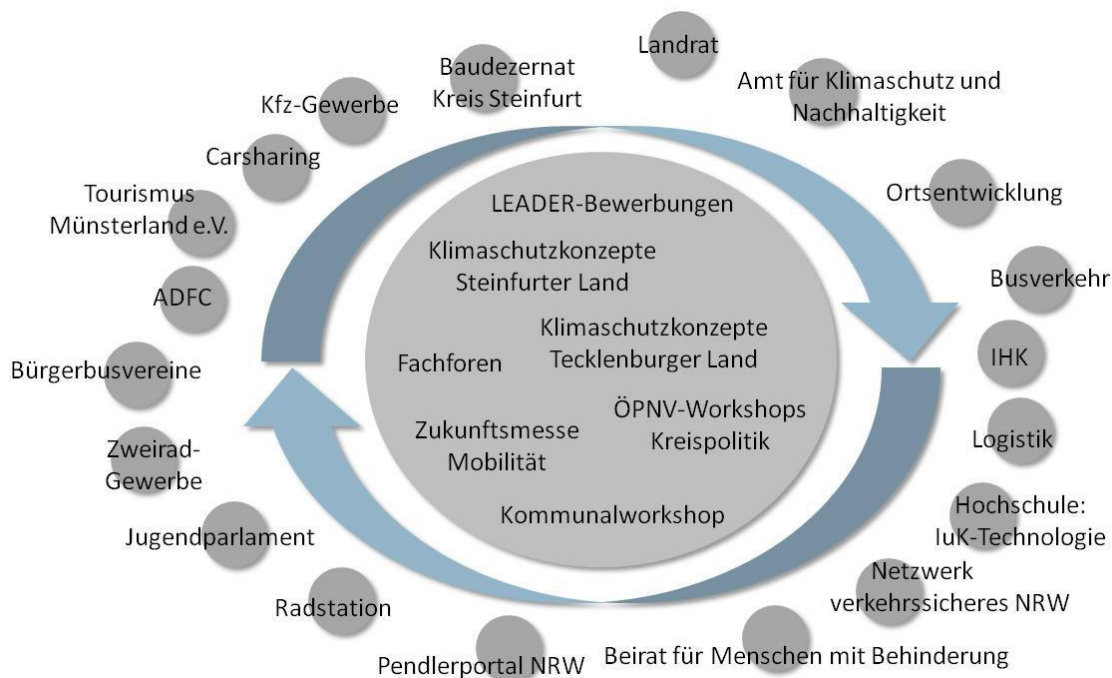


Quelle: eigene Darstellung

Schlüsselpersonengespräche

Mit ausgewählten Akteuren, Fachleuten und Interessensvertreter/innen aus den unterschiedlichen Bereichen klimafreundlicher Mobilität wurde in der Phase der Vororientierung aktiv das Gespräch gesucht. So konnte in Experteninterviews das in der Region vorhandene Knowhow abgefragt und Erfahrungen genutzt werden. Diese Gespräche bilden eine wichtige Grundlage für die Vernetzung der relevanten Akteure, die sich zu einem großen Teil in den folgenden Veranstaltungen aktiv eingebracht haben und auch für die Phase der folgenden Umsetzung wichtige Ansprechpartner sein werden.

Abbildung 3: Akteure und Beteiligung im Rahmen Masterplan klimafreundliche Mobilität



Quelle: eigene Darstellung

Insgesamt wurden 18 Gespräche mit Schlüsselpersonen zu unterschiedlichen Themen im Bereich klimafreundlicher Mobilität geführt (vgl. Abbildung 3). Die leitfadengestützten Interviews ermöglichten über allgemeine Fragen zum Thema Mobilität einen Einstieg in das Gespräch und im weiteren Verlauf einen schärferen Konkretisierungsgrad hinsichtlich der Fragen, wobei – abhängig vom Gesprächspartner – ein spezifischer thematischer Schwerpunkt möglich war. Innerhalb von 60 bis 90 Minuten wurden u. a. die Themen laufende oder geplante Projekte, Projektideen, Einschätzungen zu Erfolgsfaktoren und Hemmnisse sowie Erfahrungen in Netzwerken und Kooperation abgefragt. Die Gespräche wurden für die Auswertung intern dokumentiert. Die Erkenntnisse sind in die Analyse (siehe Kap. 4) eingeflossen. Laufende oder geplante Projekte bzw. Projektideen sind in die Projektrecherche eingeflossen.

Die Zukunftsmesse war mit knapp 150 Personen sehr gut besucht und wurde von den Teilnehmer/innen intensiv zum Gedankenaustausch und zur Vernetzung genutzt.

Abbildung 5: Austausch, Information und Diskussionen bei der Zukunftsmesse Mobilität



Quelle: eigene Fotos

Der im Zuge der Zukunftsmesse begonnene – und durch die externen Fachbeiträge begleitete – Schritt in die inhaltliche Diskussion wurde in Themenforen weitergeführt und vertieft. In einer ersten Runde wurden in vier thematischen Arbeitsgruppen die bis dahin zusammengetragenen Projekte und Projektideen reflektiert, ergänzt und gewichtet, nachdem mit MobilitätsIMPULSEN anhand von Best-Practice Beispielen inhaltliche Schwerpunkte vorgestellt wurden. Die Ergebnisse wurden von den Gutachter/innen ausgewertet und für die Entwicklung von Handlungsansätzen zugrunde gelegt. Diese wurden in einer zweiten Runde der Themenforen vorgestellt und diskutiert. Die Themenforen wurden an vier Terminen (mit je zwei thematischen Arbeitsgruppen) veranstaltet und von jeweils ca. 20-25 Personen besucht. Die Diskussionen verliefen sehr konstruktiv und zeigten das Engagement der Teilnehmer/innen, sich in den Prozess einzubringen⁴.

Die Elemente des Beteiligungsverfahrens haben ermöglicht, dass die unterschiedlichen Ebenen, Themen und Akteure einbezogen wurden. Die Möglichkeit zur Partizipation wurde erwartungsgemäß vor allem von Multiplikatoren wahrgenommen, da aufgrund des relativ hohen Abstraktionsgrades eines Mobilitätskonzeptes auf Kreisebene die persönliche Betroffenheit unkonkret und damit die Ansprache von Bürgerinnen und Bürgern erschwert ist. Bestimmte lokale Themen wurden aufgrund des Engagements von Einzelpersonen besonders in die Diskussion eingebracht und entsprechend gewichtet. Diese Themen können als Beispiel auch für Fragestellungen in anderen Gemeinden übertragen werden. Insgesamt belegen das große Interesse und das hohe Engagement der Teilnehmer/innen, dass im Bereich klimafreundlicher Mobilität Handlungsbedarf besteht. Die Beteiligungsveranstaltungen haben dabei zur inhaltlichen Ausrichtung des Masterplans sowie zur Vernetzung der Akteure beigetragen, die in der Umsetzung genutzt und zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes verstetigt werden sollte.

⁴ vgl. Dokumentation der Veranstaltungen www.Kreis-Steinfurt.de

Abbildung 6: Diskussionen und Rückmeldungen in den Themenforen



Quelle: eigene Fotos

Arbeitskreis

Der verwaltungsinterne Arbeitskreis, der sich aus Vertreter/innen des Umwelt- und Planungsamtes sowie des Amtes für Klimaschutz und Nachhaltigkeit zusammensetzte, bildete das inhaltlich-strategische Steuerungsgremium für den Masterplan-Prozess. In regelmäßiger Abstimmung mit den Gutachter/innen wurde das Projekt von Seiten der Kreisverwaltung dementsprechend begleitet und weiterentwickelt.

Politische Abstimmung

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität wurde in Abstimmung mit der Kreispolitik erarbeitet. Im Verkehrs-⁵ sowie Umweltausschuss⁶ wurde der Masterplan sowohl zu Beginn (September 2014) als auch zum Abschluss (September 2015) des Planungsprozesses vorgestellt und erörtert.

Um Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Bus-Nahverkehr mit der Kreispolitik zu diskutieren, wurden zwei nicht-öffentliche Sitzungen des Verkehrsausschus-

⁵ Ausschuss für Verkehr, Wirtschaft, Bauen, Energie und Tourismus (VWBETA)

⁶ Ausschuss für Umwelt, Ernährung, Landwirtschaft, Klima- und Naturschutz

ses durchgeführt. Im ersten Termin wurden Informationen zu den rechtlichen und sonstigen Rahmenbedingungen im Bus-ÖPNV gegeben. In einem zweiten Schritt wurden dann konkrete Verbesserungsmöglichkeiten diskutiert, die insbesondere alternative Finanzierungsmodelle und die Tarifgestaltung betrafen.

Um die politische Tragfähigkeit des Masterplans klimafreundliche Mobilität zu gewährleisten wurde der Entwurf zum Zielkonzept mit der erweiterten Fachkommission Klimaschutz⁷ abgestimmt, bevor die Ziele in die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen kommuniziert wurden. Die Abstimmung hat zwischen den beiden Runden der Themenforen stattgefunden und so die Konkretisierung des Masterplans begleitet.

Klimaschutzkonzepte Steinfurter Land und Tecklenburger Land

Im Rahmen der aktuell erarbeiteten 15 kommunalen Klimaschutzkonzepte im Steinfurter und im Tecklenburger Land war Mobilität eines von jeweils vier Handlungsfeldern. Dazu wurden über den Zeitraum von knapp einem Jahr im Rahmen von Runden Tischen und Bürgerveranstaltungen vor Ort, in zwei regionalen Kommunalpolitikerworkshops und in Expertenrunden eine Vielzahl von Projekten erarbeitet, die in die kommunalen Klimaschutzkonzepte und ebenfalls in den Masterplan klimafreundliche Mobilität eingeflossen sind. Bis zum Herbst werden alle beteiligten Kommunen die Umsetzung ihrer Klimaschutzkonzepte politisch beschließen. Alle beteiligten Kommunen beabsichtigen, für die Umsetzungsphase über das Bundesumweltministerium geförderte Klimaschutzmanager als zusätzliches Personal einzustellen, die vor Ort auch das Thema Mobilität bearbeiten werden und als fachliche Ansprechpartner fungieren (z. B. als Mobilitätspaten).

Bürgerbeteiligung im Rahmen der LEADER-Neubewerbungen

„Wie sieht die spezifische Mobilität der Zukunft in einer Region aus, die ländlich geprägt ist, räumliche Distanzen, ältere Menschen und disparate Ziele verbinden möchte?“, so lautet die zentrale Fragestellung, wie sie im Rahmen der LEADER-Neubewerbung als Leitfrage formuliert wurde. Hierzu wurden in beiden Teilregionen des Kreises in Regionalkonferenzen und Projektwerkstätten 20 Projekte und Strategien für die Mobilität von morgen formuliert, In beiden Regionen ist Mobilität ein zentrales Handlungsfeld. Aufgrund der erfolgreichen Bewerbung können diese und weitere Strategien und Projekte über LEADER-Förderung in den nächsten sieben Jahren im Kreis Steinfurt umgesetzt werden.

⁷ Fachkommission Klimaschutz mit den verkehrspolitischen Sprecher/innen der Fraktionen

4 Bestandsaufnahme und Analyse

In der Bestandsaufnahme konnte auf eine Vielzahl bisheriger Projekte und Grundlagen sowie Erfahrungen aufgebaut werden. Diese wurden gesichtet und synoptisch zusammengeführt sowie in der Befragung von Schlüsselpersonen untermauert. Damit konnte die Analyse möglichst kompakt erarbeitet werden.

Durch die Experteninterviews wurde das im Kreis Steinfurt vorhandene Knowhow genutzt und eine Basis für die Vernetzung der Akteure im Hinblick auf die Beteiligung sowie auf die zukünftige Umsetzung der Projekte geschaffen. Sie dienten der Ermittlung von Stärken und Schwächen im Mobilitätsbereich, der Erwartungen hinsichtlich Trends und Herausforderungen sowie der Eruiierung, welche Handlungsstrategien und konkreten Projekte bereits verfolgt werden bzw. ob weitergehender Handlungsbedarf besteht.

4.1 ÖPNV und verknüpfte Mobilität

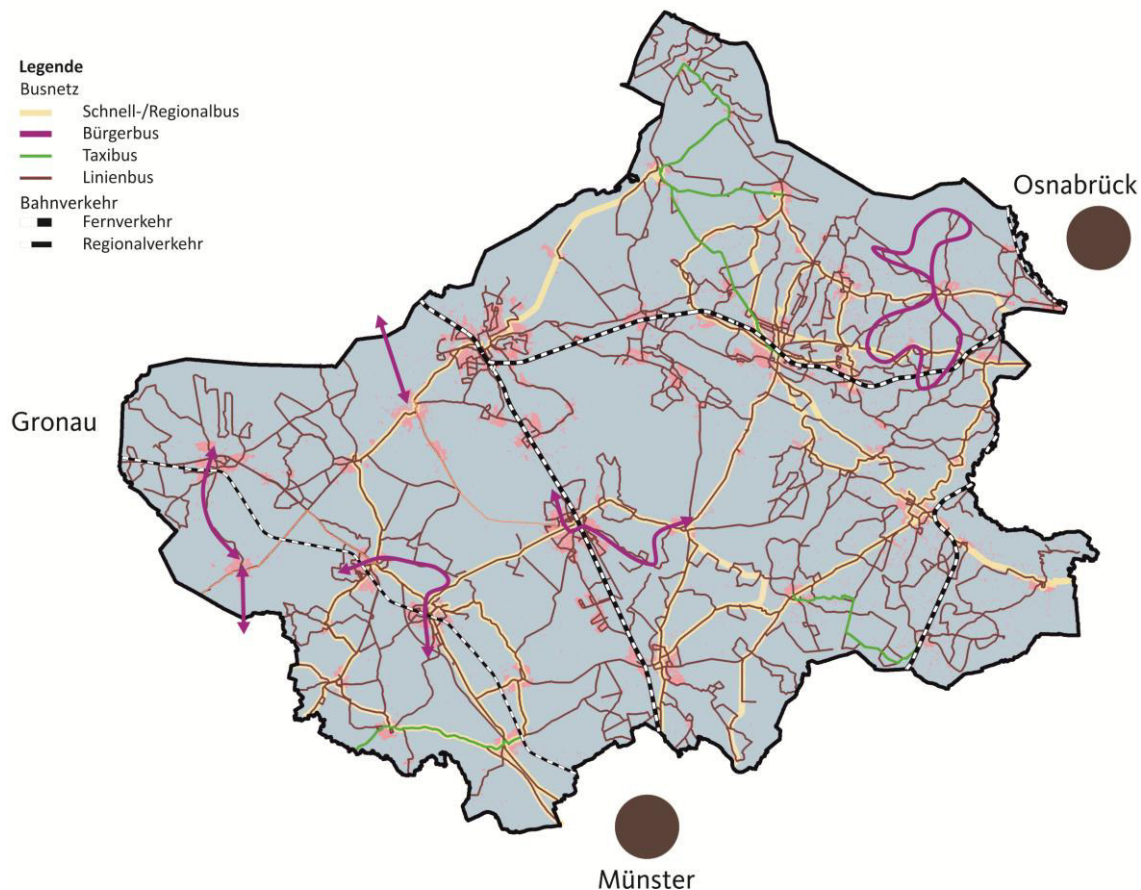
Der Kreis Steinfurt ist Aufgabenträger für den Busverkehr, während der Schienennahverkehr (SPNV) durch den Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) gewährleistet wird. Der 2. Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Steinfurt wurde im Jahr 2006 veröffentlicht. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans dienen als Grundlage für die Beurteilung im Genehmigungswettbewerb. Im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen im ÖPNV beabsichtigt der Kreis aktuell eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität inhaltlich vorbereitet wird.

Mit einem Blick auf das heutige ÖPNV-Netz erscheint der Kreis Steinfurt im Vergleich zu räumlich ähnlich strukturierten Regionen gut aufgestellt zu sein. Es gibt ein übergeordnetes auf die Oberzentren ausgerichtetes Hauptnetz aus vier Schienenstrecken und drei Schnell-Bus-Linien als Premiumprodukt im Bus-ÖPNV (vgl. Abbildung 7). Diese leistungsstarken Achsen verbinden - raumordnerisch nahezu idealtypisch - die Grund- und Mittelzentren mit den Oberzentren Münster, Osnabrück und Enschede und bündeln die größte Nachfrage. Auf der Strecke Münster – Enschede kommt die bestehende Infrastruktur allerdings heute an ihre Kapazitätsgrenzen, weshalb der teilweise zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke geplant sind.

Ergänzend bedienen RegioBusse ein gut strukturiertes regionales Grundnetz. Beschleunigte Fahrten dieser Produkte werden als DirektBusse bezeichnet. Als bedarfsgerechtes Angebot werden TaxiBusse oder Anrufsammeltaxen eingesetzt, die jedoch im Verhältnis zu den Fahrgastzahlen ein hohes Defizit verursachen, so dass zurzeit eine Revision erfolgt, wie die Verkehrsleistung optimiert werden kann. Aktuell gibt es im Kreis Steinfurt außerdem sechs Bürgerbusvereine, die ehrenamtlich sieben Bürgerbusse fahren. Die 24 Städte und Gemeinden

im Kreis werden so im Stundentakt in einem fest definierten Bedienungszeitfenster erschlossen und verbunden.

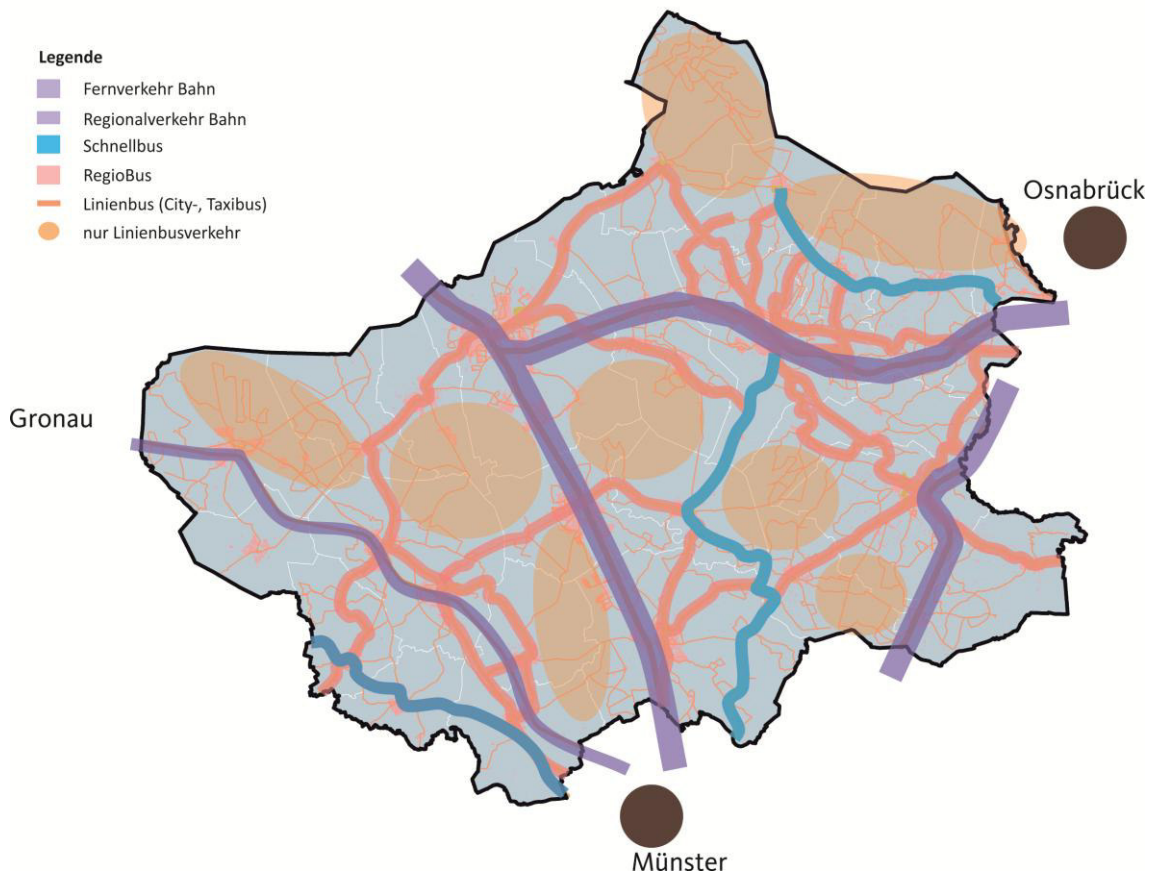
Abbildung 7: SPNV und Busnetz im Kreis Steinfurt



Quelle: eigene Darstellung

Die auf die Oberzentren ausgerichteten räumlichen Entwicklungsachsen weisen leistungsstarke Achsen im SPNV auf, welche durch Qualitätsprodukte im Bus-ÖPNV zu einem integralen Netz ergänzt werden (vgl. Abbildung 8). Zum Teil fehlen aber qualifizierte Tangentialverbindungen, wie z. B. zwischen Altenberge / Nordwalde und Greven oder Ochtrup und Rheine.

Abbildung 8: Hauptnetz mit leistungsstarken Achsen und Grundnetz



Quelle: eigene Darstellung

Damit kann das ÖPNV-Angebot im Kreis Steinfurt mit folgenden Stärken und Schwächen beschrieben werden:

- + gute Anbindungen an den überregionalen Fernverkehr (Amsterdam - Berlin, Ruhrgebiet - Nordsee)
- + starke SPNV-Achsen und SchnellBus-Linien ergänzt durch RegioBusse
- einzelne Abschnitte bzw. Verbindungsachsen nur über den lokalen Linienverkehr erschlossen
- Tangentialverbindungen mit Optimierungsbedarf
- + gute Ansätze zur Mobilitätssicherung (Daseinsvorsorge) durch Bürger- und Taxibusse
- Münsterlandtarif: Preisniveau vergleichsweise hoch, keine Spielräume erkennbar
- + Münsterlandtarif: attraktive Tarifangebote z. B. 9 Uhr-Tagesticket, Osterferienaktion, MobilAbo (STmobil)

Wesentliche Potenziale für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum, d. h. für die Flächenerschließung, werden in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln erkannt (vgl. Bezirksregierung Münster, 2014). Die Ausgangssituation im Kreis Steinfurt ist durch das Rückgrat leistungsstarker SPNV-Achsen mit B+R-Anlagen an allen Haltepunkten gut (vgl.

Abbildung 9). Allerdings wird das nördliche Kreisgebiet mit den Gemeinden Hopsten, Recke und Westerkappeln nicht erschlossen und ist dementsprechend benachteiligt. Mit dem beispielhaften Förderprojekt STmobil wurden aber wichtige Erfahrungen für die Verknüpfung von Radverkehr/Pedelec und Schnellbus S10 in der Anbindung der Gemeinden an das Oberzentrum Osnabrück gesammelt.

Das Modellprojekt STmobil umfasste drei Bereiche, die sich zu einem innovativen Gesamtkonzept ergänzen:

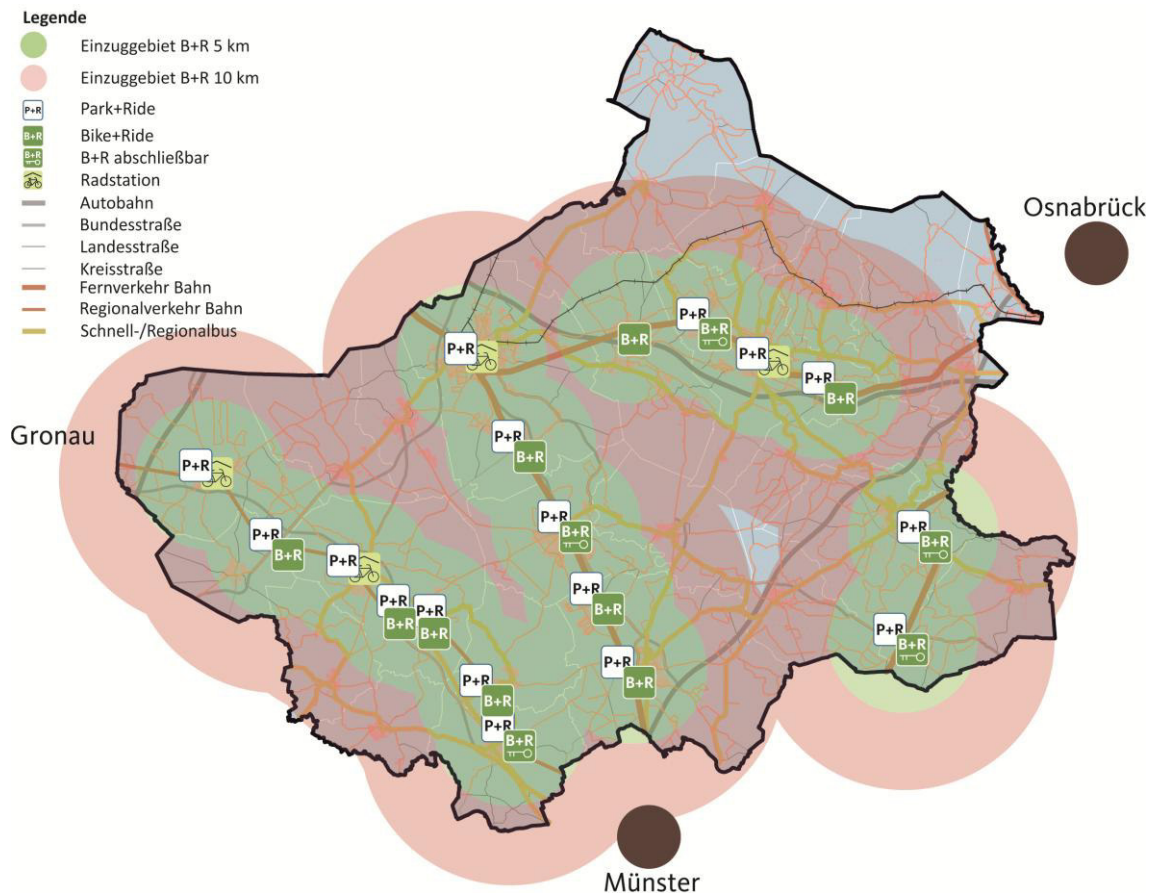
- *Angebotsausweitung* beim SchnellBus S10 in der Hauptverkehrszeit und Einführung einer späten Rückfahrt
- *Flatrate-Ticket* mit Zusatznutzen: Das Aboticket (MobilAbo) galt im Gegensatz zu bestehenden Ticketangeboten nicht linienbezogen sondern netzbezogen (25 km-Radius). Eine Partnerkarte zum halben Preis ermöglichte einer Familie die flexibel Nutzung des ÖPNV im Tecklenburger Land und während der Einführungsphase wurde den Kunden ein Pedelec als Zu- und Abbringer zur Haltestelle für ein halbes Jahr kostenlos zur Verfügung gestellt.
- Eine *MobilitätsStation* gewährleistete umfassende Mobilitätsangebote. Verschiedene Pedelecs, E-Mobile und Spaßgefährte standen für Alltag und Freizeit zur Verfügung. Durch eine angeschlossene Mobilitätsberatung wurden individuelle Lösungen für Mobilitätsfragen erarbeitet.

Der Anteil der Buskunden am Modal Split betrug im Korridor zuvor rund 5 %. Durch die Einführung von STmobil konnte die Fahrgastzahl im Berufsverkehr um rund 10 Prozent erhöht werden.

Die Verknüpfung von Fahrrad und Bus-ÖPNV wurde über STmobil hinaus noch nicht systematisch ausgebaut. Die Verknüpfung von Auto und ÖPNV ist mit P+R-Anlagen im Kreis Steinfurt gut ausgebaut, so dass hier kein weiterer Handlungsbedarf festgestellt wird. Damit können folgende Stärken und Schwächen im Bereich intermodaler Schnittstellen festgehalten werden:

- + Radstationen teilweise mit starken Serviceangeboten (z. B. Leihräder)
- + Einzugsradien von 10 km um SPNV-Haltepunkte bzw. B+R-Anlagen decken fast das ganze Kreisgebiet ab
- + STmobil als Best Practice-Beispiel für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln im Umweltverbund
- o intermodale Achsen vor allem entlang der Bahnachsen / Bahnhöfe
- o die Hälfte der B+R-Anlagen bieten abschließbare Fahrradabstellanlagen oder zusätzlichen Service

Abbildung 9: intermodale Schnittstellen und Einzugsbereiche



Quelle: eigene Darstellung

Auf den ÖPNV der Zukunft kommen erhebliche Herausforderungen zu, während sich gleichzeitig neue Möglichkeiten eröffnen:

Finanzierung des ÖPNV

Tragende Säule für die Finanzierung des Bus-ÖPNV ist der Schülerverkehr. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und damit sinkender Schülerzahlen stellen sich Fragen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV. Können Einnahmeverluste durch steigende Einnahmen im Jedermannverkehr kompensiert werden? Müssen mehr Finanzmittel bereitgestellt oder ÖPNV-Angebote zurückgenommen werden? Als Potential werden aktuell neue Finanzierungsmodelle (z. B. steuerfinanzierte oder Abgabemodelle) in die Diskussion gebracht.

ÖPNV-Angebot und Multimodalität

Der Kreis Steinfurt steht vor der Herausforderung, ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot in der Flächenregion mit dispersen Siedlungslagen weiterhin bezahlbar zu gewährleisten. Dazu müssen die leistungsstarken Achsen gestärkt und Zubringerverkehre intelligent organisiert werden. Als Potential sind verstärkt bedarfsgerechte Angebote zu installieren, die z. B. flexible Flächenangebote statt Linienverkehr (so genanntes Olfener Modell) ermögli-

chen, und der Ausbau multimodaler Angebote vorzusehen. Die multimodale Nutzung kann dabei auch durch ein Tarifangebot unterstützt werden (ein Ticket für Alles z. B. Fahrrad-/Pedelec-Verleih, Carsharing, Taxi, Bus und Bahn).

Zielgruppen

Um den ÖPNV attraktiv zu machen, ist die Ansprache von Zielgruppen und die Berücksichtigung der spezifischen Bedarfe erforderlich. So bieten beispielsweise das 9 Uhr-Tagesticket oder das 6oplusAbo zielgruppenorientierte Angebote. Anlässlich des Jubiläums von Schnellbuslinien (u. a. Linie S50) wurden dieses Jahr mit einer Osterferienaktion vom Regionalverkehr Münsterland (RVM) 9 Uhr-Tagestickets mit 25 % Rabatt verkauft und so positive Erfahrungen im Sinne einer Preis-Mengen-Strategie gesammelt. Entsprechende Anreize durch attraktive Tarifangebote oder Möglichkeiten zur vereinfachten Nutzung (z. B. Flatrate-Tickets) sind als Potenziale zu erkennen.

Schulverkehr

Der Rückgang der Schülerzahlen erfordert eine Abstimmung mit der Schulentwicklungsplanung, um die Schülerverflechtungen sowie die zu erwartenden Schulschließungen aufzuzeigen, da hier trotz sinkender Schülerzahlen eine steigende Nachfrage im ÖPNV entstehen kann. Aufgrund der Zersiedlung in den ländlicheren Räumen bietet sich der Einsatz eines Chipkartensystems an, wie es bereits in der Stadt Olfen erfolgt.

Barrierefreiheit (gem. PBefG⁸ §8 Abs. 3)

Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wird die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 vorgeschrieben. Die Umsetzung ist mit einem erheblichem Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden und dadurch erschwert, dass die Zuständigkeit für die Haltestellen bei den unterschiedlichen Straßenbaulastträgern liegt. Zentrale Frage ist dabei, wie Barrierefreiheit interpretiert wird und ob es eine Differenzierung zwischen barrierefreier und barrierearmer Infrastruktur abhängig von Haltestellennutzung und -bedeutung geben soll. Entsprechend sind die erforderlichen Ausstattungsmerkmale von Haltestellen und Fahrzeugen zu definieren und in einem Maßnahmenplan Barrierefreiheit mit Prioritätenreihung im Rahmen des 3. Nahverkehrsplans aufzuzeigen.

Umwelt-/Klimaschutz und Elektromobilität

Die Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes wurden im bisherigen Nahverkehrsplan noch nicht thematisiert, sind aber mit zunehmenden Erfordernissen in der Fortschreibung zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auch der Einsatz alternativer Antriebstechnologien im Bus-ÖPNV zu behandeln und zu konkretisieren, womit es bislang im Kreis Steinfurt noch keine Erfahrungen gibt.

⁸ Personenbeförderungsgesetz

Information, Marketing, Imagekampagnen

Kommunikation und Marketing sind wichtige Säulen, um die Außenwirkung des öffentlichen Verkehrs zu stärken. Im 2. Nahverkehrsplan werden jedoch kaum Aussagen zum Image getroffen (z. B. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit) und welche Maßnahmen auch im Hinblick auf Nutzungshemmnisse erforderlich sind, um mehr Alltagsnutzer/innen zu gewinnen.

Umfassende Informationen sind wesentlich für den Komfort der ÖPNV-Nutzung. Im Zusammenhang mit der Einführung eines Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) sollen den Fahrgästen zukünftig Echtzeitinformationen an stationären Anzeigen voraussichtlich zunächst an den Verknüpfungspunkten zur Verfügung gestellt werden. Auch auf mobilen Endgeräten können damit perspektivisch mittels einer App und in der elektronischen Fahrplanauskunft Echtzeitinformationen vermittelt werden.

Der ÖPNV im Kreis Steinfurt ist insgesamt gut aufgestellt. Für eine zukunftsorientierte Entwicklung sind jedoch neue Themen und Modelle zu erschließen und neue Möglichkeiten zu nutzen, auf die im Handlungsprogramm näher eingegangen wird (vgl. Kap. 7).

4.2 Radverkehr und Nahmobilität

Der Kreis Steinfurt kann einen überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 24 % am Modal Split⁹ vorweisen (siehe Kreis Steinfurt 2011).

Das Münsterland ist für sein radtouristisches Angebot bekannt. So gibt es im Kreis Steinfurt eine Vielzahl touristischer Radrouten, die mit Fahrradwegweisung beschildert sind. Die Pflege und der Erhalt der touristischen Infrastruktur als wesentliche Grundlage eines qualitätsvollen Angebotes sind jedoch verbesserungswürdig.

Durch den Kreis Steinfurt verlaufen einige durch den ADFC zertifizierte Qualitätsradrouten:

- 100-Schlösser-Route - Ein Radweg im Münsterland mit vier Rundkursen, Nordkurs durch den Kreis Steinfurt: Länge ca. 305 km, Höhenmeter ca. 890 m, Schwierigkeit: mittel, geeignet auch für sportliche Fahrer
- Ems-Radweg - Von der Quelle bis zur Mündung: verläuft durch den Kreis Steinfurt, Länge insgesamt 375 km
- Vechtetal-Route: tangiert den Kreis Steinfurt, Länge insgesamt 225 km

Inzwischen bietet der ADFC auch eine Zertifizierung als Radreiseregion an, die für den Kreis Steinfurt als Potential zur Weiterentwicklung des radtouristischen Angebotes genutzt werden könnte.

Als gelungene Kombination einer Route für den Freizeit- und den Alltagsradverkehr wurde im Mai 2013 die RadBahn eröffnet. Auf einer Länge von ca. 40 km wurde hier eine Radroute

⁹ im Vergleich: AGFS-Mitglieder Kreis Lippe 10 % und Kreis Soest 17 %

auf der ehemaligen Schienenstrecke Rheine - Coesfeld mit hohen Standards und anspruchsvoller Gestaltung ausgebaut. Die RadBahn bietet eine direkte Verbindung zwischen Coesfeld, Burgsteinfurt und Rheine, ist jedoch mit einem Querschnitt von 3 m Breite und einer Realisierung als gemeinsamer Geh- und Radweg nicht konfliktfrei in der Nutzung, insbesondere bei erhöhter Nachfrage (z. B. am Wochenende, Freizeitverkehr).

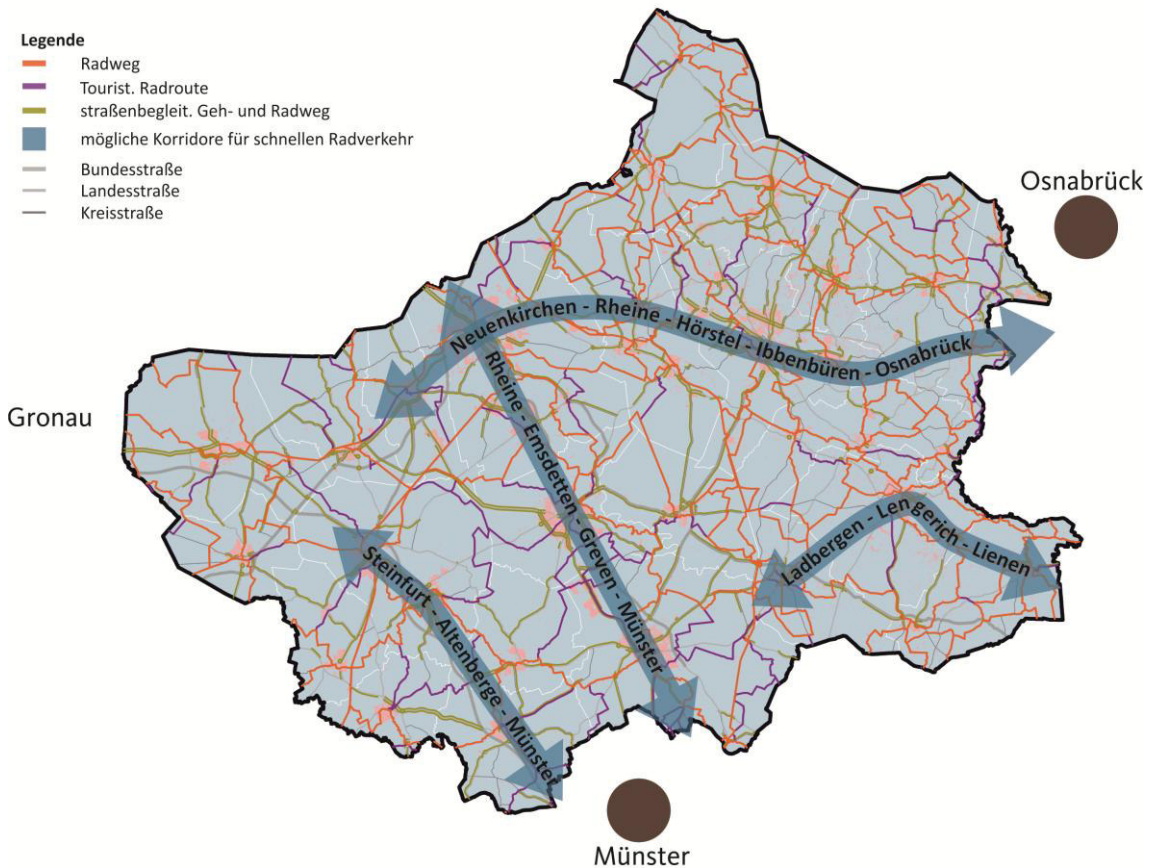
Das Leitbild des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) ist der "Radverkehr als System". Damit sollen die Potenziale des Radverkehrs in den drei Bereichen Infrastruktur, Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen ausgeschöpft werden. Der NRVP unterscheidet den Status der Kommunen in Bezug auf die Radverkehrsförderung als "Einsteiger", "Aufsteiger" und "Vorreiter". Grundlage für die Einordnung von Kommunen ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split und das Niveau der (institutionellen) Radverkehrsförderung. Der Kreis Steinfurt ist demnach als Vorreiter einzustufen. Der NRVP empfiehlt Vorreitern die Steigerung des Radverkehrsanteils durch besondere Angebote in allen Bereichen. Die Erfahrungen der Vorreiter können als Vorbild dienen und sollen entsprechend für andere nutzbar gemacht werden.

Ein effektives Instrument zur Förderung des Radverkehrs und um neue Potenziale zu erschließen, sind Radschnellwege als Premiumprodukt der Radverkehrsinfrastruktur. Eine zügige Reisegeschwindigkeit wird dabei auf direkten, komfortablen Verbindungen möglichst kreuzungs- und konfliktfrei und mit Bevorrechtigung für Radfahrer/innen an Knotenpunkten erreicht. Mit einer Studie (Kreis Steinfurt 2013) unter Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen, der Pendlerzahlen sowie der ÖPNV- bzw. SPNV-Anbindung wurden Potenziale für Radschnellwege im Kreis Steinfurt ermittelt (vgl. Abbildung 10). Bislang konnte jedoch noch keine Konkretisierung im Hinblick auf eine Umsetzung erreicht werden, da Anforderungen mit hohen Qualitätsstandards an Radschnellwege in NRW gestellt werden, die für die Dimensionierung von schnellen Radverkehrsverbindungen im ländlichen Raum und die damit verbundenen Kosten lokal in Frage gestellt werden.

Der Kreis Steinfurt zeigt v. a. Stärken im touristischen Radverkehr. Das alltägliche Radfahren könnte noch stärker im Fokus der Förderung stehen:

- + Dichtes Radverkehrsnetz mit insgesamt 25 touristischen Routen
- + RadBahn als gelungene Kombination aus Touristischer- und Alltagsroute
- Wegweisung basiert auf touristischem Wabensystem und ist verbesserungswürdig
- z. T. fehlen direkte Verbindungen für den Alltagsradverkehr (z. B. Emsdetten - Steinfurt oder Lengerich - Ladbergen)

Abbildung 10: Potenziale für schnelle Radverkehrsverbindungen



Quelle: eigene Darstellung, Kreis Steinfurt 2013

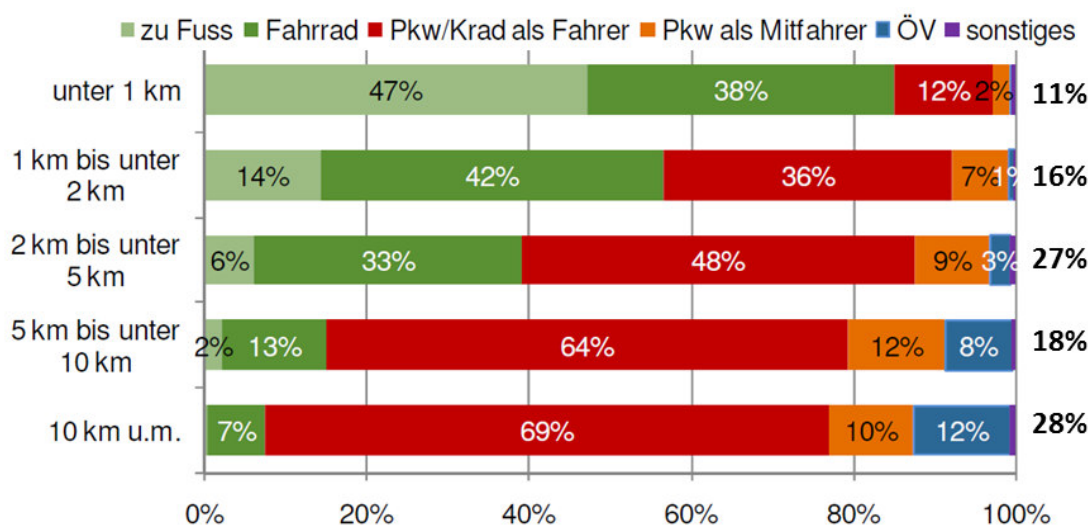
Als Herausforderung ist aus den Chancen und Mängeln die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes in der Differenzierung für den Freizeit- und Alltagsradverkehr zu erkennen. Dabei sind Korridore für den schnellen Radverkehr – auch abseits vorgegebener Standards für Radschnellwege im Sinne von Velorouten (vgl. Bezirksregierung Münster 2014) – ein Potential zur Förderung des Alltagsradverkehrs. Das größte Umstiegspotential bieten Wege zum Arbeitsplatz.

Die AGFS NRW existiert seit 1993 und setzt sich für die Vernetzung, die inhaltliche und fachliche Weiterentwicklung sowie die Unterstützung der Mitgliedskommunen durch z. B. Kampagnen, Materialien ein. Seit 2003 hat die AGFS ihren Fokus auf die Förderung des Fußverkehrs und damit insgesamt auf die Mobilität der Nähe ausgeweitet und bezeichnet sich seit 2013 als Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.. Das Ziel der AGFS ist die Entwicklung zukunftsfähiger, belebter und wohnlicher Städte durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Die Mitglieder der AGFS verstehen sich als Modellstädte (z. Zt. 71 Mitglieder). Seit 2009 ist der Kreis Steinfurt ein "fahrradfreundlicher Kreis" und Mitglied in der AGFS, seit 2000 ist Ibbenbüren als einzige kreisangehörige Kommune ("fahrradfreundliche Stadt") Mitglied in der AGFS.

Nahmobilität bezeichnet die nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inlinern, Kickboards, Skateboards). Zu Fuß gehen ist die natürlichste und elementarste Art sich fortzubewegen, nicht zuletzt sind alle Verkehrsteilnehmenden immer auch Fußgänger. So selbstverständlich das Zufußgehen ist, so wird der Fußverkehr doch häufig noch nicht als eigenständiger Verkehr wahrgenommen. Fußverkehr trägt im Besonderen zur Belebung der Städte bei und sichert für viele eine eigenständige Mobilität; und das bei geringen Kosten und geringem Flächenbedarf. Die Rahmenbedingungen für eine Mobilität der Nähe werden im Zuständigkeitsbereich der Städte und Gemeinden geschaffen.

In direktem Zusammenhang mit der Nahmobilität steht die Nahversorgung, die gewährleistet, dass alltägliche Ziele in fußläufiger oder fahrradfreundlicher Entfernung zu erreichen sind. Die Wegelängen im Kreis Steinfurt sind im Ergebnis einer Mobilitätsenerhebung (vgl. Kreis Steinfurt 2011) relativ kurz und können als Potential für die Nahmobilität erkannt werden. Die durchschnittliche Wegelänge im Kreis liegt bei 10,8 km. Mehr als jeder 5. Weg ist kürzer als 2 km und immerhin über die Hälfte aller Wege kürzer als 5 km. Die Wege zum täglichen Einkauf sind mit durchschnittlich 3,2 km relativ kurz, während die Arbeits- und Dienstwege zu den längsten Wegen (16,7 bzw. 35 km) zählen.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen



Quelle: eigene Darstellung, Kreis Steinfurt 2011 (rechts: Anteil der Wege an den Gesamtwegen)

Für den Kreis Steinfurt können damit folgende Stärken und Schwächen im Bereich der Nahmobilität benannt werden:

- + Kreis der kurzen Wege
- + Kreis Steinfurt ist Mitglied in der AGFS
- + Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur (z. B. Abstellanlagen, beleuchtete Fahrradunnel)

- + historische Stadtkerne als Potential für eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung mit attraktiver Aufenthaltsqualität
- üblicher Nachholbedarf im Bereich des Fußverkehrs
- kein kreisweites Nahmobilitätskonzept

Gesundheitliche Einschränkungen nehmen im Alter sowie bei Hochbetagten (ab 75 Jahren) stark zu. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist eine barrierefreie Gestaltung somit erforderlich und auch gesetzlich verankert (UN-Behindertenrechtskonvention, Behindertengleichstellungsgesetz). Im ÖPNV ist die Umsetzung einer "vollständigen Barrierefreiheit" bis 2022 vorgeschrieben (gemäß PBefG, 2013). Von einer barrierefreien Gestaltung werden neben den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch viele andere profitieren, die mit Kinderwagen oder Rollkoffer unterwegs sind. So ist Barrierefreiheit auch als 'Design for all', d. h. als eine Mobilität für alle zu behandeln.

Neben dem Radtourismus hat der Kreis Steinfurt Stärken beim touristischen Wandern und Reiten. Damit stehen insbesondere naturnahe Aktivitäten im Fokus, die eine Mobilität der Nähe fördern. Als Premium-Wanderwege werden die TeutoSchleifen im Tecklenburger Land mit einer Länge zwischen 6,5 und 13 km vermarktet. Die Anreise ist saisonal mit dem Freizeitbus oder Fahrradbus (sonn- und feiertags vom 1. Mai bis 3. Oktober) von den Oberzentren aus möglich:

- Freizeitbus F2: Münster - Tecklenburg
- Fahrradbus F10: Osnabrück - Wersen - Westerkappeln - Mettingen - Ibbenbüren - Riesenbeck
- Freizeitbus "Tecklenburg": Osnabrück - Tecklenburg

Eine Mobilität der Nähe wird aktuell als neues Potential wiederentdeckt, sowohl für Freizeit und Tourismus als auch im Alltag.

4.3 Elektromobilität und Mobilitätskultur

Der Einsatz fossiler Kraftstoffe macht ein Drittel des gesamten Endenergieverbrauchs im Kreis Steinfurt aus. Über die konsequente Nutzung der vorhandenen Potenziale z. B. einer Verschiebung der Fahrleistung hin zu umweltschonenden Verkehrsmitteln, Verhaltensveränderungen bei der Verkehrsmittelwahl, sowie ein Umstieg auf energiesparende Antriebstechniken wie Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe oder Elektromobilität lassen sich diese Verbräuche um zwei Drittel senken. Dabei werden fossile Kraftstoffe durch Strom und Wasserstoff aus erneuerbaren Energien der Region weitestgehend ersetzt (vgl. Kreis Steinfurt 2014).

Das jüngst in Kraft getretene Elektromobilitätsgesetz (EmoG, 12. Juni 2015) unterstreicht die Bedeutung dieses Weges, da im Gesetz vor allem den Kommunen die Rolle zugewiesen wird, die Elektromobilität zu fördern.

Elektromobilität ist ein Querschnittsthema, da sich der elektrische Antrieb nicht nur auf den individuellen Pkw beschränkt, sondern ebenso eine zunehmende Bedeutung im ÖPNV (Bus) und im Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehre) hat sowie schon seit längerem fester Bestandteil im Radverkehr (Pedelecs) ist.

Gerade auf dem Elektromobilitätsmarkt zeigt sich eine sehr dynamische und rasante Entwicklung. Andere Länder sind uns weit voraus, so gibt es in China 30 Millionen Elektroroller.

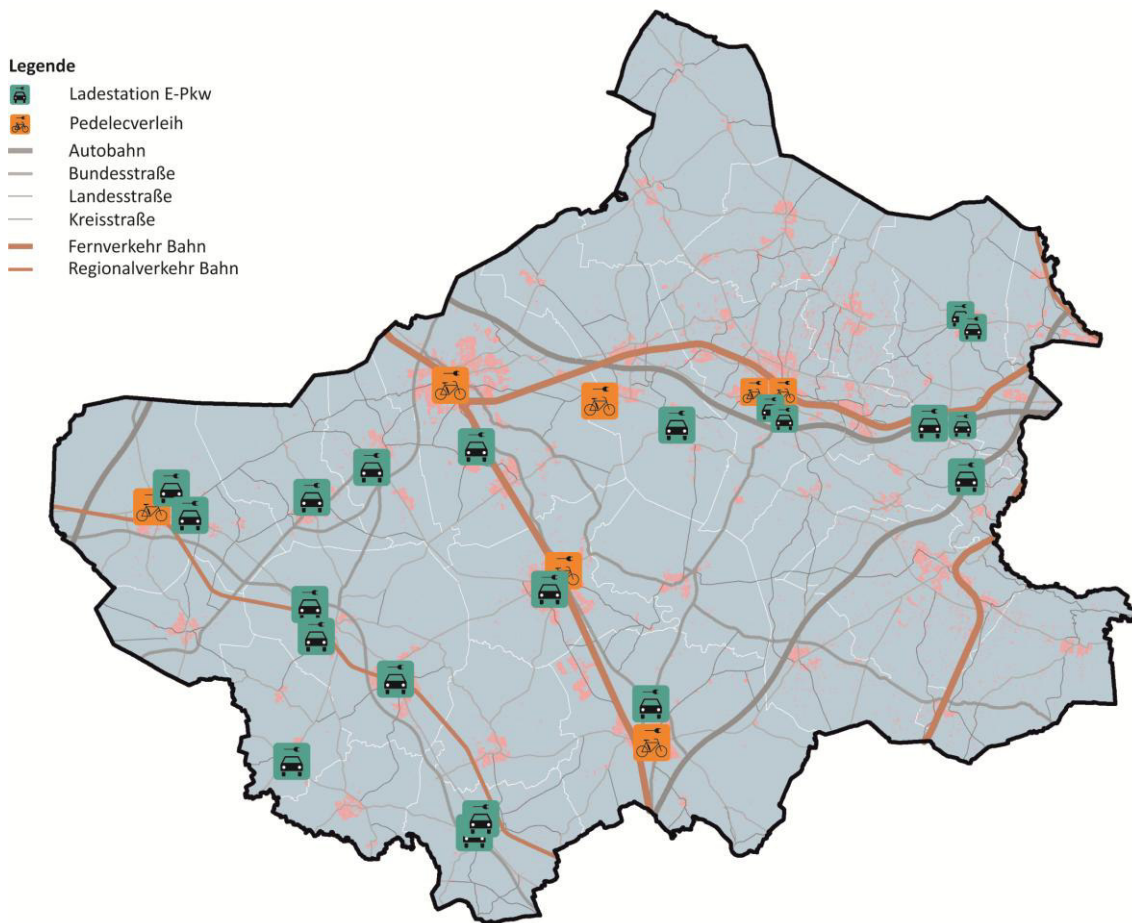
Für den Kreis Steinfurt lassen sich folgende deutliche Vorteile und Perspektiven für den Einsatz elektrisch angetriebener Kfz und noch temporäre Schwächen ausmachen:

- + die Hälfte aller Autofahrten im Kreis Steinfurt sind Strecken unter sechs Kilometer, gerade für diese Kurzstreckenfahrten sind Elektroautos besonders geeignet
- + die Fahrzeuge fahren lokal emissionsfrei, geringere Beeinträchtigung des Umfeldes
- + mit Antriebsstrom aus 100% erneuerbaren Energien fahren die Fahrzeuge „klimaneutral“
- + bis zu 30 km/h nahezu lärmfrei¹⁰
- + günstige Unterhaltungskosten, z. B. Tanken, weniger Verschleißteile hinsichtlich Wartung
- + sehr energieeffizient
- hoher Anschaffungspreis;
- eingeschränkte Reichweite;
- o noch keine flächendeckende Ladesäulen-/Tankstellenstruktur, jedoch bereits solides Angebot im Kreis Steinfurt

Perspektivisch sind Entwicklungen zugunsten der Elektromobilität zu erwarten. Die kontinuierliche Forschung an leistungsstarken Batterien fördert die Erweiterung der Reichweiten, wodurch sich der Absatzmarkt vergrößert und der Preis für Elektroautos (weiter) sinkt. Zusätzlich wirkt sich die Verschärfung der CO₂-Emissionswerte für Kfz ab dem Jahr 2020 mit Grenzwerten von 95 Gramm pro Kilometer positiv auf die Entwicklung der Elektromobilität aus.

¹⁰ Bis zu 30 km/h fahren Elektroautos nahezu geräuschlos, ab 30 km/h überwiegen die Roll- und Windgeräusche.

Abbildung 12: Ladeinfrastruktur Elektromobilität



Quelle: eigene Darstellung

Im Kreis Steinfurt existiert bereits ein relativ solides Angebot an Ladesäulen für Elektroautos, im März 2015 wurde das Netz von Seiten der Kreisverwaltung mit der Installation einer Ladestation am Verwaltungsgebäude erweitert (vgl. Abbildung 12). Es gilt jedoch zu beachten, dass die Lademöglichkeiten von unterschiedlichen Anbietern betrieben werden (z. B. privat, Stadtwerke, Energiekonzerne) und somit auch verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind (z. B. Zahlungsmodalitäten, mit/ohne Anmeldung). Dadurch besteht keine generell gültige Routine/Vorgehensweise für einen beabsichtigten Ladevorgang im Sinne von „Anfahren – Tanken – Weiterfahren“.

Mit 480.000 verkauften E-Bikes im Jahr 2014 hat das Wachstum der Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr noch einmal deutlich zugenommen. Mittlerweile beläuft sich der Bestand auf 2,1 Millionen Elektrofahrräder in Deutschland, was einem Anteil von ca. 3% am gesamten Fahrradbestand entspricht (ZIV 2015). Zunehmend neue Modelle mit E-Unterstützung (z. B. Mountainbikes) erreichen auch jüngere Käufergenerationen und spiegeln die Zukunftsfähigkeit von Elektrofahrrädern im Mobilitätsbereich wider. Die Stärken-Schwächen-Analyse stellt sich wie folgt dar:

- + Vergrößerung des Bewegungsradius mit dem Zweirad bei Erhaltung der körperlichen Fitness entspricht dem Erhalt der individuellen Mobilität (Daseinsvorsorge)

- + keine flächendeckende Ladeinfrastruktur notwendig
- + vergleichsweise geringer Anschaffungspreis
- o Umgang/Routine mit höheren Geschwindigkeiten v. a. im Alltagsverkehr
- o ggf. Infrastruktur mit abschließbaren Abstellanlagen notwendig
- ggf. höheres Gewicht (Mitnahme im Zug/Bus)

Für Pedelecs wird das Potential auf Strecken von bis zu 20 km (vgl. UBA 2014) gesehen. Übertragen auf die Analyse der Pendlerverflechtungen (siehe Kap. 4.4) wird deutlich, dass zahlreiche Strecken in dieses Potential fallen. Vor allem die Pendlerbeziehung zwischen Mittelzentren und direkter Umgebung stellen potenzielle Nutzungsmöglichkeiten für Pedelecs dar. Die übrigen, längeren Pendlerströme können mit elektrisch betriebenen Pkw zurückgelegt werden.

Darüber hinaus kann Potential aus der Mobilitätsenerhebung (vgl. Kreis Steinfurt 2011) für Alltagswege im Kreis Steinfurt abgeleitet werden. Bei einer durchschnittlichen Wegelänge von 10,8 km und bei Pkw-Fahrten von 14,2 km erweitern Pedelecs und Elektroautos – hinsichtlich ihrer Einsatzvoraussetzungen – die Produktpalette alternativer Verkehrsmittel zum privaten, konventionell betriebenen Pkw. Im Sinne von Kampagnen oder Aktionstagen können potenzielle Nutzer/innen aufgeklärt und somit die Akzeptanz gegenüber neuer Technik erhöht werden. So haben die Stadt Greven, die Gemeinde Nordwalde und die Gemeinde Saerbeck vergangenes Jahr jeweils einen Tag der Elektromobilität veranstaltet, welcher u. a. dazu diente aktuelle E-Auto-Modelle sowie verschiedene Pedelec-Modelle vorzustellen und testen zu können. Regelmäßige Veranstaltungen dieser Art stellen effektive Mittel aus dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit zugunsten alternativer Mobilitätsmöglichkeiten dar.

Um die Entwicklung von Elektromobilität zu unterstützen, kommt Politik und Verwaltung eine Rolle als Vorbild zu, indem mit positiven Praxisbeispielen in Hinblick auf die eigene Mobilität vorangegangen wird. Das im Jahr 2014 angeschaffte Elektrofahrzeug für die Flotte der Kreisverwaltung Steinfurt und ein E-Auto in der Flotte der Entsorgungsgesellschaft Steinfurt mbH (EGST) setzen bspw. Zeichen nach Außen und unterstreichen damit die Praxistauglichkeit von Elektroautos. Zudem stehen den Mitarbeiter/innen der Kreisverwaltung drei Pedelecs als Dienstfahrzeuge zur Verfügung.

Für den Kreis Steinfurt können hinsichtlich der Elektromobilität und Mobilitätskultur folgende Stärken und Schwächen festgehalten werden:

- + Elektromobilität stellt hinsichtlich der Entfernungen im Alltagsverkehr im Kreis Steinfurt kein Problem dar
- + viele Pendlerverflechtungen können bzgl. der zurückgelegten Entfernungen auch mit dem Pedelec bewältigt werden
- + die längeren Pendlerstrecken können mit der Reichweite aktueller Elektroautos zurückgelegt werden

- + kommunale Mobilitätstage und Öffentlichkeitskampagnen
- + Kreisverwaltung sowie Städte und Gemeinden mit Vorbildfunktion bei der Integration von Pedelecs und E-Autos in die eigenen Fahrzeugflotten

4.4 Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Im Kreis Steinfurt werden auf den stärksten Pendlerbeziehungen¹¹ täglich über 66.000 Wege zurückgelegt. Innerhalb des Kreisgebietes orientieren sich die Pendlerströme auf die Mittelzentren, deren Pendlerquote überwiegend einen ausgeglichenen Saldo aufweist¹². Die beiden Oberzentren Münster und Osnabrück stellen die Orientierungspunkte für Pendlerverflechtungen außerhalb der Kreisgrenzen dar. Über die Hälfte der 66.000 Pendlerwege stehen in Bezug zu Münster oder Osnabrück. Dabei zeigt sich zugleich, dass die wesentlichen Pendlerkorridore entlang von SPNV-Achsen (Rheine – Münster, Rheine – Osnabrück, Steinfurt – Münster) sowie an Schnell- und Regionalbuslinien innerhalb des Kreises liegen (vgl. Abbildung 13).

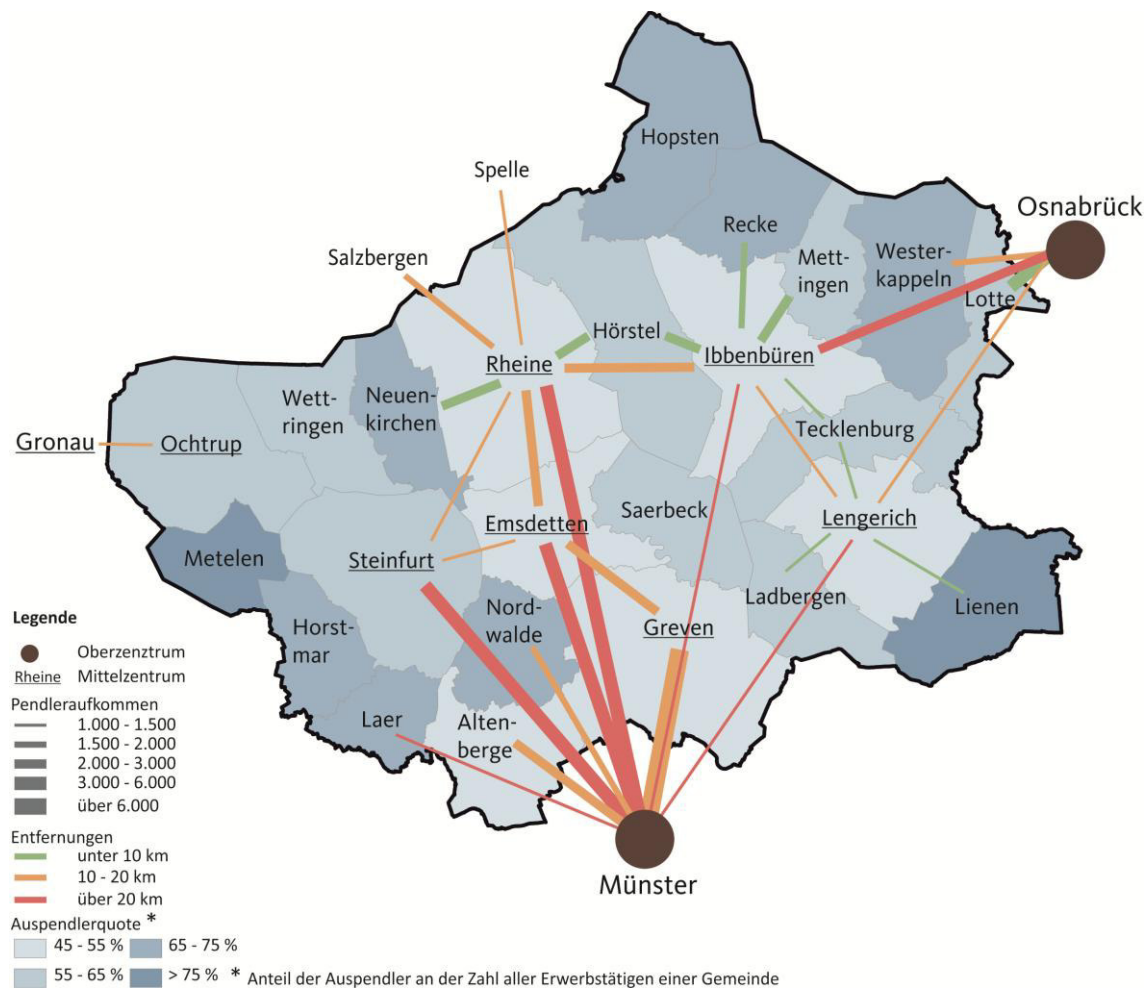
Das hohe Pendleraufkommen stellt Herausforderungen sowie entsprechende Ansprüche an die regionale Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätsangebot vor Ort. Über die geplanten Optimierungsmaßnahmen im Zuge der Bundesfernstraßen¹³ hinaus ist im klassifizierten Straßennetz kein wesentlicher Ausbaubedarf zu erkennen, vielmehr ergibt sich die Aufgabe der Instandhaltung, um eine entsprechende Leistungsfähigkeit zur Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Es zeigt sich zudem, welche Bedeutung den starken SPNV- und Schnellbusachsen im Rahmen der Pendlerverkehre zukommt. Es besteht insgesamt ein solides Grundgerüst bei der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Eine optimierte Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger bzw. Mobilitätsangebote stellt dabei eine Möglichkeit dar, den Pendlerinnen und Pendlern – vor allem aus ländlichen Räumen – eine Alternative zum eigenen Pkw zu ermöglichen.

¹¹ Die genannte Wegeanzahl bezieht sich nur auf Pendlerbeziehungen zwischen zwei Orten mit täglich über 1.000 Wegen, die in Abbildung 13 dargestellt sind

¹² Die Pendlerquote beschreibt das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendler einer Gemeinde, bei mehr Einpendlern ist der Saldo positiv. Fünf von sieben Mittelzentren im Kreis Steinfurt weisen eine ausgeglichene Pendlerquote auf.

¹³ Ausbau B54n, sechsstreifiger Ausbau A30 und A1

Abbildung 13: Auspendlerquote und Pendlerströme im Kreis Steinfurt



Quelle: eigene Darstellung

Anhand der dargestellten Pendlerverflechtungen wird deutlich, dass ca. 75 % der Pendlerströme Entfernungen von unter 20 km betreffen, ein Drittel bewegen sich auf Strecken unter 10 km. Diese Streckenlängen (bis 20 km) bieten sich für die Nutzung des Fahrrads und/oder Pedelects an (vgl. UBA 2014). 70 % der längeren Pendlerentfernungen (über 20 km) liegt an den starken SPNV-Achsen mit Direktverbindungen. Damit bestehen erst einmal gute Voraussetzungen für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad). Dennoch werden 88 % der Wege zu Arbeitsplätzen innerhalb des Kreises und 81 % der Wege zu Arbeitsplätzen außerhalb des Kreises mit dem Pkw als Fahrer/in zurückgelegt. Bei Ausbildungsplätzen mit entsprechenden Lagen überwiegt die Nutzung des öffentlichen Verkehrs mit 72 bzw. 73 %. Die Unterschiede erklären sich u. a. durch eine geringere Pkw-Verfügbarkeit, die gleichzeitige Verfügbarkeit über ein Semester-Ticket bei den Studierenden sowie durch die jeweiligen Einkommensunterschiede, da die Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsplätze im Kreis Steinfurt mit Bus und Bahn insgesamt nur zu 24 % als gut bzw. sehr gut beurteilt wird. (vgl. Kreis Steinfurt 2011)

Für den Pendlerraum Kreis Steinfurt können folgende Stärken und Schwächen festgehalten werden:

- + Mittelzentren im Kreis mit ausgeglichenem Pendlersaldo
- + starke Pendlerkorridore liegen an SPNV- und ÖPNV-Achsen mit Direktverbindungen
- MIV dominant bei Wegen zu Arbeitsplätzen in der Stadt, im und außerhalb des Kreises
- Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsplätze im Kreis Steinfurt mit Bus und Bahn als überwiegend befriedigend bis ungenügend bewertet
- + viele Pendlerstrecken unter 10 und 20 km: Potential für Fahrrad/Pedelec

Der Wirtschaftsstandort Kreis Steinfurt ist durch eine steigende Zahl der im Kreis ansässigen Unternehmen und einem Höchststand bei den Beschäftigtenzahlen ökonomisch gut aufgestellt, was sich durch die zweitniedrigsten Arbeitslosenquote in Nordrhein-Westfalen auch im Vergleich zu anderen Kreisen bestätigt (WESTmbh 2014).

Auch die verkehrlichen Voraussetzungen der Gewerbe- und Industriestandorte sind primär durch Stärken geprägt. Neben der insgesamt guten Erschließung durch Autobahnen, Bundesstraßen und Schienenstrecken im Kreis, liegen die einzelnen Wirtschaftsstandorte vielfach an Fern- und Regionalverkehrsachsen (Straße und Schiene). Hinzu kommt die Lage im Universitätsdreieck Münster – Osnabrück – Enschede und der Anschluss an den europäischen Luftverkehr durch den Flughafen Münster/Osnabrück. Allerdings sind zahlreiche Unternehmen nicht an das Schnell- bzw. RegioBusnetz angeschlossen, wodurch die Möglichkeiten für die Beschäftigten hinsichtlich der Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes mit dem Umweltverbund eingeschränkt sind (vgl. Abbildung 14)

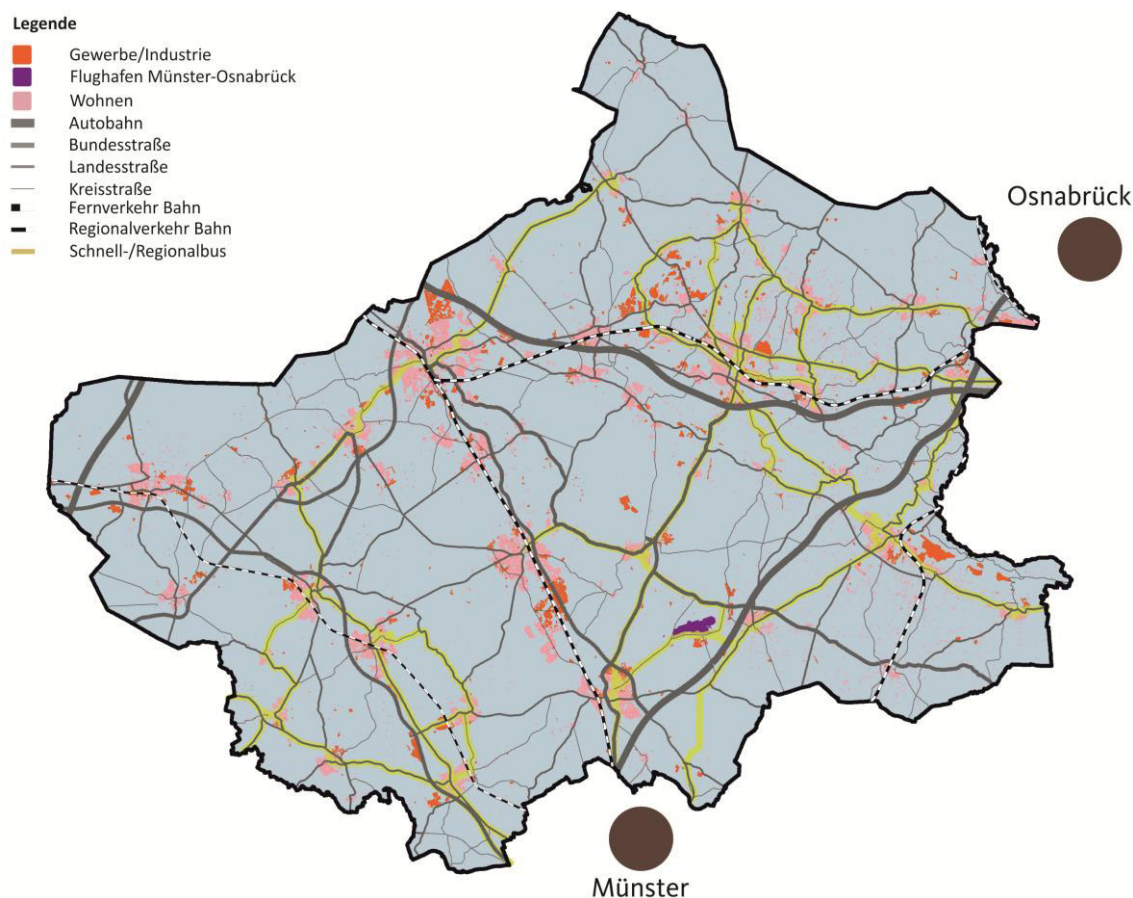
Der forschungsorientierte Einsatz von elektrisch angetriebenen Lkw, wie er bspw. im Pilotprojekt „Elmo“ getestet wird, bieten für die ansässigen Unternehmen und für den Kreis die Möglichkeit frühzeitig auf die Herausforderungen reagieren zu können. Neben der Erreichung der gesteckten Klimaschutzziele können zusätzliche Standortvorteile im Sinne klimafreundlicher und zukunftsorientierter Güterverkehre für den Wirtschaftsstandort Steinfurt genutzt werden.

Mit dem Güterbahnhof Rheine gab es bereits Bemühungen in den 90er Jahren, diesen im Sinne von Kombiverkehren (Straße und Schiene) für gebündelte Transporte zu nutzen und somit nach Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche mit den geeignetsten Verkehrsmitteln abzuwickeln. Aktuell werden hier wieder entsprechende Ansätze beobachtet, wodurch die Möglichkeit besteht, die Lieferkette im Kontext umweltfreundlicher/effizienter Vehikel zu optimieren.

Im Beschäftigtenverkehr bietet die Verknüpfung der Verkehrsmittel bzw. die effizientere Nutzung ein Potential für klimafreundliche Mobilität. Intermodale Schnittstellen wie Park+Ride (P+R) oder auch Park+Drive (P+D, „Mitfahrerparkplätze“) ermöglichen eine Ent-

lastung der Straßeninfrastruktur, da Pkw-Fahrten reduziert werden bzw. durch Fahrgemeinschaften der Pkw-Besetzungsgrad erhöht und das einzelne Fahrzeug effizienter genutzt wird¹⁴. Ebenso steht mithilfe eines betrieblichen Mobilitätsmanagements die Möglichkeit die Beschäftigtenverkehre effizienter und verträglicher abzuwickeln sowie Kostenersparnisse bei den Arbeitgebern zu erzielen. Im Kreis Steinfurt sind vereinzelte Beispiele, wie z. B. im Unternehmen Apetito oder ein Runder Tisch Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Rheine diesbezüglich bekannt, ein kreisweites Engagement ist noch nicht zu erkennen.

Abbildung 14: Gewerbeflächen und Verkehrsinfrastruktur im Kreis Steinfurt



Quelle: eigene Darstellung

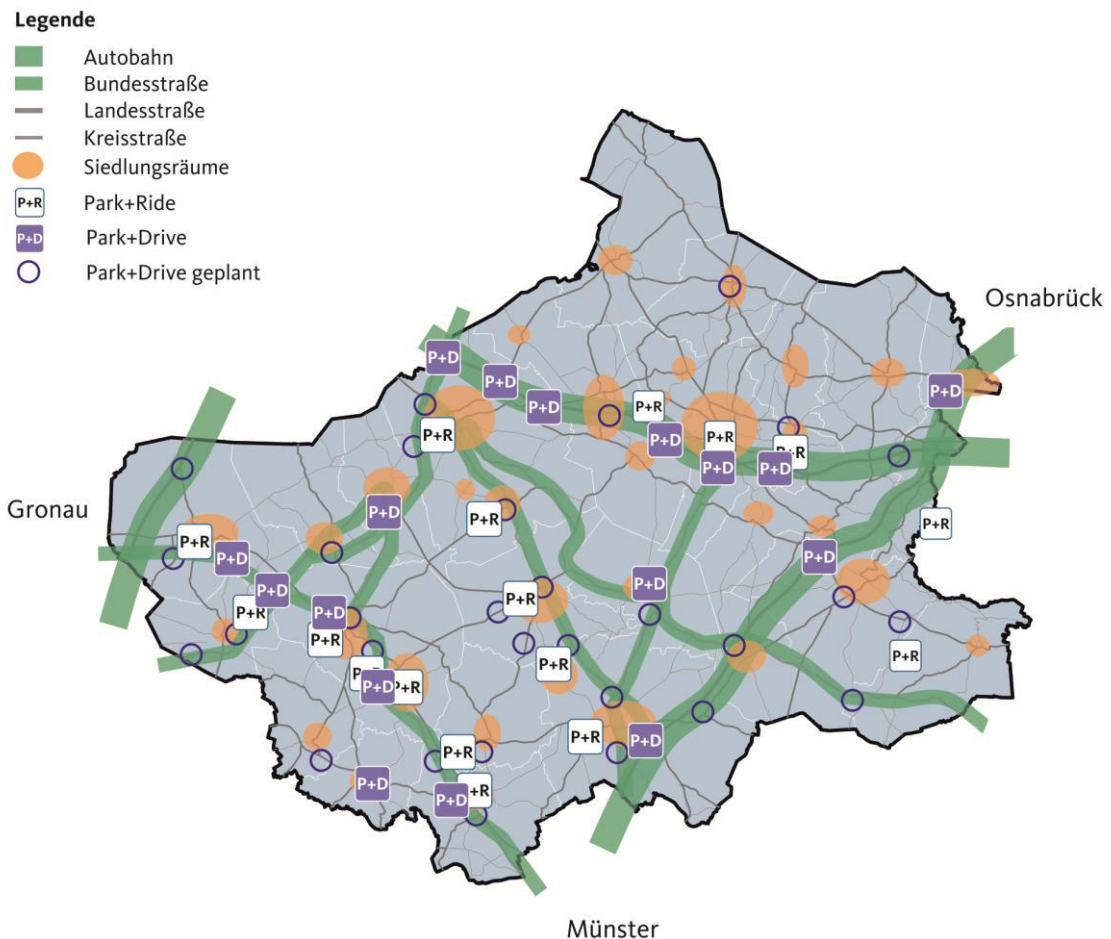
Der Wirtschaftsstandort und -verkehr im Kreis Steinfurt weist folgende Stärken und Schwächen sowie Potential auf:

- + lokale Wirtschaft wächst
- + gute Anbindung des Kreises an das überörtliche Straßen- und Schienennetz
- viele Unternehmen im Kreis Steinfurt in Lagen ohne bzw. mit mangelnder ÖPNV-Erschließung

¹⁴ Bike+Ride (B+R) wird in Kapitel 4.1 (ÖPNV) behandelt.

- o Standortvorteil ÖPNV-Erreichbarkeit hinsichtlich Konkurrenzkampf um Arbeitnehmer
- o Ansätze zur Wiederaufnahme von Kombiverkehren am Güterbahnhof Rheine
- betriebliches Mobilitätsmanagement ist noch nicht stark verbreitet
- + Flughafen Münster/Osnabrück als Schnittstelle zum europäischen Luftverkehr

Abbildung 15: intermodale Achsen



Quelle: eigene Darstellung

Im Kreis Steinfurt existiert ein gut ausgebautes Park+Drive-Netz (Mitfahrerparkplätze) entlang schneller Verkehrsachsen (Autobahn, Bundesstraße), welches zukünftig weiter verdichtet werden soll. Die Park+Ride-Infrastruktur im Kreis Steinfurt ist demgegenüber bereits sehr gut ausgebaut, sodass hier kein weiterer Handlungsbedarf gesehen wird (vgl. Abbildung 15). Das Pendlerportal NRW bietet eine Plattform zur Bildung von Fahrgemeinschaften auf dem täglichen Weg zur Arbeit. Vergleichbar mit einer Mitfahrerbörse können sich Fahrer/innen und Mitfahrer/innen mit gleichen oder nahe gelegenen Ziel- bzw. Arbeitsorten für die Autofahrt zusammenschließen und somit den Pkw-Besetzungsgrad steigern, die Straßeninfrastruktur entlasten und die pro-Kopf-Emissionen sowie die Kosten senken¹⁵. Insgesamt wird das Pendlerportal jedoch nur schwach nachgefragt, wobei das Pendlerportal im Vergleich zu

¹⁵ Mittlerweile werden auch intermodale Verkehrsketten auf dem Pendlerportal angeboten

anderen Kreisen in NRW auf niedrigem Niveau relativ gut genutzt wird. Mittlerweile existieren auch weitere Angebote im Bereich der Mitfahrorganisation, wie z. B. flinc oder blablacar, über deren Vermittlung auch im Kreis Steinfurt Mitfahrgelegenheiten angeboten werden.

Vor allem im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie können Verbesserungen im Sinne von digitaler Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und der Informationsbereitstellung für die Nutzerinnen und Nutzer genutzt werden, z. B. durch die Informationsbereitstellung (Abfahrtszeiten, Fahrtzeit, Kosten etc.) aller potenziellen Mobilitätsdienstleistungen in einer App bzw. auf einer Internetseite, die Abwicklung der Zahlungsmodalitäten über einen Systemanbieter oder ein (digitales) Ticket/Abo für mehrere Verkehrsmittel.

Folgende Stärken und Schwächen können für die Kfz-orientierten intermodalen Angebote im Pendlerraum Kreis Steinfurt identifiziert werden:

- + gut ausgebautes P+D-Netz mit weiteren Verdichtungsabsichten
- + P+R-Netz sehr gut ausgebaut, kein weiterer Ausbaubedarf
- o Penderportal im Vergleich zu anderen Kreisen gut genutzt, mit alleinigem Blick auf den Kreis Steinfurt eher schwach

4.5 Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Im Rahmen der Schlüsselpersonengespräche wurden die Erfahrungen der Akteure in Hinsicht der Erfolgsfaktoren und Hemmnisse in der Praxis abgefragt. Die Rolle des Kreises Steinfurt wurde dabei hinsichtlich der Umsetzung von Projekten oder Programmen überwiegend als sehr positiv und engagiert beschrieben. Neben der Unterstützung und Hilfestellung bei einzelnen Schritten wurde ebenfalls die Eigeninitiative – vor allem auch bzgl. Klimaschutzaktivitäten und Aktionen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit – anerkennend erwähnt.

So wird bspw. aus Sicht der Bürgerbusvereine eine gute Unterstützung ihres ehrenamtlichen Engagements durch den Kreis Steinfurt beschrieben, der Beratung anbietet, die Vereine und Interessierte vernetzt sowie das Ehrenamt mit einer jährlichen Pauschale finanziell aber auch ideell wertschätzt.

Als Barrieren und Hemmnisse wurden in den Interviews folgende Aspekte benannt:

- Finanzierung, insbesondere Finanzsituation der Kommunen (Missverhältnis zum Kreis oder Land)
- durch finanziellen Engpass fallen viele Vorhaben auf Freiwilligenarbeit zurück (z. B. Radwegebau durch Bürger/innen, Bürgerbusse)
- Bürokratische Hürden

- fehlende Information, Bedenkenträger
- fehlende Ansprechpartner bzw. Fachkompetenz
- Barriere Radwegbau/-schnellwege: tlw. begrenzter Flächenverfügbarkeit und Finanzmittel
- Barrieren Elektromobilität (E-Auto): Reichweite bzw. Ladeinfrastruktur/-logistik, Anschaffungspreis zu hoch – ansonsten schon alltagstauglich (Komfort, Fahrspaß, Handhabung, geräuscharm)

Kommunikationsinstrumente wie Öffentlichkeitsarbeit, Beratung, Vernetzung und Kooperation werden von den Akteuren als wichtige Faktoren für erfolgreiche Arbeit benannt. Bemühungen im Bereich klimafreundlicher Mobilität erfolgen parallel auf vielen Ebenen. Dabei kann zwischen projekt- bzw. akteursbezogenen Kooperationen und anlassbezogenen Kooperationen unterschieden werden.

Abbildung 16: Projekt- bzw. Akteursbezogene Kooperation



Quelle: eigene Darstellung

Anlässe schaffen Vernetzung und damit die Basis für Zusammenarbeit. Für den Kreis Steinfurt ergeben sich Potenziale, Vernetzung zu initiieren indem Anlässe geschaffen/angeboten werden. Bedarf für die Verbesserung der Zusammenarbeit wurde im Radverkehr zwischen dem Radtourismus und der Radverkehrsplanung benannt, um Synergien besser zu nutzen. Außerdem könnte ein Arbeitskreis Elektromobilität die Akquise von Fördermitteln erleichtern. Das Netzwerk verkehrssicheres NRW beschreibt Defizite im Kontakt zu Kommunen (mit Ausnahme der Stadt Rheine).

Abbildung 17: Anlassbezogene Kooperation



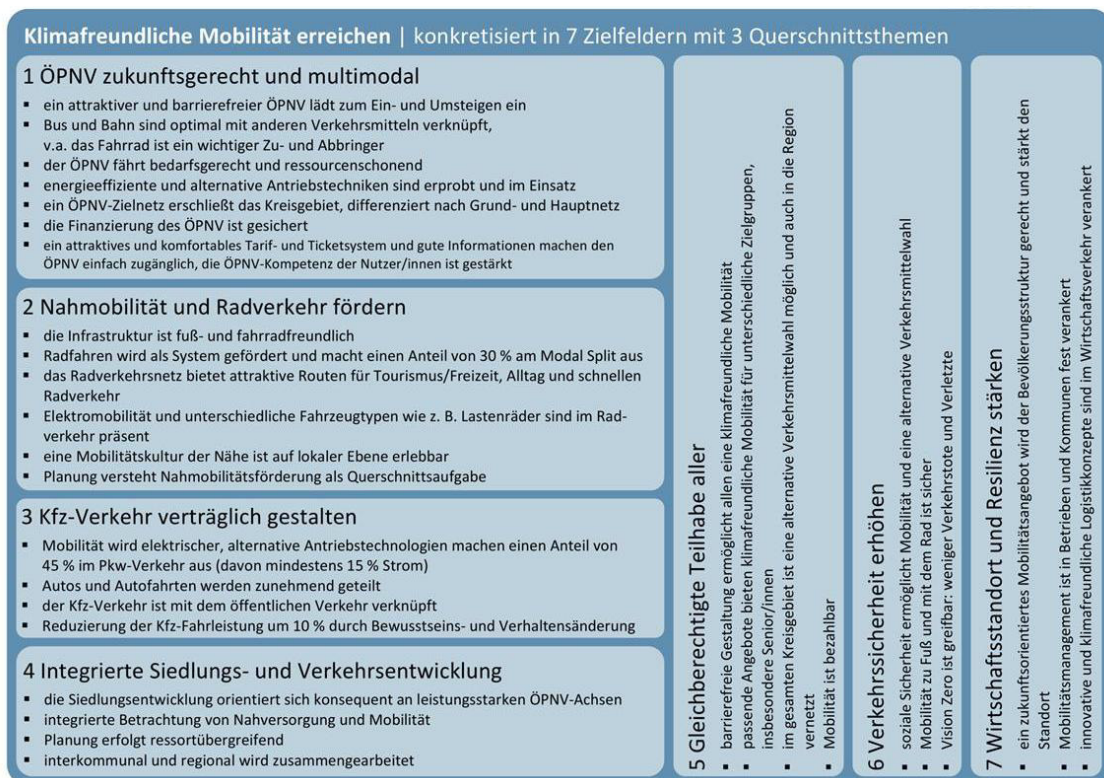
Quelle: eigene Darstellung

Mobilität als Querschnittsthema wird nur vereinzelt z. B. mit dem Runden Tisch Mobilität in der Stadt Rheine und dem Runden Tisch Radverkehr in Münster wahrgenommen. Hier bietet sich Potential, den Masterplan klimafreundliche Mobilität zum Anlass zu nehmen, ein entsprechendes Gremium zur Vernetzung auf Kreisebene zu schaffen.

5 Zielkonzept

Die Ziele definieren die inhaltliche Ausrichtung des Masterplans. Sie wurden aus der Analyse abgeleitet und in der Fachkommission Klimaschutz diskutiert und abgestimmt (vgl. Kap. 3.2). Das Oberziel der Klimafreundlichen Mobilität wird dabei ergänzt und konkretisiert durch sieben Zielfelder, darunter drei Querschnittsthemen (Zielfelder 5 bis 7). Anhand messbarer Indikatoren dienen die Ziele auch zur Evaluation in der Umsetzung (vgl. Kap. 8).

Abbildung 18: Zielkonzept



Quelle: eigene Darstellung

Klimafreundliche Mobilität erreichen

1 ÖPNV zukunftsgerecht und multimodal

- ein attraktiver und barrierefreier ÖPNV lädt zum Ein- und Umsteigen ein
- Bus und Bahn sind optimal mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft, v.a. das Fahrrad ist ein wichtiger Zu- und Abbringer
- der ÖPNV fährt bedarfsgerecht und ressourcenschonend
- energieeffiziente und alternative Antriebstechniken sind erprobt und im Einsatz
- ein ÖPNV-Zielnetz erschließt das Kreisgebiet, differenziert nach Grund- und Hauptnetz
- die Finanzierung des ÖPNV ist gesichert

- ein attraktives und komfortables Tarif- und Ticketsystem und gute Informationen machen den ÖPNV einfach zugänglich, die ÖPNV-Kompetenz der Nutzer/innen ist gestärkt

2 Nahmobilität und Radverkehr fördern

- die Infrastruktur ist fuß- und fahrradfreundlich
- Radfahren wird als System gefördert und macht einen Anteil von 30 % am Modal Split aus
- das Radverkehrsnetz bietet attraktive Routen für Tourismus/Freizeit, Alltag und schnellen Radverkehr
- Elektromobilität und unterschiedliche Fahrzeugtypen wie z. B. Lastenräder sind im Radverkehr präsent
- eine Mobilitätskultur der Nähe ist auf lokaler Ebene erlebbar
- Planung versteht Nahmobilitätsförderung als Querschnittsaufgabe

3 Kfz-Verkehr verträglich gestalten

- Mobilität wird elektrischer, alternative Antriebstechnologien machen einen Anteil von 45 % im Pkw-Verkehr aus (davon mindestens 15 % Strom)
- Autos und Autofahrten werden zunehmend geteilt
- der Kfz-Verkehr ist mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft
- Reduzierung der Kfz-Fahrleistung um 10 % durch Bewusstseins- und Verhaltensänderung

4 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

- die Siedlungsentwicklung orientiert sich konsequent an leistungsstarken ÖPNV-Achsen
- integrierte Betrachtung von Nahversorgung und Mobilität
- Planung erfolgt ressortübergreifend
- interkommunal und regional wird zusammengearbeitet

5 Gleichberechtigte Teilhabe aller

- barrierefreie Gestaltung ermöglicht allen eine klimafreundliche Mobilität
- passende Angebote bieten klimafreundliche Mobilität für unterschiedliche Zielgruppen, insbesondere Senior/innen
- im gesamten Kreisgebiet ist eine alternative Verkehrsmittelwahl möglich und auch in die Region vernetzt
- Mobilität ist bezahlbar

6 Verkehrssicherheit erhöhen

- soziale Sicherheit ermöglicht Mobilität und eine alternative Verkehrsmittelwahl
- Mobilität zu Fuß und mit dem Rad ist sicher
- Vision Zero ist greifbar: weniger Verkehrstote und Verletzte

7 Wirtschaftsstandort und Resilienz¹⁶ stärken

- ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot wird der Bevölkerungsstruktur gerecht und stärkt den Standort
- Mobilitätsmanagement ist in Betrieben und Kommunen fest verankert
- innovative und klimafreundliche Logistikkonzepte sind im Wirtschaftsverkehr verankert

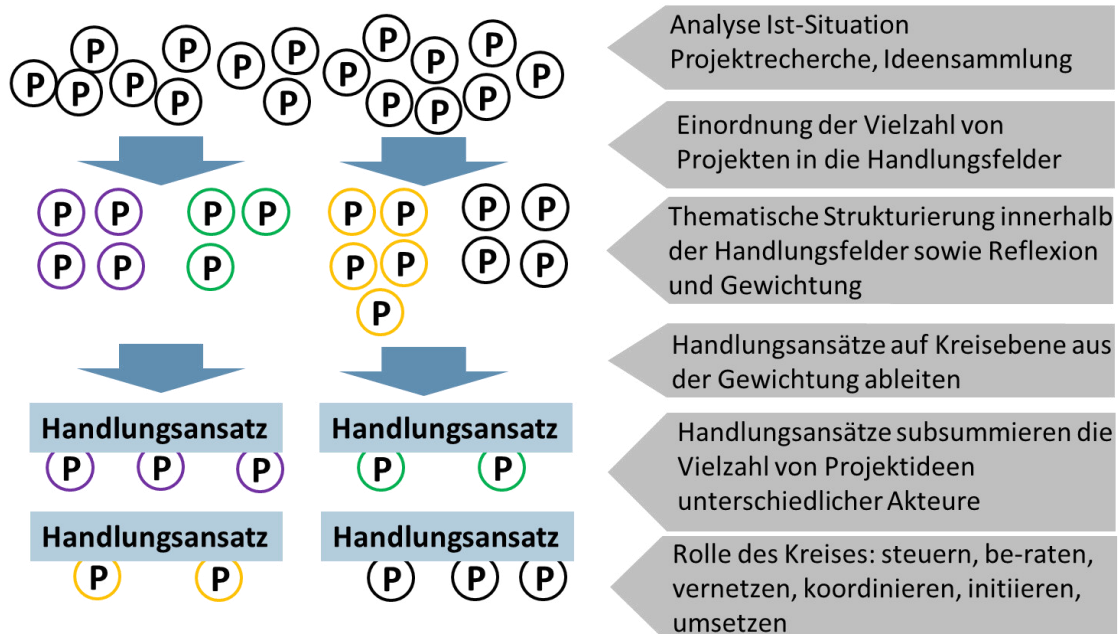
¹⁶ Der Begriff Resilienz beschreibt die Widerstandsfähigkeit und Krisenfestigkeit einer Region gegenüber zukünftigen Herausforderungen, die z. B. mit der demographischen Entwicklung einhergehen.

6 Strategie und Projekte

Die vorangegangene Bestandsanalyse dient der Herausarbeitung strategischer Handlungsansätze auf Kreisebene. Hierfür wurden die im Rahmen der Analyse (vgl. Kap. 4) zusammengetragenen Projekte und Projektideen in den Kontext bestehender Projektansätze im Kreis Steinfurt gesetzt und den vier Handlungsfelder zugeordnet (siehe Kap. 6.1). Als Grundlage für die Formulierung von strategischen Handlungsansätzen auf Kreisebene dient eine Gliederung der Vielzahl von Projekten nach inhaltlichen Themen innerhalb der Handlungsfelder (siehe Kap. 6.2). Die Herausarbeitung thematischer Schwerpunkte je Handlungsfeld (u. a. im Rahmen des Beteiligungsprozesses) bildet die Basis für die Ableitung der Handlungsansätze und somit für die Definition des Handlungsprogrammes (vgl. Abbildung 19). Die Struktur der Handlungsansätze baut somit auf den Handlungsfeldern auf, die mit dem Masterplan betrachtet werden und die den inhaltlichen Rahmen geben:

- ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität
- Radverkehr und Nahmobilität
- E-Mobilität und Mobilitätskultur
- Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Abbildung 19: Entwicklung von Handlungsansätzen



Quelle: eigene Darstellung

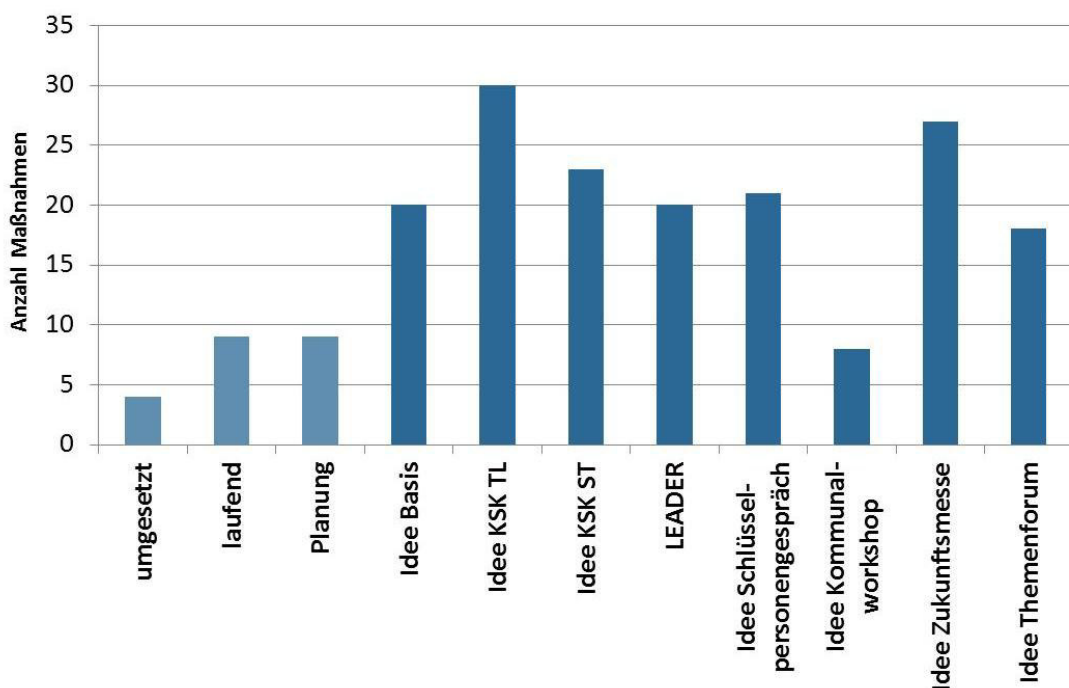
6.1 Projekte

Mit einer umfassenden Grundlagensammlung, die der Kreis Steinfurt zu Beginn des Masterplans zusammengetragen hat (siehe Kap. 3.1) bestand bereits ein Pool aus vielen konkreten Projekten und Projektideen, welche dem Masterplan als Basis dienen. Darüber hinaus wurden viele weitere Ideen aus den Klimaschutzteilkonzepten und aus der Beteiligung (siehe Kap. 3.2) gewonnen:

- Basis: bereits vorhandene verkehrsrelevante Projektideen und Projekte
- KSK TL: Klimaschutzkonzepte Tecklenburger Land
- KSK ST: Klimaschutzkonzepte Steinfurter Land
- LEADER: Projektentwicklung im Rahmen der LEADER-Bewerbungen des Steinfurter und Tecklenburger Land
- Beteiligung (Schlüsselpersonengespräche, Kommunalworkshop, Zukunftsmesse, Themenforen)

Insgesamt ist eine Ideensammlung aus 175 Einzelprojekten entstanden (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Status der Projektansätze und -ideen



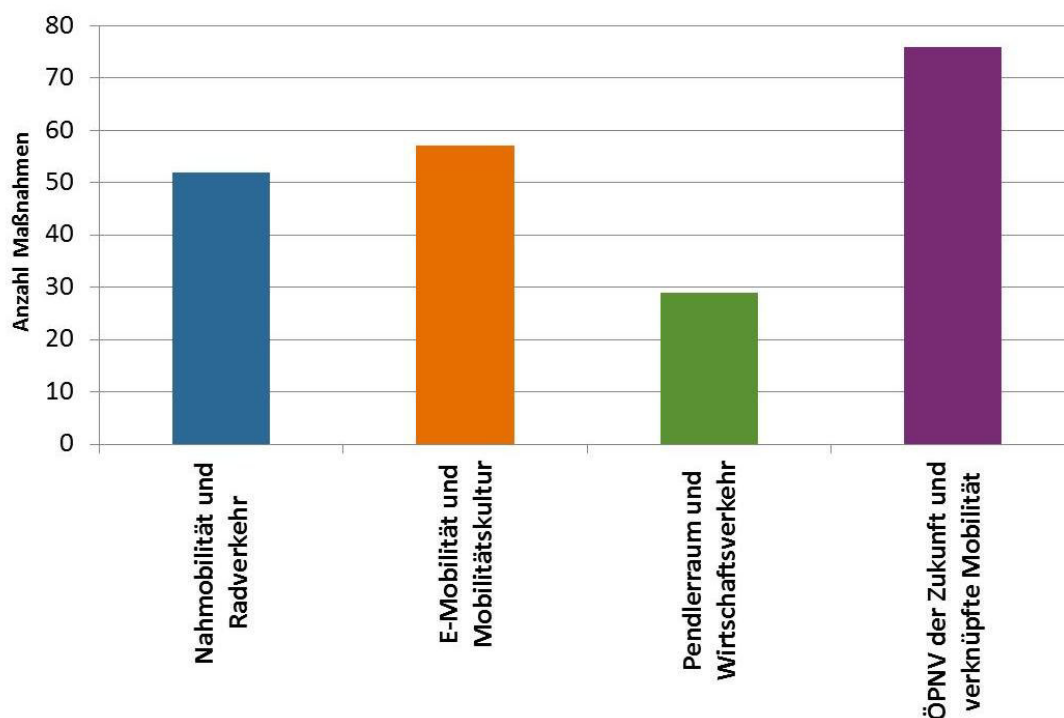
Quelle: eigene Darstellung (Darstellung enthält auch Doppelnennungen, d.h. eine Idee/ein Projekt kann aus zwei unterschiedlichen Quellen stammen)

Während gut die Hälfte der Projekte und Projektideen aus bereits bestehenden bzw. vorangegangenen Konzepten stammt, ist ein großer Teil im Rahmen der Beteiligungsphase – v.a. durch die 18 Schlüsselpersonengespräche und in der Zukunftsmesse – an die Gutachter her-

angetragen worden. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung der Akteursbeteiligung (Experten sowie Bürgerinnen und Bürger) im Zuge des Masterplans klimafreundliche Mobilität.

Die 175 Einzelideen und -projekte können den vier Handlungsfeldern zugeordnet werden, um diesbezüglich eine erste thematische Gliederungsebene zu erhalten.

Abbildung 21: Projektverteilung auf die Handlungsfelder



Quelle: eigene Darstellung (aufgrund von querschnittsorientierten Ansätzen kann eine Idee/ein Projekt auch mehreren Handlungsfeldern zugeordnet werden)

Abbildung 21 zeigt, dass die Bedeutung des Themenfeldes „ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität“ für den Masterplan sich auch quantitativ in der Vielzahl an Projekten wieder spiegelt. Ebenso zeigen viele Projekte einen Bezug zur Elektromobilität und Mobilitätskultur, während vergleichsweise wenige Ideen in den Bereich Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr fallen.

6.2 Thematische Strukturierung der Handlungsfelder

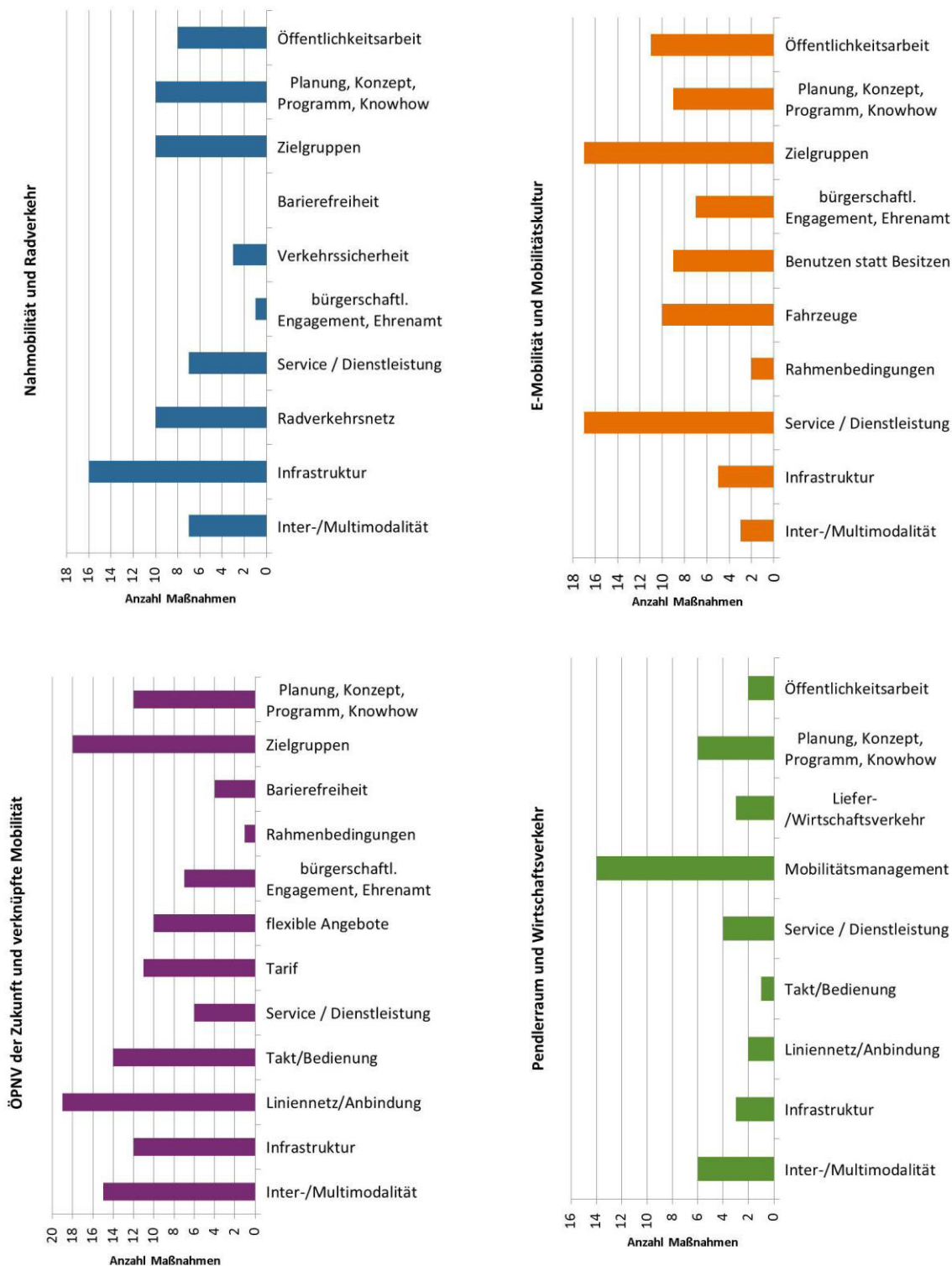
Für die weitere Arbeit wurden die Handlungsfelder in themenspezifische Inhalte untergliedert, um die Projekt(-ideen) weiter zu strukturieren. Insgesamt wurden hierfür 21 inhaltliche Themen für die Zuordnung der Projekte und Projektideen herangezogen:

- Inter- und Multimodalität
- Benutzen statt Besitzen
- Infrastruktur
- Freizeit/Tourismus
- Rahmenbedingungen
- Mobilitätsmanagement

- Radverkehrsnetz
- Liniennetz/Anbindung
- Takt/Bedienung
- Service/Dienstleistung
- Tarif
- Flexible Angebote
- Bürgerschaftliches Engagement
- Verkehrssicherheit
- Fahrzeuge
- Liefer-/Wirtschaftsverkehr
- Straßenraum/Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit
- Zielgruppen
- Planung, Konzepte, Programme
- Öffentlichkeitsarbeit

Diese Strukturierung ermöglichte eine inhaltliche Orientierung hinsichtlich der Projektverteilung sowie eine zielgerichtete Diskussion hinsichtlich der inhaltlichen Schwerpunkte innerhalb der vier Handlungsfelder. Aufgrund der querschnittsorientierten Ansätze einzelner Projekte und Projektideen wurden diese z. T. mehreren Themen zugeordnet.

Abbildung 22: Projekt(-ideen) nach thematischer Gliederung je Handlungsfeld



Quelle: eigene Darstellung

6.3 Reflexion und Gewichtung

Für die weitere Bearbeitung wurden von Seiten des Gutachters – in Rückkopplung mit der Analyse und der Beteiligung – Schwerpunkte je Handlungsfeld identifiziert, um eine Prioritätenreihung und einen Fokus auf zukünftige Projektmaßnahmen zu ermöglichen. Diese wurden im Rahmen der ersten Runde der Themenforen im März als „MobilitätsIMPULSE“ vorgestellt und von Seiten der Teilnehmer/innen reflektiert, kommentiert, ergänzt und gewichtet (vgl. Kap. 3.2).

ÖPNV der Zukunft und Verknüpfung

Das Handlungsfeld beschäftigte sich mit dem Fokus „flexible Angebote“ und „Inter- und Multimodalität“, die Mobilitätsimpulse bezogen sich auf:

- Flexible Angebote: Multibus Kreis Heinsberg, Schüler-Chipkarte Olfen, Bürgerbus Olfen
- Inter- und Multimodalität: Mobilitätsticket Osnabrück, Chipkarte Münster, Mobilitätsstationen im ländlichen Raum

Für den Fokus „Inter- und Multimodalität“ gab es eine starke Unterstützung im Rahmen der Beteiligung, weitere als wichtig bewertete Schwerpunktthemen waren „Liniennetz und Anbindung, Takt und Bedienung“ sowie „Rahmenbedingungen“ als wichtige Grundlagen des ÖPNV. Insbesondere die Diskussion über neue Finanzierungsmodelle wurde den Gutachtern als Thema für den Masterplan klimafreundliche Mobilität übertragen.

Nahmobilität und Radverkehr

Für das Themenfeld Nahmobilität und Radverkehr wurden die inhaltlichen Schwerpunkte auf die Inhalte „Knowhow“ und „Radverkehrsnetz“ gelegt, welche anhand von Best Practice-Beispielen kommuniziert und näher erläutert wurden:

- Knowhow: AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW)
- Radverkehrsnetz: Radschnellweg Ruhr, eRadschnellweg Göttingen, Fietsroute Groningen (Niederlande), RadBahn Münsterland

Im Rahmen des ersten Themenforums wurde der Schwerpunkt „Radverkehrsnetz“ von Seiten der Teilnehmer/innen bestätigt, der Fokus „Knowhow“ wurde indirekt über die Aspekte Barrierefreiheit, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrssicherheit gestützt.

E-Mobilität und Mobilitätskultur

Für das Themenfeld E-Mobilität und Mobilitätskultur lag die Schwerpunktsetzung auf den Bereichen „Fahrzeuge“ (Wirtschaftlichkeit, Kampagnen) und „Carsharing im ländlichen Raum“, welche mit folgenden Best Practice-Beispielen unterfüttert wurden:

- Fahrzeuge: Kosten und Reichweite aktueller Fahrzeugmodelle, Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen, Öffentlichkeitskampagne „W-EMOBIL 100“
- Carsharing im ländlichen Raum: Elektro-Dorfauto Gey, Dorfauto Hübenthal, Geschäftsmodelle für Autohäuser

Die thematische Fokussierung der „Fahrzeuge“ und des Oberthemas „Carsharing/Nutzen statt Besitzen“ wurde im ersten Themenforum bestätigt und durch den entsprechend gewichteten Aspekt „Rahmenbedingungen, Knowhow“ ergänzt.

Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

Die Kernpunkte dieses Handlungsfeldes beschäftigten sich mit den Bereichen „Mobilitätsmanagement“ sowie „Liefer- und Wirtschaftsverkehr“. Der thematische Input wurde anhand folgender Praxisbeispiele näher erläutert:

- Mobilitätsmanagement: betriebliches Mobilitätsmanagement in Walldorf, kommunales Mobilitätsmanagement im Kreis Vechta
- Liefer- und Wirtschaftsverkehr: E-Lastenrad-Projekt „Ich ersetze ein Auto“, Elektrischer Lieferverkehr im Allgäu, Gütertransport im Bus

Während die Reflexion der vorgestellten Impulse den Schwerpunkt „Mobilitätsmanagement“ deutlich bestätigte, wurden ebenfalls die Punkte „Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Planung, Konzept, Knowhow“ als entsprechend wichtige Aspekte gewichtet.

Anhand der gutachterlichen Einschätzung und der Reflexion von Seiten der Teilnehmer/innen im Rahmen der ersten Themenforen wurden Prioritäten innerhalb der Handlungsfelder abgeleitet. Diese dienen dazu entsprechende Handlungsansätze auf Kreisebene zu formulieren, mit Projekten zu unterfüttern und daraus das Handlungsprogramm zu entwickeln, welches im folgenden Kapitel erläutert wird.

7 Handlungsprogramm

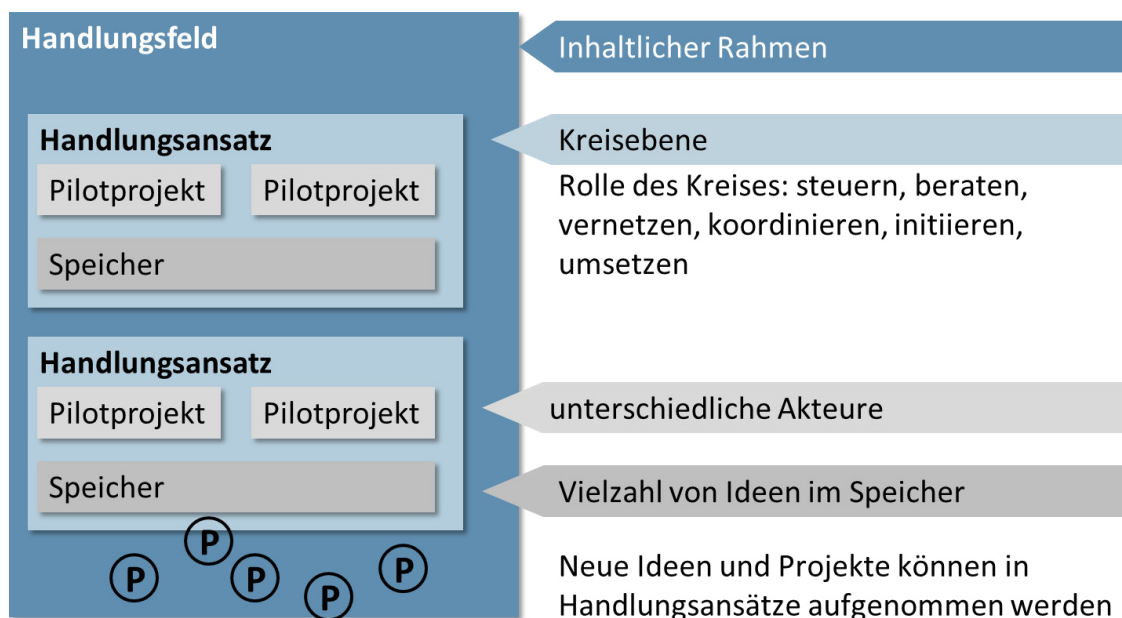
Aus der Vielzahl von Anregungen und Projektideen wurde das Handlungsprogramm - bestehend aus Handlungsansätzen und Pilotprojekten – abgeleitet. Dabei musste insbesondere die Ebene des Kreises mit den entsprechenden Handlungsmöglichkeiten berücksichtigt werden, während gleichzeitig die unterschiedlichen Akteure eingebunden werden sollen.

Für die Entwicklung der Handlungsansätze ist die Reflektion der Rolle des Kreises grundlegend. Der Kreis steuert den Masterplan-Prozess auch in der Umsetzung, er berät und vernetzt die Gemeinden sowie Akteure und koordiniert Projekte. Auch das Initiieren von Projekten und die Umsetzung können zu den Aufgaben des Kreises gehören. Gleichzeitig sind viele Projekte und Projektideen zusammengetragen worden, die in der Zuständigkeit anderer Akteure liegen. Diese werden in den Handlungsansätzen subsummiert (siehe Anhang).

7.1 Handlungsansätze und Pilotprojekte

Die Handlungsansätze beachten die Handlungsmöglichkeiten des Kreises, während die unterschiedlichen Akteure auf der Projektebene (Pilotprojekte) einbezogen werden. In einer Speicherfunktion werden den Handlungsansätzen Projekt(-ideen) zugeordnet, die in der Priorität zurückgestellt werden, aber nicht verloren gehen sollen. Neue Ideen können die Handlungsansätze jederzeit ergänzen.

Abbildung 23: Struktur der Handlungsansätze



Quelle: eigene Darstellung

Die einzelnen Handlungsansätze und Pilotprojekte werden im Folgenden dargestellt und am Ende jedes Handlungsfeldes in Projektskizzen beschrieben und hinsichtlich des Aufwandes und ihrer Wirkung bewertet.

7.2 ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität

Zentrales Thema des Masterplans klimafreundliche Mobilität ist die zukunftsfähige Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs im Kreis Steinfurt. Eine wichtige Grundlage dazu bietet die Kooperation mit den anderen Münsterlandkreisen auf Ebene der Bezirksregierung, mit der Richtungen und Handlungsoptionen aufgezeigt werden. Abgestimmt wurde damit auch ein Zielnetz für Bus und Bahn, das die hierarchisch abgestufte Bedienungsqualität und die an den Verknüpfungspunkten maßgeblichen Anschlussverbindungen darstellt (vgl. Abbildung 24).

Abbildung 24: Zielnetz Bus und Bahn im Münsterland



Quelle: Mobilität im ländlichen Raum - Zukunftsperspektiven, Bezirksregierung Münster 2014

Als Aufgabenträger des Bus-ÖPNV obliegt dem Kreis Steinfurt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, dessen Festlegungen im Zuge des Genehmigungswettbewerbs das zentrale Instrument für den Gestaltungswillen des Aufgabenträgers sind. Wie mit der Analyse aufgezeigt, bestehen neue Herausforderungen im Bereich der Nahverkehrsplanung (vgl. Kap. 4.1), die einen 3. Nahverkehrsplan nicht nur sinnvoll sondern auch erforderlich machen.

Der Handlungsansatz **Nahverkehrsplan fortschreiben und Pilotprojekte umsetzen** greift konsequent diese Herausforderungen aber auch Möglichkeiten für die Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans für den Kreis Steinfurt auf und umfasst folgende Bausteine:

- Barrieren abbauen
- Angebot qualifizieren und Zielnetz entwickeln

- Verknüpfung intermodaler und flexibler Angebote zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum
- Ehrenamtliches Engagement weiter fördern
- Einfach einsteigen: zukunftsorientiertes Informations-, Tarif- und Ticketsystem

Um bereits kurzfristig eine Umsetzung und die Weiterentwicklung des ÖPNV zu erreichen, werden Pilotprojekte vorgeschlagen, die wegweisenden Charakter haben:

- Layout der Aushangfahrpläne
- Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn
- MobilitätsPaten
- STmobil ausweiten
- E-Busshuttle zum Bahnhof
- Flexibler Bürgerbus (Modell Olfen)
- Schüler-Chipkarte (Modell Olfen)
- Bessere Verzahnung von Ehrenamt und regulärem ÖPNV
- Machbarkeitsstudie als Grundlage für den 3. Nahverkehrsplan zu Bürgerticket (Solidarfinanzierung), Klimaschutzticket (Ein Ticket für alles) und E-Ticket

Aufgrund der engen räumlichen und funktionalen Verflechtungen des Busverkehrs im Münsterland und der ähnlichen Herausforderungen ist eine Kooperation mit dem Zweckverband Bus der Münsterlandkreise Borken, Coesfeld und Warendorf, die ebenfalls eine Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne beabsichtigen, sinnvoll.

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1

Nahverkehrsplan fortschreiben und Pilotprojekte umsetzen

Kurzbeschreibung

Der 2. Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Steinfurt wurde im Jahr 2006 veröffentlicht. Er gliedert sich in die Teilbausteine Bestandsaufnahme und -bewertung, Entwicklungskonzept und Rahmenkonzept Linienbündelung. Das Linienbündelungskonzept wurde 2014¹⁷ aktualisiert.

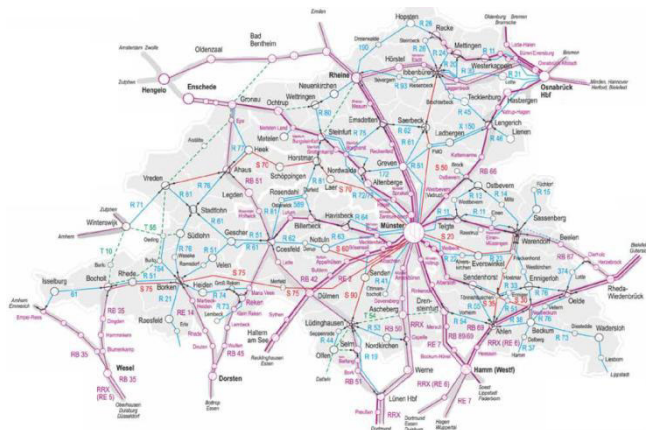
Aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie demographischer Wandel, Klimawandel und Energiewende, steigende Infrastruktur- und Mobilitätskosten usw. haben Auswirkungen auf den Verkehrsbereich. Insbesondere im ÖPNV zeigen sich Handlungserfordernisse, die eine Fortschreibung der Nahverkehrsplanung erforderlich machen.

Durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes 2013 werden neue Anforderungen an die Aufgabenträger gestellt. Im Zusammenhang der gestiegenen Wettbewerbsintensität werden die Festlegungen des NVP und Vorabbekanntmachung zum zentralen Instrument für den Gestaltungswillen des Aufgabenträgers. Der NVP bietet damit die Chance, das ÖPNV-Angebot, das als Ergebnis der politischen Willensbildung identifiziert wurde (und das der Aufgabenträger ggf. auch bereit ist zu finanzieren) festzulegen.

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes werden die Aufgabenträger außerdem verpflichtet, die UN-Behindertenrechtskonvention umzusetzen und bis 2022 die Barrierefreiheit im ÖPNV vollständig herzustellen.

Die Diskussion neuer Finanzierungsmodelle ist - nicht zuletzt aufgrund zurückgehender Schülerzahlen - eine wesentliche Fragestellung für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV-Angebots.

Der Kreis Steinfurt hat sich im Rahmen der Münsterlandkonferenz 2013 mit den anderen Münsterlandkreisen zu einem Bündnis für Mobilität im Münsterland zusammengeschlossen. Eine Arbeitsgruppe "Mobilität im ländlichen Raum" hat Zukunftsperspektiven entwickelt und in einer Broschüre¹⁸ veröffentlicht. Mit der Formulierung von Zielen für eine zukunftsorientierte Mobilität im ländlichen Raum, projektorientierten Ansätzen für einen vernetzten ÖPNV mit intermodalen Angeboten sowie der Entwicklung eines Zielnetzes ist eine gemeinsame Grundlage für die Fortschreibung der Nahverkehrspläne geschaffen.



Zielnetz - Bus und Bahn im Münsterland

[Quelle: Mobilität im ländlichen Raum - Zukunftsperspektiven, 2014]

Die benachbarten Münsterlandkreise Borken, Coesfeld und Warendorf haben sich zum Zweckverband Bus zusammengeschlossen. Sie beabsichtigen ebenfalls ihre Nahverkehrspläne fortzuschreiben. Aufgrund der engen räumlichen und funktionalen Verflechtung des Bus-ÖPNV im Münsterland wird angeregt, den 3. Nahverkehrsplan erneut in enger Kooperation mit dem ZVM Bus zu erstellen.

¹⁷ Beschluss des Kreistages vom 07.04.2014

¹⁸ Mobilität im ländlichen Raum - Zukunftsperspektiven, Bezirksregierung Münster, 2014

Bausteine

- **Barrieren abbauen**
 - Pilotprojekt: Layout der Aushangfahrpläne: bessere Übersichtlichkeit und Lesbarkeit (sukzessive ab Fahrplanwechsel 2015)
 - Maßnahmenplan Barrierefreiheit (Haltestellen, Fahrzeuge, Information) mit Prioritätenreihung, unter Beteiligung der Behindertenbeauftragten und -verbände
- **Angebot qualifizieren und Zielnetz entwickeln**
 - Zielnetz weiterentwickeln: Haupt- und Grundnetz, Tangentialverkehre, Verknüpfung
 - Definition der Produkte: Schnell-, Regional-, Direkt-, Taxi-, BürgerBus etc.
 - Definition von Standards und Mindestbedienung
 - Infrastruktur ausbauen, z. B. Schienenstrecke Münster - Gronau
 - Pilotprojekt: Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn
- **Verknüpfung intermodaler und flexibler Angebote**
 - Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV: Pilotprojekt: STmobil ausweiten
 - Kollektive Zubringer zu starken ÖPNV-Achsen: Pilotprojekt: E-Busshuttle zum SPNV
 - Bedarfsgerechte Angebote zielgerichtet einsetzen: Pilotprojekt: Flexibler Bürgerbus (Olfener Modell) Pilotprojekt: Schüler-Chipkarte (Olfener Modell)
 - verkehrsmittelübergreifender Routenplaner: Intelligent verknüpfen, neue Technologien nutzen
 - Haltestellen werden Mobilitätsstationen: Leitfaden erstellen
- **Ehrenamtliches Engagement unterstützen**
 - Beraten und unterstützen: Ansprechpartner/in in der Kreisverwaltung
 - Initiieren: Initiativen ansprechen, einladen und vernetzen
 - Initiativen wertschätzen
 - Bürgerbusse fördern und weiterentwickeln
 - Pilotprojekt: MobilitätsPaten – Bus und Bahn leicht gemacht (LEADER)
 - Pilotprojekt: bessere Verzahnung von Ehrenamt und regulärem ÖPNV
- **Einfach einsteigen: zukunftsorientiertes Informations-, Tarif- und Ticketsystem**
 - Echtzeitinformationen: elektronische Fahrplanauskunft (Online/App) und stationäre Anzeigen (Dynamische Fahrgastinformation)
 - Tarifentwicklung: zielgruppenorientierte Angebote, Münsterland-Tarif > Westfalentarif
 - Pilotprojekt: Machbarkeitsstudie als Grundlage für den 3. Nahverkehrsplan zu Bürgerticket (Solidarfinanzierung), Klimaschutzticket (Ein Ticket für alles) und E-Ticket

Kriterienbewertung		Anmerkung
Kostenaufwand:	●●●	
Kooperationsaufwand:	●●●	Münsterlandkreise
Regionale Wertschöpfung:	●●●	Grundlage für zukunftsorientierten ÖPNV, Daseinsvorsorge
Weiterer Nutzen:	●●●	Stärkung der Resilienz und des Wirtschaftsstandortes
Laufzeit:	2016 - 2020	

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.1**Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn****Beschreibung**

Der SPNV ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kreis Steinfurt, so ist der Großteil des Kreisgebietes mit dem SPNV erschlossen. Die nachfragestarken SPNV-Achsen haben in den letzten Jahren deutliche Fahrgastzuwächse verbucht. Aktuell sollen streckenbezogene Maßnahmen den SPNV weiter optimieren (z. B. zweigleisiger Ausbau auf der Strecke Münster - Gronau zur Fahrbarkeit eines Halbstundentakts) und die Verknüpfung an den Schienenknotenpunkten verbessern. Vor diesem Hintergrund wird auch die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn geplant. Sie verbindet die Kommunen Recke, Mettingen, Westerkappeln und Lotte mit dem Oberzentrum Osnabrück. Zurzeit wird die Schienenstrecke nur im Auslaufbetrieb, d. h. ohne weitere Investitionen genutzt, die Kommunen werden mit der SchnellBuslinie S10 angebunden. Ziel des Kreises Steinfurt ist die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke. Mit ortsnahen, modernen Haltepunkten und hochmodernen Fahrzeugen soll so im Halbstundentakt eine verbesserte ÖPNV-Anbindung des nördlichen Kreisgebietes an das Oberzentrum Osnabrück und die dortigen weiterführenden Nah- und Fernverkehrsanschlüsse realisiert werden. Das regionale und lokale Busnetz wird an den Bahnhaltepunkten räumlich und zeitlich auf das neue Zug-Angebot abgestimmt. Werktäglich werden bis zu 6.000 Reisende erwartet.

Bausteine

- Planungsverfahren

Akteure

Kreis Steinfurt, ZVM, Anliegerkommunen, Land NRW

Status

Planung

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•••	hohe Investitionskosten
Kooperationsaufwand:	•	
Regionale Wertschöpfung:	•••	Stärkung des ÖPNV, Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Resilienz der Region
Weiterer Nutzen:	••	Tourismus

Laufzeit

ab 2016

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.2

STmobil ausweiten

Beschreibung

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen beim Umwelt- und Klimaschutz, dem demographischen Wandel, allgemeinem Bewegungsmangel und der Notwendigkeit, eine funktionierende und bezahlbare Mobilität zu gewährleisten wird der Umweltverbund immer wichtiger. Hierzu gehört auch die Verknüpfung von Bus- und Bahnangeboten insbesondere mit Fahrrädern und Pedelecs.

Im Modellkorridor der SchnellBuslinie S10 (Recke – Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück) erprobt die RVM mehrere Komponenten, um den Nahverkehr im ländlichen Raum attraktiver zu gestalten. Das Projekt STmobil hat auch überregional Beachtung gefunden. Ein wichtiger Bestandteil des Projektes ist die Verknüpfung vom Radfahren mit dem ÖPNV. Dabei ist als Besonderheit das Gesamtpaket hervorzuheben, welches eine Angebotsverbesserung (Taktverdichtung) und ein günstiges Tarifangebot mit augenfälligen roten Leih-Pedelecs und einer persönlichen Mobilitätsberatung vor Ort kombiniert.



STmobil - Verknüpfung SchnellBus und Fahrrad

[Quelle: RVM]

Es soll pilothaft die Ausweitung des Projektes STmobil auch auf die übrigen Kommunen im Korridor des SchnellBusses S10 untersucht werden. Ziel ist es, mittelfristig auch an anderen SchnellBus-Linien die Verknüpfung zwischen Fahrrad und Bus zu verbessern.

Bausteine

- Studie zur Kategorisierung der Haltestellen mit Definition der Ausstattungselemente, insbesondere der Fahrradabstellanlagen
- Pedelec-Leihsystem
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Akteure

Kreis Steinfurt, Regionalverkehr Münsterland (RVM), Gemeinden

Status

In Vorbereitung

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	••	Kreis, RVM, Gemeinden
Regionale Wertschöpfung:	••	Innovation verstetigen, ÖPNV-Kundenbindung, Marketing, CO ₂ -Einsparung
Weiterer Nutzen:	••	Tourismus

Laufzeit

ab 2016

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.3**E-Busshuttle zum SPNV****Beschreibung**

Der Kreis Steinfurt ist insgesamt über die Schienenachsen gut erschlossen. Dennoch ist die Erreichbarkeit der teilweise dezentral gelegenen Bahnhöfe aus den Siedlungsschwerpunkten ohne eigenen Pkw nicht immer gewährleistet. Das Fahrrad als alleinigen Zubringer zu betrachten, greift hierbei zu kurz, da dieses Verkehrsmittel hinsichtlich der individuellen körperlichen Fitness/Fähigkeiten sowie der Wetter- und Jahreszeitenabhängigkeit nicht für alle nutzbar bzw. einsetzbar ist. So ist die Erprobung von kollektiven Zubringern zum SPNV im Sinne einer Mobilität für alle erforderlich.

Aufgrund der begrenzten Strecken bestehen sehr gute Voraussetzungen Erfahrungen mit Elektromobilität im Busverkehr zu sammeln. Vor allem besteht im Rahmen einer neuen Strecken- und Einsatzplanung (u. a. Taktung) die Möglichkeit potenzielle Ansprüche von Seiten der elektrischen Antriebe frühzeitig einzuplanen (z. B. Verortung und zeitliche Berücksichtigung der Lademöglichkeit) und so die Kosten ggf. gering zu halten. Dementsprechend soll als Pilotprojekt ein E-Busshuttle zum SPNV eingerichtet werden.

Interesse an einem Busshuttle wurde im Rahmen des Masterplans klimafreundliche Mobilität bereits in der Gemeinde Nordwalde deutlich.

Da der lokale Busverkehr in der Zuständigkeit der Gemeinden liegt, ist der Kreis Steinfurt nicht als Aufgabenträger gefordert. Um die Erreichbarkeit des SPNV zu verbessern wird der Kreis jedoch initiativ die Einrichtung eines E-Busshuttles unterstützen und die Erfahrungen ggf. in weitere Gemeinden multiplizieren.

Bausteine

- Abstimmung zwischen Gemeinde, Kreis und Verkehrsbetrieb, Klären der Finanzierung
- Ermittlung eines adäquaten Elektrobusses (Fahrzeuggröße, Ladetechnik, Wirtschaftlichkeit etc.)
- Konzeption eines attraktiven Angebotes (Linienführung, Fahrplan, ggf. Tarifangebot)
- Betrieb in Pilotphase und Evaluation

Akteure

Gemeinde, Kreis Steinfurt, Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Status

Idee

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	•	Gemeinde, Kreis, RVM
Regionale Wertschöpfung:	••	ÖPNV-Kundenbindung, Marketing, CO2-Einsparung
Weiterer Nutzen:	•	Barrierefreiheit

Laufzeit

ab 2016

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.4**Flexibler Bürgerbus (Olfener Modell)****Beschreibung**

Das Ziel, die Mobilität im ÖPNV in die Fläche zu bringen, wird in der Stadt Olfen mit einem flexiblen Bürgerbus erfolgreich umgesetzt. Die Stadt Olfen im Kreis Coesfeld ist geprägt von einer kompakten Stadtstruktur mit überwiegend dispers besiedelten Außenbereichen. Im Rahmen der Regionale wurde die Idee eines Bürgerbusangebotes als Flächenbetrieb entwickelt und durch eine Ausnahmegenehmigung der Bezirksregierung Münster ermöglicht.

Während der Start- oder Endpunkt - im Gegensatz zum Taxiverkehr - immer eine Haltestelle sein muss, können sich die Fahrgäste von zu Hause abholen oder nach Hause bringen lassen. Hierfür wurden zusätzliche Haltestellen v. a. an wichtigen Zielen im Stadtzentrum eingerichtet. Nach einer (mind.) einstündigen telefonischen Anmeldung vor Fahrtantritt, werden die Fahrten und Fahrtrouten in einer ehrenamtlich betriebenen Mobilitätszentrale bedarfsgerecht zusammengestellt.

So gelingt es durch das bislang einmalige Angebot im Busverkehr mit der Haustürbedienung auch Menschen in abgelegenen Wohnstandorten eine mobile Grundsicherung für Erledigungen des täglichen Bedarfs anzubieten. Lange Zuwege zu Haltestellen können vermieden und so auch Nutzungshemmnisse für Menschen mit Mobilitätseinschränkung abgebaut werden. Die neue (flächenhafte) Angebotsform ist dabei auch in der Lage, die jeweilige Kommune finanziell zu entlasten und mehr Menschen zu erreichen. Der optimierte Linienweg senkt den Kraftstoffverbrauch (je Fahrgast um 23 % im Jahr 2013), während durch eine gestiegene Nachfrage (+ 53 % im Jahr 2013) mehr Fahrgeldeinnahmen (+ 113 % im Jahr 2013) erzielt werden können. Damit reduziert sich der ungedeckte Betrag, der von der jeweiligen Kommune beglichen werden muss.

Die aufgezeigten Potenziale sollen als Pilotprojekt auf eine Gemeinde mit ähnlichen Voraussetzungen im Kreis Steinfurt übertragen werden. Dazu sollten die Siedlungsstrukturen, verkehrliche Rahmenbedingungen und die Nachfrage überprüft werden.

Bausteine

- Identifikation von Potential
- Kooperation und Unterstützung eines Bürgerbusvereins bei der Einführung des neuen Modells
- Evaluation

Akteure

Bürgerbusverein, Gemeinde, Kreis Steinfurt, Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Status

Idee

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•	kostensparend
Kooperationsaufwand:	••	Bürgerbusverein, Gemeinde, Kreis, RVM
Regionale Wertschöpfung:	••	ÖPNV in der Fläche, Kosteneinsparung, Abbau von ÖPNV-Nutzungshemmnissen
Weiterer Nutzen:	•	CO ₂ -Einsparung

Laufzeit

ab 2016

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.5**Schüler-Chipkarte (Olfener Modell)****Beschreibung**

Im Zuge des demografischen Wandels wird die Schülerbeförderung in ländlichen Räumen und so auch im Kreis Steinfurt eine neue Herausforderung. Aufgrund rückläufiger Schülerzahlen werden Schulstandorte geschlossen, so dass zwar weniger Schüler aber weitere Wege zurücklegen müssen.

Um Kosten einzusparen, Leerfahrten zu vermeiden und gleichzeitig die Heimfahrten für die Schüler/innen zu verkürzen wurde in der Stadt Olfen im Kreis Coesfeld eine Schüler-Chipkarte eingeführt. Damit kann statt einer festen Linienführung die Route „just in time“ berechnet werden. Nachdem die Schüler/innen ihre personalisierte Chipkarte im Schulbus gescannt haben, werden gemäß der Navigation nur die Haltestellen der eingestiegenen SchülerInnen angefahren.

Die Erfahrungen in Olfen zeigen Erfolg. So werden nachmittags mit der Schüler-Chipkarte nur noch zwei statt drei Schulbussen eingesetzt. Durch die Berechnung der bedarfsgerechten Routen werden Einsparungen der Nutzkilometer um ca. 40 % erreicht (weniger CO₂-Ausstoß und Kosten).

Das Modell der Stadt Olfen soll auch im Kreis Steinfurt als Pilotprojekt umgesetzt werden, um den Schülerverkehr möglichst effektiv zu organisieren.

Bausteine

- Identifikation von Potential
- Einführung einer Schüler-Chipkarte
- Evaluation einer Pilotphase

Akteure

Kreis Steinfurt, Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Status

Idee

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•	Kosteneinsparung
Kooperationsaufwand:	•	Kreis, RVM
Regionale Wertschöpfung:	••	Verkürzung der Fahrzeiten, Kostenreduzierung, CO ₂ -Einsparung
Weiterer Nutzen:	•	Steigerung der Wirtschaftlichkeit

Laufzeit

ab 2016

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.6**MobilitätsPaten - Bus und Bahn leicht gemacht****Beschreibung**

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für viele Bürger/innen mit Hemmnissen verbunden. Es fehlt die Erfahrung mit Fahrplänen, Ticketautomaten, Umsteigesituationen. Auch das Einsteigen und Aussteigen in Bus und Bahn führt zu Verunsicherungen.

Die ehrenamtlichen MobilitätsPaten helfen Menschen, das Bus- und Bahnfahren zu erleichtern: an Fahrkartenautomaten, mit Fahrplänen, bei Informationen im Internet, und auch beim Überwinden von Barrieren im Kopf. Die MobilitätsPaten werden hierzu von den Verkehrsunternehmen ausgebildet. Regelmäßige Schulungen und Erfahrungsaustausche gewährleisten qualitative Beratungen. Die MobilitätsPaten verteilen Schnupper-Tickets, und geben mit ihrem Tablet-PC konkrete Fahrplanauskünfte. Sie unterstützen regionsweit jeden kostenfrei, der sich im öffentlichen Verkehr besser zurechtfinden möchte. Die Beratungsangebote werden persönlich, per Telefon oder auch vor Ort angeboten.

Das Prinzip der MobilitätsPaten ist nicht neu. In den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford gibt es bereits seit 2004 Mobil-Agenten. Im Rahmen von STmobil hat die RVM einen ersten Versuch mit MobilitätsPaten gestartet. Das Projekt hat Entwicklungspotenzial und soll im Kreisgebiet ausgeweitet werden.

Die Erfahrungen zeigen, dass es eine hohe Bereitschaft zum ehrenamtlichen Engagement (z. B. in Bürgerbusvereinen) gibt, so dass es realistisch erscheint einen Pool aus MobilitätsPaten zu gewinnen. Als messbare Zielsetzungen werden zwei geschulte MobilitätsPaten pro Gemeinde angestrebt.



Werden Sie MobilitätsPate
[Quelle: RVM]

Bausteine

- Öffentlichkeitsarbeit, Werbung für Mitarbeit
- Schulung und Ausstattung der MobilitätsPaten
- quartiersbezogene Informationsveranstaltungen oder zielgruppenspezifische Angebote

Akteure

Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusverein Emsdetten Saerbeck e.V., ehrenamtliche Bürger/innen

Status

LEADER-Bewerbung, Februar 2015

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•	
Kooperationsaufwand:	•••	Kreis Steinfurt, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusverein., ehrenamtliche Bürger/innen
Regionale Wertschöpfung:	••	Zugänglichkeit des ÖPNV, Nutzungshemmnisse abbauen, ÖPNV stärken und -Nachfrage erhöhen
Weiterer Nutzen:	••	Daseinsvorsorge, Lebensqualität

Laufzeit

ab 2015

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.7**Bessere Verzahnung von Ehrenamt und regulärem ÖPNV****Beschreibung**

Der SPNV-Haltepunkt Metelen Land liegt ca. 4 km außerhalb des Ortskerns und ist über eine ÖPNV-Verbindung an den Ortskern angeschlossen. In den Ferien wird die Anbindung über einen TaxiBus hergestellt und zu Schulzeiten über eine „herkömmliche“ Busverbindung. Darüber hinaus verkehrt in Metelen ein BürgerBus, welcher den Haltepunkt derzeit zur Vermeidung einer Konkurrenz zum herkömmlichen ÖPNV nicht bedient. Aus Sicht der Gemeinde bestehen aber insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, samstagnachmittags sowie sonntags Defizite, da zu diesen Zeiten weder eine Busverbindung zum Haltepunkt existiert noch der BürgerBus fährt.

Ziel des Pilotprojektes ist es, den ehrenamtlich betriebenen BürgerBus und den bestehenden Busverkehr besser aufeinander abzustimmen. Bspw. kann das Busangebot zum Haltepunkt Metelen Land in den schwächeren Verkehrszeiten (z. B. am Vormittag) durch den BürgerBus ersetzt und die „frei werdende“ Busverkehrsleistungen in die späteren Abendstunden verlegt werden. Auf diese Weise könnte das Busangebot ohne nennenswerte Leistungsmehrung relativ kostenneutral erweitert werden. Des Weiteren soll die Bedienungszeiten des BürgerBusses ausgeweitet werden (z. B. auf samstagabends oder sonntags), so dass der BürgerBus auch im Freizeitverkehr für Jugendliche an Bedeutung gewinnt. Zudem sollen junge Erwachsene als Fahrer/innen gewonnen werden, welche in den für sie relevanten Verkehrszeiten für die eigene Zielgruppe Fahrten anbieten.

In einem ersten Schritt sollen in der Gemeinde mit möglichst vielen Einwohnergruppen die speziellen Bedarfe z. B. in Form von Workshops ermittelt werden, um maßgeschneiderte Angebote für und mit der Gemeinde zu entwickeln.

Die beschriebene Problemstellung betrifft prinzipiell auch andere Kommunen im Kreis Steinfurt, sodass der Projektansatz in Metelen einen Pilotcharakter für andere Kommunen im Kreisgebiet hat.

Bausteine

- partizipative Weiterentwicklung des BürgerBus-Angebots für unterschiedliche Zielgruppen in Workshops
- Motivation ehrenamtlichen Engagements in unterschiedlichen Zielgruppen
- Verzahnung von BürgerBus und regulärem ÖPNV zur kostenneutralen Verbesserung des Angebotes

Akteure

Gemeinde Metelen, Kreis Steinfurt, Bürgerbusverein Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Status

Idee

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•	möglichst kostenneutral
Kooperationsaufwand:	•	Gemeinde, Kreis, Bürgerbusverein, RVM
Regionale Wertschöpfung:	••	Zielgruppenorientierte Angebote, ÖPNV-Angebot in den Randzeiten, CO ₂ -Einsparung
Weiterer Nutzen:	•	Eigeninitiative, Motivation

Laufzeit

ab 2016

ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität | Handlungsansatz 1 | Pilotprojekt 1.8**Machbarkeitsstudie zum Bürgerticket, Klimaschutzticket, eTicket****Beschreibung**

Der ÖPNV wird zu einem erheblichen Teil von Schüler/innen genutzt und wesentlich über den Schülerverkehr finanziert. Vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen besteht die Herausforderung, die zukünftige Finanzierung des ÖPNVs zu gewährleisten ohne das Angebot reduzieren zu müssen. Die Frage ist, wie eine Kompensation im sogenannten Jedermann-Verkehr erreicht werden kann. In zwei ÖPNV-Workshops Anfang 2015 hat sich die Kreispolitik mit der Nahverkehrsplanung und der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV auseinandergesetzt. Es wurden Vereinfachungen des Tarif- und Ticketsystems ebenso diskutiert wie alternative Finanzierungsmodelle, die auf dem Solidaritätsprinzip beruhen.

Für einen abgabefinanzierten ÖPNV kommen als Beitragszahler Personengruppen infrage, die einen Vorteil aus der ÖPNV-Erschließung ziehen. Dabei können die Kosten z. B. über Haushalte, Einwohner, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Hotelübernachtungen oder Arbeitgeber (vgl. Frankreich), Parkraumbewirtschaftung umgelegt werden. Mit den zusätzlichen Einnahmen können Verbesserungen des ÖPNV-Angebots finanziert werden. Als Gegenleistung für die Beitragspflicht werden ermäßigte Tarife oder die Freifahrt angeboten. Fraglich ist in Deutschland noch die rechtliche Umsetzung ebenso wie die konkrete Ausgestaltung. Als ein "Semesterticket für alle" wird konkret das abgabefinanzierte Bürgerticket diskutiert, mit dessen Einführung die Erwartung einer Nachfragersteigerung im ÖPNV verbunden wird. Damit werden entsprechende Angebotserweiterungen nicht nur finanzierbar sondern auch erforderlich.

Alternative Möglichkeiten zur Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung und damit zur Gewinnung und Bindung von ÖPNV-Kunden bestehen mit Mobilitätstickets (Ein Ticket für alles, im Kreis Steinfurt als Klimaschutzticket vorgeschlagen) oder eTickets. Hierdurch wird die multimodale Nutzung bzw. die Bezahlung und Handhabung vereinfacht.

Als Grundlage für die politische Entscheidungsfindung und für die Abwägung der Vor- und Nachteile alternativer Konzepte ist eine Konkretisierung für den Kreis Steinfurt erforderlich. Mit einer Machbarkeitsstudie sind die rechtlichen und technischen Möglichkeiten darzustellen und Potenziale aufzuzeigen. In Bezug auf die Solidarfinanzierung sind Fragen nach Abgaben (Höhe, Träger) und Konsequenzen für das ÖPNV-Angebot und die Nutzung zu beantworten und konkrete Lösungen zu entwickeln.

Bausteine

- Leistungsbeschreibung formulieren
- Machbarkeitsstudie beauftragen
- Unterstützung der politischen Entscheidungsfindung

Akteure

Kreis Steinfurt, RVM

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	•	Kreis, RVM, , Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Münsterland, ZVM-SPNV, ZVM-Bus
Regionale Wertschöpfung:	•	Sicherung des ÖPNV-Angebots, Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV
Weiterer Nutzen:	••	Daseinsvorsorge, Innovation

Laufzeit

2015 - 2016

7.3 Radverkehr und Nahmobilität

Das Handlungsfeld der Nahmobilität erlebt aktuell eine Renaissance. Während beispielsweise das Radverkehrsnetz bislang auf touristische Routen ausgerichtet war, wurde der Fußverkehr lange Zeit gar nicht als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Entsprechend groß ist der Handlungsbedarf, bei einer nahmobilitätsfreundlichen Infrastruktur begonnen bis hin zur Kommunikation einer Mobilitätskultur der Nähe.

Basis für eine entsprechende Förderung ist einerseits der politische Wille und andererseits das fachliche Knowhow. Die infrastrukturellen Maßnahmen im Nahbereich sind kleinteilig und liegen im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Gemeinden. Der Handlungsansatz Knowhow aufbauen setzt hier an. Damit soll aktiv um die Mitgliedschaft der kreiseigenen Kommunen in der AGFS geworben werden. Dies beinhaltet Informationen, ggf. Veranstaltungen und die direkte Ansprache. Die Klimaschutzmanager dienen als erste Ansprechpartner und Multiplikatoren in der Verwaltung, während weitere Akteure vor Ort als Fürsprecher gewonnen werden können. In einem ersten Schritt erscheint es sinnvoll, die Mittelzentren für die Vernetzung hin zu einer Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit zu gewinnen. Als Pilotprojekt wird Shared Space im Ortskern dreier Kommunen vorgeschlagen. Durch die Initiierung eines Planungsdialogs mit Politik und Bürger/innen vor Ort für ein Konzept zur gleichberechtigten Straßenraumgestaltung wird die Auseinandersetzung mit den individuellen nahräumlichen Ansprüchen ermöglicht und so Knowhow in der Praxis angeeignet.

Da das ausgeschilderte Radverkehrsnetz im Kreis Steinfurt bislang v. a. auf touristischen Routen aufbaut, soll mit dem Handlungsansatz Radverkehrsnetz weiterentwickeln das Radfahren im Alltag auf der Kreisebene weiter gefördert werden. Damit erfolgt eine Differenzierung im Netz nach Freizeit- und Alltagsradverkehr.

Es sollen direkte und schnelle Alltagsrouten entwickelt und ggf. bestehende Netzlücken geschlossen werden. Insbesondere für zwischengemeindliche Verbindungen sind vorhandene Potenziale für den Alltagsradverkehr gerade für Strecken zwischen 10 bis 25 km Länge zu erschließen. Dies nimmt Bezug auf die auch im Kreis Steinfurt stetig steigende Anzahl mobiler Radfahrerinnen (vgl. UBA 2014). Es gilt, Korridore für den schnellen Radverkehr zwischen den Städten und Gemeinden auszubauen. Der Handlungsansatz umfasst u.a. folgende Bausteine:

- Pilotprojekt: Gelegenheit schafft Radler - Ausbau und Optimierung des Alltagsroutennetzes
- Integration in Radverkehrsnetz NRW, kontinuierliche Optimierung der Beschilderung
- Schließen von Netzlücken und Ausbau von Radwegen, wo notwendig
- Handreichung für die kommunale Netzplanung: Radinfrastrukturkonzept

- Pilotprojekt: schnelle Radwegeverbindungen optimieren / ausbauen auf den vielfrequenzierten Radverkehrsachsen Greven - Münster und Wettringen-Neuenkirchen-Rheine

Schnelle Radwegeverbindungen sind ein wichtiges Infrastrukturelement, um das noch nicht ausgeschöpfte Potential des Alltagsradverkehrs auch auf längeren Entfernungen zu erschließen. Hierfür ist die RadBahn Münsterland ein beredtes Beispiel. In der Machbarkeitsstudie (vgl. Kreis Steinfurt 2013) sind mögliche Korridore aufgezeigt worden (vgl. Abbildung 10), von denen die o. g. zwei Verbindungen als Pilotprojekte entwickelt werden sollen.

Da die Qualitätsanforderungen für Radschnellwege in NRW sehr hoch sind, ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, welche Standards an schnelle Radverbindungen im Kreis Steinfurt gestellt werden müssen. In dem bei der Bezirksregierung angesiedelten AK Ländliche Mobilität wurden hierzu erste Ideen entwickelt, die in den Projekten beispielhaft umgesetzt werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Qualitätsprodukt entsteht, das die gehobenen Ansprüche des e-mobilen Radverkehrs beachtet wie hohe Reisegeschwindigkeit (25 km/h und mehr), möglichst Vorfahrtberechtigung an Knoten- und Kreuzungspunkten, ausreichende Breiten, hohe Verkehrssicherheit, beste Orientierung im Netz, etc. Hierbei empfiehlt sich eine enge interkommunale Zusammenarbeit auch mit den erfahrenen Radverkehrsplanern der Stadt Münster.

Generell und perspektivisch sind schnelle Radverkehrsverbindungen als Haupttrouten zur besseren Verbindung der Grund- und Mittelzentren und zur Anbindung an die Oberzentren sehr empfehlenswerte Elemente der Radverkehrsförderung.

Nahmobilität und Radverkehr | Handlungsansatz 2

Knowhow aufbauen

Kurzbeschreibung

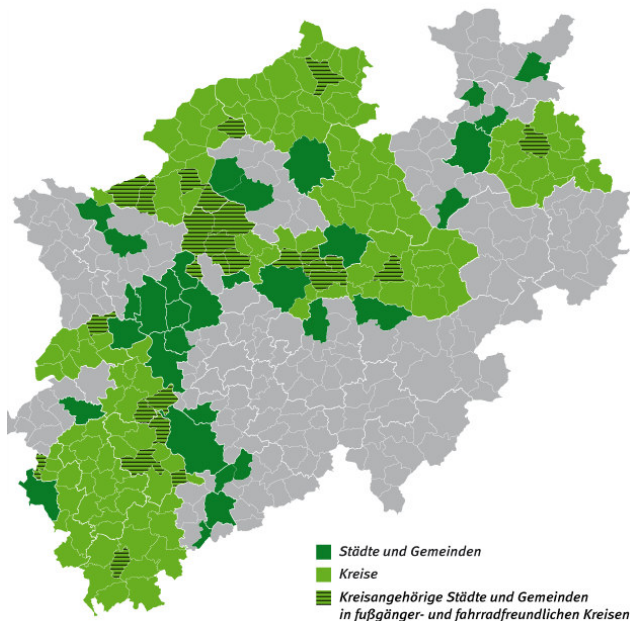
Mit einem Radverkehrsanteil von 24 % am Modal Split kann der Kreis Steinfurt gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) als „Vorreiter“ eingestuft werden. Dies bestätigt den Kreis in der Radverkehrsförderung, fordert diesen aber auch hinsichtlich seiner Vorbildfunktion und zur weitergehenden Förderung des Radverkehrs.

Der Kreis Steinfurt ist seit 2009 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Die AGFS NRW ist ein Netzwerk, fördert den fachlichen Austausch und bietet Konzepte für Kampagnen und Informationsmaterial zur Förderung von Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit. Als einzige kreisangehörige Gemeinde ist Ibbenbüren seit 2000 AGFS-Mitglied.

Der Handlungsansatz zielt darauf ab, dass der Kreis Steinfurt in den Gemeinden die Mitgliedschaft der AGFS bewirbt und hinsichtlich der Bewerbung beratend zur Seite steht.

Für eine Mitgliedschaft in der AGFS ist von den Bewerbern ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept vorzulegen und kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für den Radverkehr und den Fußverkehr zu setzen.

Mit der AGFS-Mitgliedschaft wird ein Signal zur Förderung der Nahmobilität gesetzt und Knowhow aufgebaut.



Mitgliedskommunen der AGFS NRW [Quelle: www.agfs-nrw.de]

Bausteine

- Beratungskonzept aufbauen, Ansprechpartner benennen
- Gemeinden ansprechen und vernetzen, für die Mitgliedschaft werben
- Bewerbungsprozess begleiten, Hilfestellung geben
- Pilotprojekt: Shared Space im Ortskern

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	•	
Kooperationsaufwand:	••	Kreisverwaltung, Kommunen
Regionale Wertschöpfung:	•••	Dominoeffekt, Vernetzung innerhalb des Kreises, Steigerung der Lebensqualität
Weiterer Nutzen:	••	Verkehrssicherheit, Straßenraumverträglichkeit, Tourismus

Laufzeit:

2016 – 2018

Nahmobilität und Radverkehr | Handlungsansatz 2 | Pilotprojekt 2.1**Shared Space im Ortskern****Beschreibung**

In der Regel werden den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern separate Flächen im Straßenraum zugeordnet, wobei die Aufteilung des Straßenraums in den vergangenen Jahrzehnten häufig durch das Auto dominiert war. Shared Space ist ein Konzept, in dem der Straßenraum gleichberechtigt von allen Verkehrsteilnehmer/innen geteilt wird. Verkehrsregeln sind weitestgehend aufgehoben. Zur Verständigung über Vorfahrt oder Vortritt ist die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen über Blickkontakt erforderlich. Damit wird die gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt. Erfahrungsgemäß führt die Deregulierung zu Verunsicherung und damit gleichzeitig zu erhöhter Vorsicht und Verkehrssicherheit.

Das Konzept ist in den Niederlanden etabliert und wird zunehmend auch in Deutschland erprobt. Die StVO sieht Shared Space bislang nicht vor, so dass die Umsetzung häufig als verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich oder als Verkehrsversuch erfolgt. Wichtig und zum Konzept Shared Space kritisch diskutiert ist die Berücksichtigung der Belange blinder bzw. sehbehinderter Menschen, da diese nicht über Blickkontakt mit den anderen Verkehrsteilnehmer/innen in Kommunikation treten können.

Als ähnliches Konzept zur Förderung der Nahmobilität sind die Begegnungszonen aus der Schweiz zu benennen. Bei diesen ist der Vortritt der Fußgänger geregelt sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h vorgegeben.

Die Auseinandersetzung im Rahmen eines Planungsdialogs um neue Konzepte zur gleichberechtigten Gestaltung des Straßenraums stärkt die Sensibilität für Nahmobilität und baut Knowhow.

Bausteine

- Initiierung eines Planungsdialogs mit Politik und Bürger/innen vor Ort in drei Gemeinden
- Entwicklung eines Konzepts zur gleichberechtigten Straßenraumgestaltung im Ortskern
- Vernetzung und Austausch der beteiligten Gemeinden
- Bauliche Umsetzung und Evaluation
- Fördermittelgeber (Bezirksregierung, Land) einbinden und überzeugen/mitnehmen

Akteure

Kreis Steinfurt, drei Gemeinden

Status

Idee Klimaschutzkonzepte Tecklenburger Land

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	
Personalaufwand:	•	
Kooperationsaufwand:	••	Abstimmung mit Gemeinden
Regionale Wertschöpfung:	•••	partizipative Gestaltung, Förderung der Nahmobilität, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Stärken eines rücksichtsvollen Miteinanders, Steigerung der Lebensqualität
Weiterer Nutzen:	••	Verkehrssicherheit, Knowhow im Bereich Nahmobilität

Laufzeit

2016 – 2020

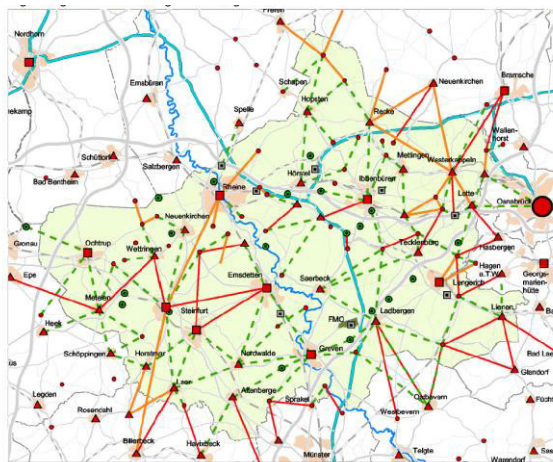
Nahmobilität und Radverkehr | Handlungsansatz 3

Radverkehrsnetz alltagstauglich weiterentwickeln

Kurzbeschreibung

Das Radverkehrsnetz im Kreis Steinfurt basiert auf touristischen Routen. Wie auch im Radverkehrskonzept des Kreises Steinfurt (2009) aufgezeigt, fehlen für den Alltagsradverkehr z. T. direkte Verbindungen. Das Radverkehrsnetz NRW ermöglicht eine Verdichtung durch (Alltags-)Radrouten auf kommunaler Ebene. Im Kreis Steinfurt hat bislang nur die Stadt Ibbenbüren von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Um den Anforderungen des Radverkehrs - nicht zuletzt durch den Trend zum Pedelec/E-Bike - auch auf längeren (> 10 km) und interkommunalen Strecken zu entsprechen, ist das Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr weiterzuentwickeln. Alltagsrouten im Kreis Steinfurt sind in das Radverkehrsnetz NRW zu integrieren und entsprechend zu beschildern. Korridore mit dem Potenzial für schnellen Radverkehr (Potentialanalyse, Planersocietät 2013) sollen entwickelt und schnelle Radwege ausgebaut werden. Als Daueraufgabe sind Mängel im Radverkehrsnetz zu beheben. Aktuell liegt dazu ein Infrastrukturkonzept des Münsterland e.V. vor.



Ergänzungsbedarf an Radwegeverbindungen

[Quelle: Radverkehrskonzept Kreis Steinfurt, 2009]

Bausteine

- Pilotprojekt: Gelegenheit schafft Radler - Ausbau und Optimierung des Alltagsroutennetzes (LEADER, Steinfurter Land)
- Integration in Radverkehrsnetz NRW, kontinuierliche Optimierung der Beschilderung
- Schließen von Netzlücken, Ausbau von Radwegen
- Handreichung für Kommunen: Infrastrukturkonzept (Münsterland e.V.)
- Pilotprojekte: schnelle Radwegeverbindungen optimieren / ausbauen auf den vielfrequenzierten Radverkehrsachsen Greven - Münster und Wetringen-Neuenkirchen-Rheine

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	●●●	Radverkehrsinfrastruktur ist in Relation zur Straßen- oder Schieneninfrastruktur günstig
Kooperationsaufwand:	●●	Kreisverwaltung, Kommunen
Regionale Wertschöpfung:	●●●	Gesundheitsförderung, Reduzierung Kfz-Verkehr und damit CO ₂ -Ausstoß, Steigerung der Lebensqualität, regionale und überregionale Strahlkraft
Weiterer Nutzen:	●●	Synergieeffekte mit Radtourismus, Verkehrssicherheit

Laufzeit

2016 - 2020

Nahmobilität und Radverkehr | Handlungsansatz 3 | Pilotprojekt 3.1**Gelegenheit schafft Radler****Beschreibung**

Das regionale Radroutennetz ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW. Charakteristisch für die Ausschilderung ist die touristische Ausrichtung. Die Routen orientieren sich an den landschaftlich attraktiven Verbindungen und nicht an kurzen Wegen. Ausgeschildert sind touristische Themenrouten, wie etwa die 100 -Schlösser-Route oder der Emsradweg.

Durch die Identifizierung, Planung und anschließende Ausschilderung sollen zusätzliche Routen für den Alltagsradverkehr eingerichtet werden. Ergänzend zu dem bestehenden touristischen Netz, wird der sicherste und kürzeste Weg zwischen den Siedlungsschwerpunkten ausgewiesen. Das kreisweite Alltagsroutennetz ist keine isolierte Einzellösung, sondern ein gesamtheitliches, alles Orte ein- und verbindendes Konzept, das auch Alltagsrouten in die benachbarten Oberzentren Osnabrück und Münster mit einschließt.

Die Ausschilderung eines Alltagsroutennetzes bietet die Möglichkeit, die Potenziale für den Radverkehr weiter auszuschöpfen.

Bausteine

- Leistungsbeschreibung formulieren
- Vergabe an ein externes Planungsbüro
- Betreuen der Bearbeitung und Begleiten der Abstimmung mit den Gemeinden

Akteure

Kreis Steinfurt, Gemeinden, Straßenbaulastträger

Status

LEADER-Bewerbung, Februar 2015

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	Mögliche Kofinanzierung durch Fördermittel des Landes / LEADER
Kooperationsaufwand:	••	Abstimmung mit Gemeinden
Regionale Wertschöpfung:	•••	Gesundheitsförderung, Reduzierung Kfz-Verkehr und damit CO2-Ausstoß, Steigerung der Lebensqualität, regionale und überregionale Strahlkraft
Weiterer Nutzen:	••	Synergieeffekte mit Radtourismus

Laufzeit

2016 - 2018

Nahmobilität und Radverkehr | Handlungsansatz 3 | Pilotprojekt 3.2

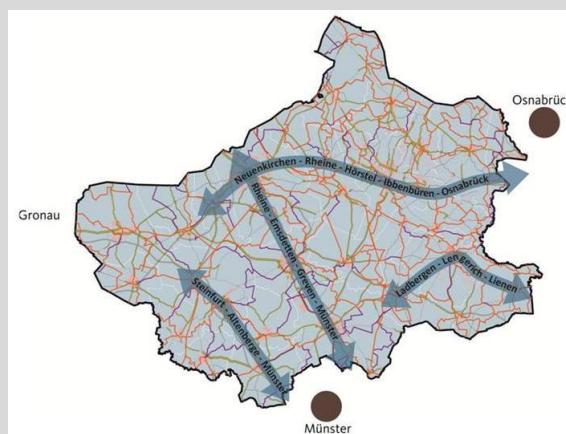
Schnelle Radrouten ausbauen

Beschreibung

Das Radverkehrsnetz soll für den Alltagsradverkehr weiterentwickelt werden. Auf besonders nachfragestarken Korridoren werden – ähnlich wie in den Niederlanden oder Dänemark – schnelle Radverkehrsverbindungen eingerichtet, die auch das Zurücklegen von längeren Entfernungen (> 10 km) zwischen den Gemeinden komfortabel ermöglichen.

Eine vom Kreis Steinfurt durchgeführte Vorstudie zu Radschnellwegen (Planersocietät, 2013) dient als erster Baustein für eine Machbarkeitsstudie. Im Ergebnis werden Korridore mit besonderem Potenzial aufgezeigt. Es wird vorgeschlagen, zunächst als Pilot die Verbindungen Wettringen - Neuenkirchen - Rheine (als kreisinterne Strecke) und Greven - Münster (als Anbindung an ein benachbartes Oberzentrum) zu realisieren.

Für die Umsetzung sind Qualitätsstandards festzulegen, die eine hohe Reisegeschwindigkeit verbindlich gewährleisten.



Korridore mit Potenzial für schnellen Radverkehr [Quelle: Potenzialanalyse Radschnellwege, Planersocietät 2013]

Bausteine

- Machbarkeitsstudie für zwei Korridore:
 - Wettringen - Neuenkirchen - Rheine
 - Greven - Münster
- Betreuen der Bearbeitung und Begleiten der Abstimmung mit den Gemeinden
- Ausführung der Planung

Akteure

Kreis Steinfurt, Gemeinden, Straßenbaulastträger

Status

Im Rahmen der LEADER-Bewerbung "Gelegenheit schafft Radler", Februar 2015 benannt

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	●●●	Mögliche Förderung über LEADER
Kooperationsaufwand:	●●	Abstimmung mit Gemeinden
Regionale Wertschöpfung:	●●●	Gesundheitsförderung, Reduzierung Kfz-Verkehr und damit CO ₂ -Ausstoß, Steigerung der Lebensqualität
Weiterer Nutzen:	●●	Synergieeffekte mit Radtourismus, Verkehrssicherheit

Laufzeit

2016 - 2019

7.4 Elektromobilität und Mobilitätskultur

Elektromobilität ist im Mobilitätsbereich seit einigen Jahren von einem steten Wachstum geprägt, was sich jedoch – abhängig vom Verkehrsmittel – in unterschiedlicher Ausprägung im Alltag widerspiegelt. Mit einem regelrechten Boom profitiert die Fahrradbranche von immer mehr Modellen (z. B. Trekking, Mountainbike, Lastenrad) mit Batterieunterstützung, sodass potenzielle Nutzer/innen aus allen Altersschichten angesprochen werden. Dagegen ist das Wachstum im Pkw-Bereich vergleichsweise mäßig ausgeprägt (vgl. Kap. 4.3) und in keiner Weise vergleichbar mit dem „Selbstläufer“ Pedelec. Um eine entsprechende Förderung im Bereich Kfz-Elektromobilität – abseits von rein finanziellen Anreizen – zu erreichen, bedarf es der Unterstützung von Seiten der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung hinsichtlich der konstanten Sammlung von praxisnahen Erfahrungswerten, um diese kommunizieren zu können. Gleichzeitig sollte der praxisnahe Einsatz ermöglicht, nach Außen getragen und in den Alltag der Bürgerinnen und Bürger integriert werden.

Vor allem stellen Fahrzeugflotten eine gute Möglichkeit dar, potenzielle Hemmnisse durch eine Mehrfachnutzung in Kombination mit individuellen Erfahrungen abzubauen. Diese Schnittstelle zwischen „Erfahrung“ und „Praxiseinsatz“ greift der Handlungsansatz **Vorbild sein** auf. Mit den dazugehörigen Bausteinen:

- Kreisweite Vernetzung der Klimaschutzmanager
- Aufbau einer regionalen Ladeinfrastruktur
- Entwicklung eines Handlungsleitfadens zum elektromobilen Fuhrpark
- Kooperation mit Kfz-Gewerbe, Fahrschulen, Tankstellen/Werkstätten
- Pilotprojekt: Elektromobilität in kommunalen Fuhrparks

sollen - neben der Einbeziehung verantwortlicher Akteure auf Kreisebene – Rahmenbedingungen bereitgestellt werden, die potenziellen Interessenten dabei helfen, Ideen in die Praxis umzusetzen und Wissenslücken zu schließen. So stellen Planungsabsichten von Kommunen zur Integration von E-Fahrzeugen in die eigene Flotte potenzielle Pilotprojekte diesbezüglich dar. Die Grundlage hierfür bilden die eigenen Erfahrungswerte sowie das vorhandene Knowhow in der Kreisverwaltung durch das verwaltungsbezogene Pilotprojekt. Mit der Errichtung einer Ladesäule am Verwaltungsgebäude sowie des Einsatzes eines Elektrofahrzeugs in der Verwaltungsflotte und im Fuhrpark der kreiseigenen EGSt (siehe Abbildung 25) wurden von Seiten des Kreises bereits erste Schritte in diese Richtung unternommen.

Darüber hinaus wird der Aspekt Service und Dienstleistung von dem Handlungsansatz aufgegriffen, indem aktiv branchenspezifische Akteure angesprochen und mit in die Elektromobilitätsförderung eingebunden werden. So kann gewährleistet werden, dass eine kreisweite Fachkompetenz auf lokaler Ebene aufgebaut wird und der Kreis Steinfurt für die zukünftig zunehmende Anzahl elektrischer Kfz gut aufgestellt ist.

Abbildung 25: Elektrofahrzeug der Kreisverwaltung Steinfurt



Quelle: Kreis Steinfurt

Parallel zur Schaffung der Rahmenbedingungen hinsichtlich Erfahrungsaustausch und Netzwerkbildung gilt es neben den Experten der Branche ebenfalls die Bürgerinnen und Bürger als potenzielle Nutzer/innen von Elektromobilität entsprechend einzubinden bzw. zu berücksichtigen. Neue Mobilitätsangebote und -modelle sollen zugänglich gemacht werden, um das Sammeln individueller Erfahrungen zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass die Nutzer/innen die Möglichkeit haben, neue Modelle zu testen, sodass frühzeitig eine Akzeptanz von Seiten der Bevölkerung entsteht. Der Handlungsansatz **Erlebbar machen** greift diesen Gedanken mit folgenden Bausteinen auf:

- Kampagne Elektromobilität
- Pilotprojekt: Elektrobus der RVM
- Pilotprojekt: Elektro-Bürgerbus
- Pilotprojekte: Benutzen statt Besitzen – Nachbarschaftsauto, BürgerMobil, DorfAuto / Carsharing

Die Bausteine des Handlungsansatzes beschreiben die Schnittmenge „harter“ Infrastruktur sowie „weicher“ Kommunikationsmaßnahmen. Dies eröffnet zwei Handlungspfade: Elektromobilität wird über den Ausbau der Ladeinfrastruktur als fester Bestandteil im mobilen Alltag implementiert, während die Öffentlichkeitsarbeit – im Sinne einer Kampagne – in regelmäßigen Abständen den potenziellen Nutzer/innen sich die Chance ergibt, sich über den neusten Stand der Technik zu informieren und diese zu erleben.

Die Regionalverkehr Münsterland (RVM) beabsichtigt den Einsatz eines 12 m-Elektrobusses, um entsprechende Erfahrungswerte hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Ladezyklen bzw. auch

den Einsatz im ländlichen Raum zu sammeln. Zusätzlich dient das Projekt dem Aufbau von Knowhow und der entsprechenden Infrastruktur (z. B. Ladesäulen, Werkstatt).

Im Kontext des Klimaschutzes wird auch bei den Bürgerbusvereinen die Option des Einsatzes von Elektromobilität gesehen. Mit diesem Ansatz würde der Kreis Steinfurt ein Pilotprojekt mit landesweitem Vorbildcharakter durchführen, da in Nordrhein-Westfalen bisher kein vergleichbares Projekt existiert. Die Erfahrungen und ermittelten Nutzungsvoraussetzungen können dann auf andere Kommunen/Bürgerbusvereine übertragen werden.

Ein elektrisches Bürgermobil soll als beispielhaftes Pilotprojekt hinsichtlich der Sicherung des Zugangs zu Nah- und Grundversorgungseinrichtungen für zersiedelte Außenbereiche herangezogen werden. In Anbetracht von Regionen, die – außer mit dem Schulbus – nicht an den ÖPNV angeschlossen sind, gewährleistet ein Fahrdienst, v. a. älteren und sozial schwächeren Bürgerinnen und Bürgern sowie Personen ohne eigenen Pkw oder einer Fahrerlaubnis, Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe. Mit der Erweiterung, das Kfz in Randzeiten (z. B. abends) als Carsharingfahrzeug zur Verfügung zu stellen, wird die Schnittstellen zwischen Mobilitätskultur und Elektromobilität geschlossen.

Elektromobilität und Mobilitätskultur | Handlungsansatz 4

Vorbild sein

Kurzbeschreibung

Der Ausbau der Elektromobilität bringt wichtige positive Effekte in den Bereichen Klimaschutz, Luftreinhaltung und für den Lärmschutz. Nicht zuletzt daher wird die Elektromobilität in den kommenden Jahren zunehmend an Bedeutung gewinnen.. Seit 2014 befindet sich ein Elektroauto im Fuhrpark der Kreisverwaltung Steinfurt, seit längerer Zeit ist ein E-Fahrzeug bereits im Flotteneinsatz bei der Entsorgungsgesellschaft Steinfurt mbH (EGST). Im März 2015 wurde eine Ladesäule auf dem Besucherparkplatz des Kreishauses Steinfurt eröffnet. Der Kreis und die EGST setzen damit Zeichen im Bereich der klimafreundlichen Mobilität, beweisen Vorbildcharakter und können dadurch Erfahrungswerte im praktischen Umgang mit Elektrofahrzeugen im Flottenmanagement sammeln. Damit baut der Kreis selbst einen Erfahrungs- und Wissenspool auf und kann diesen für weitere potenzielle Nutzer zugänglich machen. So können Projektabsichten einzelner Kommunen aus den Klimaschutzteilkonzepten zur Implementierung von E-Fahrzeugen in die kommunale Flotten als potenzielle Pilotprojekte von Seiten des Kreises unterstützt und gefördert werden. Um die Expertise im Bereich der Elektromobilität umfassend zu vermitteln gilt es auch weitere Akteure als Experten (z. B. Kfz-Händler, Fahrschulen) einzubinden und somit die Basis für zusätzliche Serviceangebote (z. B. Probefahrten oder Fahrstunden in Elektroautos) zu schaffen. Durch den Aufbau eines Netzwerkes der zuständigen kommunalen Akteure kann zudem eine Plattform zum Austausch von Erfahrungen implementiert werden.



Elektroauto Kreisverwaltung [Quelle: Kreis Steinfurt]

Der Handlungsansatz zielt darauf ab, dass die der Kreis Steinfurt und insbesondere die Städte und Gemeinden ihreine Vorbildfunktion im Bereich der Elektrifizierung der eigenen Fahrzeugflotte einnimmt und aus den gesammelten Erfahrungswerten einen Wissenspool aufbaut. Darüber hinaus gewinnt der Kreis Akteure für die Bekanntmachung der Elektromobilität und kann diese über den eigens aufgebauten Erfahrungsschatz qualifizieren und unterstützen.

Bausteine

- Aufbau einer regionalen Ladeinfrastruktur
- Entwicklung eines Handlungsleitfadens zum elektromobilen Fuhrpark
- Kooperation mit Kfz-Gewerbe, Fahrschulen, Tankstellen/Werkstätten
- Pilotprojekt: Elektromobilität in kommunalen Fuhrparks

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	●●●	
Kooperationsaufwand:	●●●	Kreisverwaltung, Kommunen, lokale Akteure
Regionale Wertschöpfung:	●●●	kreisweites Netzwerk, Erfahrungen sammeln und austauschen, Lösungen entwickeln
Weiterer Nutzen:	●●	Senkung CO ₂ -Ausstoß, eigene Experten vor Ort

Laufzeit:

2016 - 2018

Elektromobilität und Mobilitätskultur | Handlungsansatz 4 | Pilotprojekt 4.1**Elektromobilität in kommunalen Fuhrparks****Beschreibung**

Kommunen haben einen großen Einfluss auf die Einführung der Elektromobilität, insbesondere wie stark und schnell Elektromobilität an Bedeutung gewinnen kann. Neben konzeptionellen, infrastrukturellen und regulatorischen Maßnahmen wie der Aufstellung eines übergreifenden Verkehrs- und Mobilitätsplans, dem Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur und ggf. Sonderrechten für Elektrofahrzeuge, kommt dem Umgang mit Elektromobilität in der eigenen Verwaltung eine besondere Bedeutung zu. Der Vorbildcharakter der Kommunen bei der weiteren Einführung der Elektromobilität in der Region wird mit diesem Projekt unterstrichen. Es greift unter anderen Maßnahmen zur Elektromobilität der Städte und Gemeinden, die im Rahmen der Erstellung kommunaler Klimaschutzkonzepte erarbeitet wurden.

Mit einer Reichweite von über 100 km kann ein Elektroauto eine Vielzahl von Dienstfahrten der Kreisverwaltung ohne Zwischenladung bewältigen. Aufgrund von festen Stellplätzen und damit dem Zugang zu einer Ladesäule bietet die kommunale Flotte gute Voraussetzungen für den Einsatz von Elektroautos.

Bausteine

- Anschaffung von sechs E-Autos und zehn Pedelecs für den kommunalen Fuhrpark der Kreisverwaltung
- Übertragbarer Leitfaden für die Kommunen
- Kartierung und Ausbau Ladeinfrastruktur (mind. drei Ladestationen je Mittelzentrum, eine je Grundzentrum)
- Initiierung von Carsharingangeboten mit E-Autos

Akteure

Kreis Steinfurt, Gemeinden, Stadtwerke, Autohändler

Status

Idee: Masterplan 100 % Klimaschutz, Klimaschutzkonzepte der Städte und Gemeinden

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•••	Förderung beantragt über den Masterplan 100 % Klimaschutz, weitere Fördermöglichkeiten über LEADER
Kooperationsaufwand:	••	Abstimmung mit Gemeinden, Stadtwerken
Regionale Wertschöpfung:	•••	Gesundheitsförderung, Reduzierung Kfz-Verkehr und damit CO ₂ -Ausstoß, Steigerung der Lebensqualität
Weiterer Nutzen:	••	Synergieeffekte mit Radtourismus, Verkehrssicherheit

Laufzeit

ab 2016 - 2019

Elektromobilität und Mobilitätskultur | Handlungsansatz 5

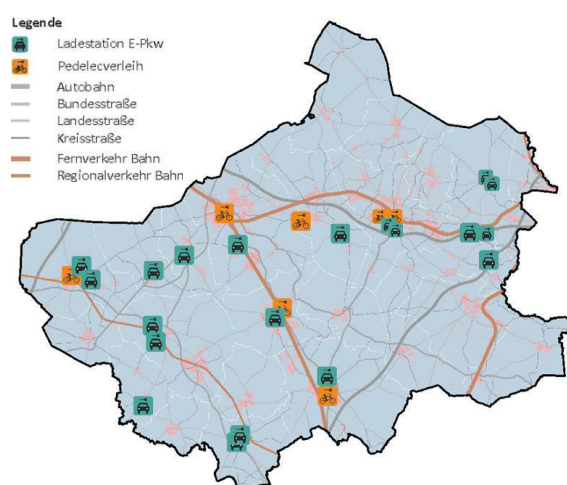
Erlebbar machen

Kurzbeschreibung

Elektromobilität und eine neue Mobilitätskultur sollen erlebbar gemacht werden. Neben der reinen Vermittlung von Informationen ist es bei neuen Technologien und Modellen vor allem wichtig diese zu testen, um ein Gefühl dafür zu bekommen und Erfahrungen zu sammeln. Durch die Öffentlichkeitsarbeit im Sinne von Kampagnen und Veranstaltungen kann die Elektromobilität und neue Mobilitätsmodelle potenziellen Nutzer/innen zugänglich gemacht werden. Außerdem ist die Elektromobilität durch den Ausbau und die Kartierung der Ladeinfrastruktur im Kreis sichtbar und nutzbar zu machen.

Darüber hinaus helfen Pilotprojekte innovative Ansätze und Techniken über den praktischen Erfahrungshintergrund besser zu verstehen und zu erleben. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird die Elektromobilität in einem Linien- und einem Bürgerbus getestet, um u. a. die CO₂-Emissionen und langfristig die Betriebskosten zu senken. Zur Mobilitätssicherung abseits des öffentlichen Verkehrs werden sogenannte Sharing-Modelle im Sinne von „Nutzen statt Besitzen“ implementiert. Auch hierbei wird einer größeren Gruppe (Bürgerinnen und Bürger eines Ortes) der Zugang und die Chance „neue Mobilität“ zu erleben ermöglicht.

Mit diesem Handlungsansatz greift der Kreis die Möglichkeit auf, neue Mobilitätsansätze den Bürgerinnen und Bürgern näher zu bringen ohne diese „Top-Down“ aufzuerlegen. Aktive Öffentlichkeitsarbeit und praxisnahes „erleben“ hilft den Zugang und die Akzeptanz gegenüber neuen Ansätzen zu fördern.



Ladeinfrastruktur und Pedelecverleih
[Quelle: eigene Darstellung]

Bausteine

- Kampagne Elektromobilität
- Pilotprojekt: Elektrobus der RVM
- Pilotprojekt: Elektro-Bürgerbus
- Pilotprojekte: Benutzen statt Besitzen – Nachbarschaftsauto, BürgerMobil, DorfAuto / Carsharing

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	●●●	
Kooperationsaufwand:	●●●	Kreis, Gemeinden, Energieversorger, lokale Akteure
Regionale Wertschöpfung:	●●●	Öffentlichkeitsarbeit, Marketing
Weiterer Nutzen:	●●	Senkung des CO ₂ -Ausstoßes

Laufzeit

Elektromobilität und Mobilitätskultur | Handlungsansatz 5 | Pilotprojekt 5.1**Busse elektrifizieren****Beschreibung**

Die Elektromobilität wird in der öffentlichen Diskussion häufig mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) in Verbindung gebracht, da zunehmend neue Elektroautos auf den Markt kommen. Doch auch der ÖPNV sieht sich zunehmend mit Herausforderungen, wie z. B. steigenden Treibstoffkosten und steigenden Umweltauflagen konfrontiert. So gibt es auch im Bereich des ÖPNV bereits Produzenten, die elektrisch betriebene Busse für Verkehrsunternehmen anbieten.

Schon heutzutage ist der ÖPNV die umweltfreundliche Alternative zum privaten Pkw, mit dem Einzug elektrisch betriebener Fahrzeuge kann dieses Attribut weiter gefestigt werden. Neben diesem Imagegewinn können die Verkehrsunternehmen ihre bestehende Infrastruktur (IT, Planung, Betrieb etc.) für die Implementierung der Elektromobilität nutzen (z. B. Steuerung von Ladezyklen, Ausbau Ladeinfrastruktur an Haltestellen). Dennoch müssen auch im ÖPNV technische Fragen der Batteriekapazität oder der Ladehäufigkeiten sowie finanzielle Fragen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Kosten-Nutzen (v. a. im ländlichen Raum) analysiert werden. Demnach ist es wichtig potenzielle Konflikte frühzeitig zu erkennen und entsprechende Lösungsansätze zu definieren, um ein zukunftsorientiertes ÖPNV-Angebot mit einer adäquaten Technik zu unterstützen.

Zurzeit wird geprüft, einen Elektrobus auf der Linie R 41 von Lengerich nach Lotte einzusetzen. Die RVM favorisiert als Fahrzeug einen 12 m Solobus. Da dieser aber derzeit nur ca. 260 km mit einer Batterieladung schafft und die Batteriekapazität mit jedem Jahr um 10 % abnimmt, wird die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes geprüft. Alternativ ist der Einsatz eines Elektrobusses als Bahnhofsshuttle denkbar.

Bausteine

- Analyse Linienstrecke im Kontext zur Batteriekapazität angebotener Elektro-Busmodelle
- Anschaffung E-Fahrzeug und Installation Ladeinfrastruktur
- Marketing
- Aufbau von Knowhow (Werkstatt etc.)

Akteure

Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Status

Zurzeit werden durch die RVM die Einsatzmöglichkeiten von E-Bussen geprüft.

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	•••	ca. 400.000 Euro (Fahrzeug) plus Ladeinfrastruktur
Kooperationsaufwand:	•	
Regionale Wertschöpfung:	••	Senkung der CO ₂ -Emissionen, sichtbare und erlebbare Innovation, Vorbild
Weiterer Nutzen:	••	Erfahrungen im Bereich Elektromobilität sammeln, Knowhow aufbauen, Marketing

Laufzeit

ab 2016

Elektromobilität und Mobilitätskultur | Handlungsansatz 5 | Pilotprojekt 5.2**Elektro-Bürgerbus****Beschreibung**

Ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse ergänzen den regulären ÖPNV und binden damit kleinere Ortsteile oder Streusiedlungen an die (Nahversorgungs-)Zentren bzw. regionale Verbindungen an. Im Kreis Steinfurt gibt es aktuell sechs Bürgerbusvereine, die zur Attraktivitätssteigerung ihrer Kommunen beitragen, eine Alternative zum Auto darstellen und damit schon heute einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Allerdings bedarf es vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, dem damit zusammenhängenden Rückgang der Schülerzahlen und der Zunahme älterer Menschen, der zunehmenden Finanzierungsprobleme des ÖPNV und insbesondere des Klimaschutzes einer zukunftsorientierten Weiterentwicklung von Bürgerbussen in Richtung „Elektromobilität“. Ein Einstieg in E-Mobilität für ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse ist im gesamten Bürgerbuspektrum NRWs ein absolut innovatives Projekt, Vorbilder gibt es insofern nicht. Ein Projekt „E-Bürgerbus“ ist übertragbar auf andere Bürgerbusvereine und kann auch andere Kommunen dazu inspirieren, den Gedanken einer klimafreundlichen Mobilität im öffentlichen Verkehr aufzugreifen.

Bausteine

- technische Voraussetzung für Inbetriebnahme schaffen
 - Gewichtsreduzierung Fahrzeug
 - Ladeinfrastruktur
- Modellerprobung – Möglichkeiten und Grenzen identifizieren

Akteure

Bürgerbusverein Emsdetten-Saerbeck e.V., Regionalverkehr Münsterland

Status

LEADER-Bewerbung, Februar 2015

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	•	Bürgerbusverein, RVM, Kreis, Gemeinde
Regionale Wertschöpfung:	••	Senkung CO ₂ -Emissionen, Innovation, Vorbild
Weiterer Nutzen:	••	Erfahrungswerte im Bereich E-Mobilität im öffentlichen Verkehr sammeln, Betriebskosten senken

Laufzeit

2015 - 2016

Elektromobilität und Mobilitätskultur | Handlungsansatz 5 | Pilotprojekt 5.3**Klimaneutrales BürgerMobil****Beschreibung**

Ein voll elektrisch betriebenes Bürgermobil soll den Außenbereich Mettingens mit dem Dorfkern verbinden und somit den nichtmotorisierten Bürgern des Außenbereichs die Grundsicherung an Mobilität und die soziale Teilhabe ermöglichen.

Mettingen ist eine sehr zersiedelte Gemeinde. Im Außenbereich wohnen etwa 1/3 aller Mettinger. Viele Wohnlagen außerhalb des Ortszentrums sind nur schwer zu erreichen. In den Mettinger Außenbereichen fährt – außer den Schulbussen – kein Bus. Das hat gravierende Nachteile für junge, alte und sozial schwächere Mitbürger. Wer über kein eigenes Auto oder eine Fahrerlaubnis verfügt, ist in seiner Mobilität und damit der gesellschaftlichen Teilhabe stark eingeschränkt.

Es wird ein bedarfsorientiertes Angebot entwickelt, das die Bevölkerung an das Ortszentrum mit seinen Einrichtungen des öffentlichen Lebens, der Nah- und Gesundheitsversorgung und den ÖPNV anbindet. Mit dem BürgerMobil soll ein Fahrdienst angeboten werden, der durch ehrenamtliches Engagement getragen und organisiert wird. Das Bürgermobil fährt klimaneutral mit regenerativem Strom der Stadtwerke Tecklenburger Land. Durch den Verein und die Nutzer werden positive Erfahrungen mit der Elektromobilität weitergetragen. Die gesammelten Erfahrungen werden in andere Kommunen transferiert und somit der Weiterentwicklung der emissionsfreien Mobilität Vorschub leisten. Am Wochenende und in den Abendstunden ist das Fahrzeug im Rahmen eines Carsharings für andere Personen nutzbar.

Bausteine

- Vereinsgründung "BürgerMobil Mettingen"
- Erstellen eines Konzepts für Fahrtenangebot, Organisation und Carsharing
- Modellwahl Kfz
- Installation Ladestation und Haltestellenschilder

Akteure

Verein "BürgerMobil Mettingen", ehrenamtliche Fahrer/innen

Status

LEADER-Bewerbung, Februar 2015

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	•	Verein, Gemeinde, Kreis
Regionale Wertschöpfung:	•••	Energieversorgung durch die Stadtwerke Tecklenburger Land, Erfahrungen mit Elektromobilität sammeln und weitertragen, soziale Teilhabe
Weiterer Nutzen:	••	am Wochenende und abends als Carsharing für andere Personen nutzbar

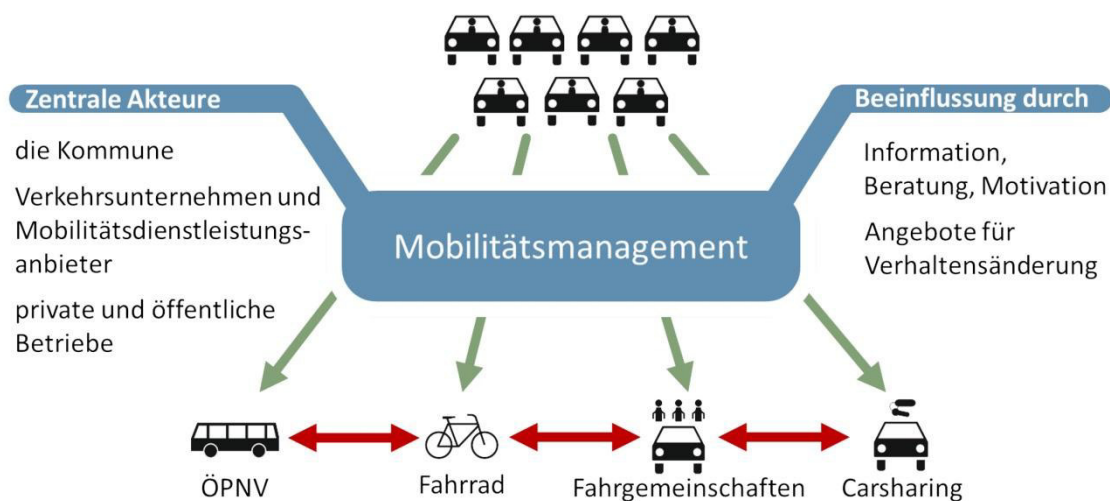
Laufzeit**2016 - 2019**

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Carsharing im ländlichen Raum – Nachbarschaftsauto (LEADER) ▪ „Dorf-Auto“ – kommunales CarSharing (LEADER) | In der Region soll ein Carsharing-System aufgebaut werden, mit dem insbesondere im ländlichen Raum der Zweit- und Drittwagen durch einen gemeinschaftlichen Fahrzeugpool zu ersetzen ist. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

7.5 Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr

An den Pendlerraum Kreis Steinfurt werden mit starken Pendlerströmen hohe Ansprüche hinsichtlich des Mobilitätsangebotes gestellt (siehe Kap. 4.4). Für eine verträgliche Abwicklung der Pendlerverkehre und eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes bedarf es eines organisatorischen Ansatzes, der zielorientiert durch Information, Beratung und Motivation zusammen mit den relevanten Akteuren (Verkehrsunternehmen, Pendler, Betriebe, Kommune) greift (vgl. Abbildung 26). Gemeinsam können so Strategien und bedarfsorientierte Angebote entwickelt werden, welche nicht zwangsweise nur auf individuelle Lösungsansätze abzielen, sondern auch kreisweit adaptierbar sind.

Abbildung 26: Strategie Mobilitätsmanagement



Quelle: eigene Darstellung nach dena „effizient mobil“

Mit dem Handlungsansatz **Mobilität effizient organisieren** soll der Kreis Steinfurt als zentraler Ansprechpartner im Bereich Mobilitätsmanagement fungieren. Als Koordinierungsstelle der unterschiedlichen Akteure und Projekte im Bereich des Mobilitätsmanagements steht diese auch beratend für Fragen, Hilfestellungen und Unterstützung zur Verfügung. Durch die Entwicklung eines Leitfadens und kreisweiter Öffentlichkeitsarbeit kann Mobilitätsmanagement zukünftig implementiert werden. Der Handlungsansatz beinhaltet dabei folgende Bausteine und Pilotprojekte:

- Hauptamtlich Verantwortliche/r für „Mobilitätsmanagement“ in der Kreisverwaltung
- Leitfaden für Mobilitätsmanagement formulieren
- Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung
- Pilotprojekt: Runder Tisch in Gewerbegebieten

Mit Blick auf den Wirtschaftsverkehr im Kreis Steinfurt soll auch die Organisation der Lieferketten optimiert werden. Ein steigendes Fahrtenaufkommen (vgl. Kap. 4.4) führt zu mehr Fahrzeugen, wodurch der Ressourcenverbrauch zunimmt. Demnach gilt es hierbei die ganzheitlichen Lieferketten sowie die gegebenen Voraussetzungen vor Ort entsprechend mit in

die wirtschaftliche und klimaschonende Betrachtung einzubeziehen. Diese Herangehensweise wird in dem Handlungsansatz **Kurze Wege und intelligente Transportketten** mit nachfolgendem Baustein und Pilotprojekt zugrunde gelegt:

- Netzwerk / interkommunale Arbeitsgruppe „integrierte Planung“
- Pilotprojekt: move: Service für Mobilität und Grundversorgung

Durch eine zielgerichtete und interkommunal aufeinander abgestimmte Kooperation innerhalb der Flächenentwicklung (Gewerbe und Wohnen) sowie im Zusammenhang mit Verkehrsentwicklung (Flächenentwicklung entlang von Verkehrsachsen) können potenzielle Synergien – im Sinne von kurzen Wegen – frühzeitig identifiziert und nachhaltig genutzt werden. Dies betrifft einerseits die Alltags-Nah-Mobilität, aber vor allem auch Liefer- und Transportwege der ansässigen Unternehmen. So stellen kürzere Wege optimale Voraussetzungen dar, alternative und (wirtschaftlich) effizientere Verkehrsmittel einzusetzen.

Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr | Handlungsansatz 6

Mobilität effizient organisieren

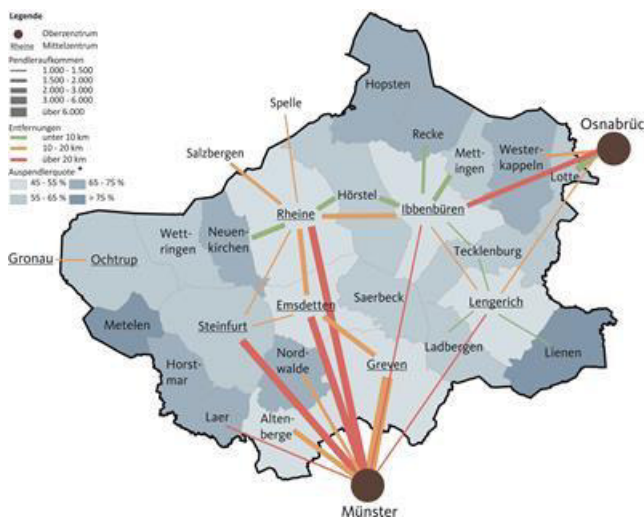
Kurzbeschreibung

Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Pkw-Fahrten zugunsten des Umweltverbundes, von Fahrgemeinschaften und/oder Carsharing zu verlagern. Eine tragende Säule ist vor allem die Öffentlichkeitsarbeit im Sinne von Information, Beratung und Motivation. Diese dient der Aufklärung über die bestehenden Möglichkeiten alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Job-Ticket) sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzer.

Die potentiellen Akteure im Bereich des Mobilitätsmanagements sind neben dem Kreis die Kommunen und private wie öffentliche Betriebe. Lokale Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister können Mobilitätsmanagement als Kooperationspartner durch besondere Angebote und Lösungen fördern. Ein wesentlicher Ansatzpunkt sind die alltäglichen Pendlerwege der Beschäftigten. Aber auch z.B. an Schulen und Kindergärten können die alltäglichen Wege effizient und klimafreundlich organisiert werden.

Um das kommunale und betriebliche Mobilitätsmanagement kreisweit effizient zu fördern wird ein zentraler Ansprechpartner auf Kreisebene eingesetzt, welcher für die Öffentlichkeitsarbeit und die Beratung interessierter Einrichtungen verantwortlich ist. Als Handreichung wird ein Leitfaden mit Handlungsoptionen entwickelt. Über die Ansprache und Vernetzung von Akteuren sind die Potenziale von Mobilitätsmanagement zu multiplizieren und Plattformen zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch zu bilden.

Mit diesem Handlungsansatz nutzt der Kreis die Rolle als zentraler Ansprechpartner und Experte, um kreisweit die Stärkung des Umweltverbundes und von Carsharing sowie Fahrgemeinschaften mit Mobilitätsmanagement voranzutreiben.



Pendlerströme Kreis Steinfurt [Quelle: eigene Darstellung]

Bausteine

- Hauptamtlich Verantwortliche/r für „Mobilitätsmanagement“ in der Kreisverwaltung
- Leitfaden für Mobilitätsmanagement formulieren
- Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung (Kampagne)
- Pilotprojekt Runder Tisch in Gewerbegebieten

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	••	Kreisverwaltung, Kommunen, Betriebe, Bildungseinrichtungen, Verkehrsunternehmen
Regionale Wertschöpfung:	•••	zentrale Anlaufstelle für alle, niedrigschwelliger Ansatz, ein kreisweiter Leitfaden
Weiterer Nutzen:	••	Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt

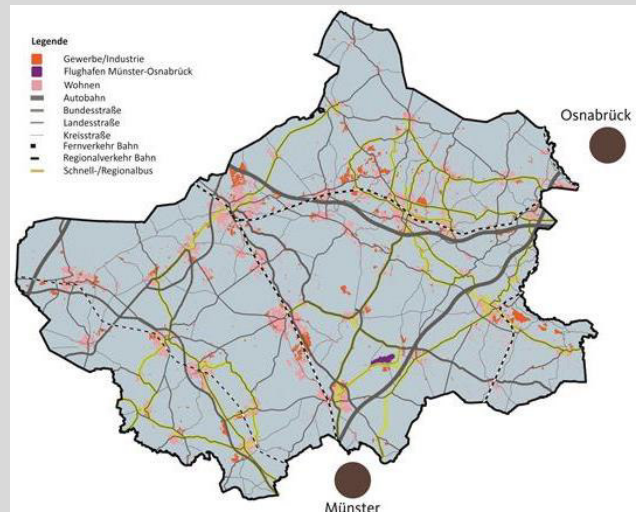
Laufzeit:

Ab 2016

Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr | Handlungsansatz 6 | Pilotprojekt 6.1**Runder Tisch in Gewerbegebieten****Beschreibung**

Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet einen doppelten Nutzen: das Unternehmen kann die Betriebskosten reduzieren und einen Imagegewinn für die Außenwirkung erzielen. Für die Belegschaft bedeutet ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement Bewegung in den Alltag zu integrieren und somit auch die individuelle Fitness und Leistungsfähigkeit zu steigern. Bereits bestehende Möglichkeiten zum gegenseitigen Austausch im Sinne von Netzwerken (z. B. Wirtschaftsförderung) sollen von bzw. für Gewerbetreibende(n) genutzt werden, um im Bereich des betriebl. Mobilitätsmanagements gemeinsame Ansätze sowie Erfahrungswerte austauschen und (rechtliche) Fragen klären zu können.

Mit einem „Runden Tisch Mobilitätsmanagement“ sollen für Gewerbetreibende einerseits potenzielle Handlungsoptionen vorgestellt und andererseits konkrete Umsetzungsmöglichkeiten angegangen werden. Je nach Betrachtungsmaßstab kann ein gemeinsamer (kreisweiter) und flexibler Anforderungskatalog für Mobilitätsangebote erstellt werden, welcher im Kleineräumigen – einzelne Standorte betreffend – auf die spezifischen lokalen Voraussetzungen angepasst wird. Benachbarten Betrieben bietet sich die Chance entwickelte Angebote gemeinsam zu nutzen und somit auch die Beschäftigtenverkehre zu bündeln und effizienter bzw. klimafreundlicher zu gestalten. Erkenntnisse und Erfahrungen aus solchen Synergieeffekten fließen wiederum in den Anforderungskatalog mit ein, welcher dementsprechend fortgeschrieben werden kann.



Gewerbestandorte Kreis Steinfurt [Quelle: eigene Darstellung]

Bausteine

- Diskussionsplattform initiieren (Runder Tisch)
- Anforderungskatalog / Mobilitätsangebote formulieren
- (räumliche) Synergieeffekte identifizieren, Projekte umsetzen
- Anforderungskatalog regelmäßig fortschreiben

Akteure

Unternehmernetzwerk energieland2050, WEST mbH (Netzwerk), Kreis Steinfurt, Gewerbetreibende, Verkehrsunternehmen

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand:	••	
Kooperationsaufwand:	•••	Gewerbetreibende, Verkehrsunternehmen
Regionale Wertschöpfung:	•••	übertragbarer Anforderungskatalog für betriebl. Mobilitätsmanagement, Aufzeigen von Synergieeffekten zw. Gewerbetreibenden
Weiterer Nutzen:	••	Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre (Pendler), Imagegewinn (Betriebe und Standortfaktor)

Laufzeit

ab 2015

Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr | Handlungsansatz 7

Kurze Wege und intelligente Transportketten

Kurzbeschreibung

In wirtschaftlicher Hinsicht ist der Kreis Steinfurt durch Umsatzwachstum und eine Zunahme der im Kreis ansässigen Unternehmen geprägt. Standortvorteil für die Gewerbeflächenentwicklung ist eine gute Verkehrsanbindung. Um klimafreundliche Mobilität im Gütertransport und Beschäftigtenverkehr zu ermöglichen, sollte sich die Flächenentwicklung an Wasserstraßen und ÖPNV-Achsen orientieren. Gleichzeitig stellt die Zunahme von E-Commerce eine neue Herausforderung im Lieferverkehr dar, für die es klimafreundliche Lösungen zu entwickeln gilt.

Die Flächenentwicklung ist dabei auch im Hinblick auf Siedlungsflächen und Nahversorgungsstrukturen mit der Verkehrsplanung interkommunal mit- und aufeinander abzustimmen. Orte der kurzen Wege ermöglichen im Alltag Nahmobilität, kompakte Siedlungsstrukturen bieten aber auch kurze Transportwege, wodurch im Lieferverkehr Bündelungseffekte unterschiedlicher Branchen erreicht werden können. Gleichzeitig sind kurze Wege einfacher und effizienter durch alternative und umweltfreundliche Transportmittel zu bewältigen.

Der Handlungsansatz zielt darauf ab, Wirtschaftsverkehre im Kreis Steinfurt effizienter, intelligenter und umweltfreundlicher zu gestalten. Eine integrierte Planung der Flächen- und Verkehrsentwicklung steht dabei im Fokus.



Herausforderungen Lieferverkehr [Quelle: eigene Darstellung]

Bausteine

- Netzwerk/interkommunale Arbeitsgruppe integrierte Planung
- Pilotprojekt: move: Service für Mobilität und Grundversorgung (LEADER)

Kriterienbewertung

Anmerkung

Kostenaufwand:	•	
Kooperationsaufwand:	•••	Kreisverwaltung, Kommunen, Spediteure, Einzelhandel
Regionale Wertschöpfung:	••	interkommunale Lösungsstrategien, Sicherung der Daseinsvorsorge, Stärkung der Resilienz
Weiterer Nutzen:	••	Senkung CO ₂ -Ausstoß, Netzwerk
Laufzeit:	2016 - 2018	

Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr | Handlungsansatz 7 | Pilotprojekt 7.1**move: Service für Mobilität und Grundversorgung****Beschreibung**

Die Sicherung der Grundversorgung vor Ort als auch die Entwicklung von attraktiven und klimafreundlichen Mobilitätsangeboten ist angesichts der Bevölkerungsprognosen eine der größten Herausforderungen für die Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes im Steinfurter Landes.

Ziel des Projektes move ist es, im Sinne der Zukunftsfähigkeit und Krisenfestigkeit der Dörfer klimafreundliche Mobilität und Nahversorgung als Doppelstrategie zu entwickeln. Zusammen mit den Kommunen, den Bürgerinnen und Bürgern, dem Einzelhandel und weiteren Akteuren gilt es, geeignete Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitäts- und Grundversorgungsangebotes zu initiieren und dabei die Eigenverantwortung der lokalen Akteure zu stärken.

Neben der thematischen Verknüpfung von Grundversorgung und klimafreundlicher Mobilität, spielt vor allem der aktionsorientierte Ansatz zur Aktivierung von nachbarschaftlichen und ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten und die Verknüpfung von privaten mit öffentlichen Verkehrsangeboten eine wichtige Rolle. Der gemeinsam gedachte Projektansatz (Nahversorgung und Mobilität) stellt im Münsterland und darüber hinaus derzeit ein Novum dar und beweist überregionalen Pilotcharakter.

Bausteine

- Erstellung von interkommunalen Klimaschutzteilkonzepten Mobilität
- Einrichtung einer Service- und Vernetzungsstelle (move) für Bürger/innen, Kommunen und Unternehmen
- Initiierung und Vernetzung von Projekten (Mobilität und Nahversorgung)
- Initiierung von E-Carsharing

Akteure

LAG Steinfurter Land e.V. (Projektträger), LAG Tecklenburger Land, Laer, Horstmar, Metelen, Nordwalde, Altenberge, Neuenkirchen und Wetrtringen, RVM, Wohlfahrtsverbände

Status

LEADER-Bewerbung, Februar 2015

Kriterienbewertung**Anmerkung**

Kostenaufwand: ●●●

Kooperationsaufwand: ●●●

Kommunen, Bürger/innen, Einzelhandel, Gewerbe, Bürgerbusvereine, Fahrschulen

Regionale Wertschöpfung: ●●●

Erkenntnisgewinn im Bereich Daseinsvorsorge, innovativer Pilotcharakter, Vorbild

Weiterer Nutzen: ●●

Vernetzung unterschiedlicher Akteure

Laufzeit

2017 - 2020

7.6 Ankerpunkte / Integration der Handlungsfelder

Die Qualität des vorliegenden Masterplans besteht darin, die unterschiedlichen Aktivitäten im Bereich klimafreundlicher Mobilität zusammenzuführen und damit Mobilität als Querschnittsthema und als Chance zur Stärkung der Resilienz im Hinblick auf die Herausforderungen (vgl. Kap. 2) zu bewegen. Die Gliederung in die zuvor behandelten vier Themen- bzw. Handlungsfelder ermöglicht eine strukturierte Bearbeitung und fokussierte Diskussion, gleichzeitig ist das Zusammenführen dieser Themen elementar für die integrierte Betrachtung. Im Folgenden sollen daher die Schnittstellen zwischen den Handlungsfeldern aufgezeigt werden.

Alle Handlungsfelder beinhalten Anknüpfungspunkte an die anderen Themen und sind somit Teil der Querschnittsaufgabe Mobilität. Die jeweiligen Schnittstellen der Handlungsfelder weist Abbildung 27 aus. Dabei bilden die Basismobilität und die kollektive Mobilität, die sich ergänzen und das Rückgrat des Umweltverbundes bilden, die Spange der klimafreundlichen Mobilität. Die Entwicklung des ÖPNV hin zur Multimodalität und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln manifestieren sich in der Entwicklung von Mobilitätsstationen. Die Ausgangsbedingungen einer klimafreundlichen Mobilität werden mit der Integration und gegenseitigen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geschaffen, während das Mobilitätsmanagement eine zielgruppenorientierte, klimafreundliche Nutzung organisiert. Elektromobilität und klimafreundliche Antriebstechniken ist ein Querschnittsthema, das sich im Antrieb aller Verkehrsarten wiederfindet. Das Ziel ist das Schaffen einer neuen Mobilitätskultur, in der eine multimodale Nutzung, Benutzen statt Besitzen sowie eine Kultur der Nähe selbstverständlich sind und die Bewusstseinsveränderung eine Verhaltensveränderung bewirkt.

Abbildung 27: Schnittstellen der Handlungsfelder



Quelle: eigene Darstellung

Um auch in der Umsetzung den Dialog der Akteure fortzusetzen und den ganzheitlichen Blick zu bewahren, wird ein Runder Tisch Mobilität auf Kreisebene vorgeschlagen. In diesem Netzwerk kann neben dem Austausch von Erfahrungen eine Weiterbildung in Mobilitätsthemen erfolgen. Sinnvoll ist die Beteiligung der Gemeinden ergänzt um weitere Akteure (z. B. Interessensvertretungen), die drei Mal im Jahr zusammen kommen.

7.7 Projektrealisierung

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität beinhaltet bereits über 170 Projekte und Projektideen unterschiedlicher Akteure und Projektträger. Besonders hervorzuheben ist sein umsetzungsorientierter Ansatz. So können die vielen Akteure im Kreis ihre jeweiligen Projekte im Sinne der Masterplanstrategie in eigener Zuständigkeit und in Kooperation mit anderen Akteuren der Region umsetzen. Hierfür stehen nicht selten öffentliche Fördertöpfe zur Verfügung, so beispielsweise für die Umstellung des Fuhrparks des Kreises auf sechs E-Fahrzeuge und zehn Pedelecs (über die Förderung des Masterplans 100 % Klimaschutz). Darüber hinaus können aufgrund der positiven LEADER-Neubewerbungen die nächsten sieben Jahre viele bereits beschriebene aber auch neue Projekte über LEADER gefördert werden.

8 Evaluationskonzept

Für einen belastbaren und messbaren Erfolg des Masterplans hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung bedarf es – aufgrund potenzieller veränderter Rahmenbedingung oder zuvor getroffener Annahmen – einer prozessbegleitenden Evaluierung des Konzeptes.

Daher ist es wichtig das Konzept sowie dessen Maßnahmen zum einen auf Erfolg hin zu kontrollieren und zum anderen zu überprüfen, ob die Maßnahmen nach wie vor dazu geeignet sind die gesteckten Ziele zu erreichen. Regelmäßige Mobilitätsberichte verankern die Evaluation und ermöglichen eine Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit.

Zum Controlling der Handlungsansätze des „Masterplans klimafreundliche Mobilität“ wurde ein Indikatorensystem entwickelt, das die Zielfelder widerspiegelt. Für jeden Handlungsansatz wurde ein geeignetes Überprüfungsinstrumentarium festgelegt, mit dem sich der Erfolg der jeweiligen Aktivitäten bestimmen und messen lässt. Dabei ist zu beachten, dass die Evaluation einer ausreichenden Bereitstellung von Ressourcen bedarf. Dies umfasst neben personellen Kapazitäten auch ein finanzielles Budget und klare Zuständigkeiten.

Tabelle 1: Indikatoren für eine Zielorientierte Evaluation

Zielfeld	Mögliche Indikatoren
1 ÖPNV zukunftsgerecht und multimodal	Fahrgastbefragungen, -zählung, Anzahl verkaufter Abos, Auswertung Mobilitätserhebung, Anzahl B+R-Anlagen und Radstationen, Pünktlichkeitsstatistik
2 Nahmobilität und Radverkehr fördern	Auswertung Mobilitätserhebung, Fuß-/ Radverkehrszählungen, -beobachtungen, Anzahl/Auslastung Fahrradabstellanlagen, Mitgliedschaft in der AGFS, Anzahl Radverkehrsbeauftragte, realisierte Alltags-/schnelle Radrouten
3 Kfz-Verkehr verträglich gestalten	Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken, Anzahl Elektroautos und Ladestationen, Anzahl Carsharing-Fahrzeuge und Nutzerzahlen, Anzahl Elektroautos im kommunalen Fuhrpark
4 integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Anzahl neuer Bau-/Gewerbegebiete mit ÖPNV-Anschluss, neue Nahversorgungsstandorte
5 Gleichberechtigte Teilhabe sichern	Auswertung Tarif, Anzahl zielgruppenspezifischer Projekte, Anzahl barrierefreier Haltestellen/ Fahrzeuge
6 Verkehrssicherheit erhöhen	Auswertung Unfallstatistik, Tempoüberwachung an besonderen Schwerpunkten
7 Wirtschaftsstandort und Resilienz stärken	Anzahl Betriebe mit Mobilitätsmanagement, Nutzung Jobticket (Kreisverwaltung), Anzahl Arbeitsplätze, Auswertung Einwoh-

nerzahlen, Pendlerstatistik

Die Evaluation des Masterplans klimafreundliche Mobilität soll die Umsetzungsfortschritte und die Bewertung der Aktivitäten in den Fokus nehmen. Daher wird eine Orientierung des Evaluationskonzeptes an den Handlungsansätzen vorgeschlagen.

Tabelle 2: Indikatoren für die Evaluation der Handlungsansätze

Handlungsansatz	Indikator	Zeitintervall
1 Knowhow aufbauen	Mitgliedschaft in der AGFS	Jährlich
	Anzahl Radverkehrsbeauftragte	Jährlich
	Auswertung Mobilitätserhebung	Alle 5 Jahre
	Anzahl/Auslastung Fahrradabstellanlagen	Alle 5 Jahre
	Fuß- und Radverkehrszählungen, -beobachtungen	Alle 5 Jahre
	Anzahl zielgruppenspezifischer Angebote	Alle 5 Jahre
	Tempoüberwachung an besonderen Schwerpunkten	Jährlich
2 Radverkehrsnetz alltagstauglich weiterentwickeln	Auswertung Mobilitätserhebung	Alle 5 Jahre
	realisierte Alltags-/schnelle Radrouten [in km]	Alle 5 Jahre
	Fuß-/ Radverkehrszählungen	Alle 5 Jahre
	Auswertung Unfallstatistik	Jährlich
3 Vorbild sein	Anzahl Elektrofahrzeuge im kommunalen Fuhrpark	Alle 5 Jahre
	Anzahl Elektroautos und Ladestationen	Jährlich
4 Erlebbar machen	Anzahl Carsharing-Fahrzeuge und Nutzerzahlen	Alle 5 Jahre
	Anzahl Elektroautos und Ladestationen	Jährlich
	Anzahl Elektrobusse	Alle 5 Jahre
5 Mobilität effizient organisieren	Anzahl betriebl. / schulisches Mobilitätsmanagement	Jährlich
	Nutzung Jobticket (Kreisverwaltung)	Alle 5 Jahre
	Pendlerstatistik	Alle 5 Jahre

Handlungsansatz	Indikator	Zeitintervall
	Kfz-Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken	Alle 5 Jahre
	Anzahl zielgruppenspezifischer Angebote	Jährlich
6 Kurze Wege und intelligente Transportketten	Anzahl neue Bau-/ Gewerbegebiete mit ÖPNV-Anschluss	Alle 5 Jahre
	Neue Nahversorgungsstandorte	Alle 5 Jahre
	Anzahl Arbeitsplätze, Auswertung Einwohnerzahlen	Alle 5 Jahre
7 Nahverkehrsplan fortschreiben	Fahrgastbefragungen, -zählung	Alle 5 Jahre
	Auswertung Mobilitätserhebung	Alle 5 Jahre
	Anzahl B+R-Anlagen und Radstationen	Alle 5 Jahre
	Pünktlichkeitsstatistik	Jährlich
	Anzahl verkaufter Abos	Jährlich
	Auswertung Tarif	Alle 5 Jahre
	Anzahl barrierefreier Haltestellen/ Fahrzeuge	Alle 5 Jahre

Eine erfolgreiche Evaluation benötigt Akzeptanz, sowohl im Zusammenspiel zwischen Politik und Verwaltung als auch innerhalb der Öffentlichkeit. Die Evaluation sollte, durch ein regelmäßiges Berichtswesen, zur transparenten Darstellung der aufgebrauchten Mittel, erzielten Erfolge sowie Entwicklungen in den einzelnen Handlungsfeldern beitragen aber auch Schwierigkeiten im Prozess aufzeigen. Denkbar wäre ein Evaluationszyklus von 5 Jahren. Die Aufgabe kann an ein externes Unternehmen vergeben oder auch in Eigenregie durchgeführt werden. Darüber hinaus sollten die Ergebnisse dann veröffentlicht werden (Zeitung, Radio, städtische Homepage, Veranstaltung, Informationsstände).

9 Ausblick

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität hat einen Prozess in Bewegung gesetzt. Der Handlungsbedarf im Hinblick auf die Klimaschutzziele kann dabei für die zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes genutzt werden. Denn klimafreundliche Mobilität erfordert eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsmittel als attraktive Alternative im Umweltverbund. Ein verknüpftes Mobilitätsangebot erfordert wiederum die Vernetzung der Akteure.

Partizipation wird daher auch im Masterplan klimafreundliche Mobilität als Basis für ein tragfähiges und umsetzungsorientiertes Konzept verstanden. Mit dem Beteiligungsverfahren wurden einerseits die Potenziale vor Ort aufgegriffen, andererseits wurden die Akteure vernetzt und als wichtige Multiplikatoren wie auch Ansprechpartner für die Umsetzung gewonnen.

Die Handlungsansätze des Masterplans klimafreundliche Mobilität sind in erster Linie an den Kreis Steinfurt adressiert. Eine wichtige Aufgabe des Kreises Steinfurt wird darin bestehen, die Akteure zu vernetzen, fachliche Beratung anzubieten und Aktivitäten zu koordinieren. Der Kreis Steinfurt kann so den Masterplan-Prozess steuern, im Rahmen der Handlungsansätze Projekte initiieren, aber auch selber umsetzen.

Die Handlungsansätze sind den Handlungsfeldern Radverkehr und Nahmobilität, Elektromobilität und Mobilitätskultur, Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr sowie ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität zugeordnet. **Knowhow aufbauen** für die Basismobilität, das Zufußgehen und Radfahren, ist auf lokaler Ebene wesentlich, um die Bedeutung einer Kultur der Nähe in politischen Entscheidungen zu verankern und Fachwissen in der Planungspraxis zu implementieren. Zur Förderung des Alltagsradverkehrs wird der Kreis das **Radverkehrsnetz weiterentwickeln** und interkommunale schnelle Verbindungen ausbauen. **Kurze Wege und intelligente Transportketten** sind Voraussetzung für eine klimafreundliche Mobilität im Alltags- und Wirtschaftsverkehr, eine integrierte Planung ist daher unerlässlich und wird in der interkommunalen Zusammenarbeit eingerichtet. Insbesondere durch die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationstechnologie entstehen neue Mobilitätsmodelle (Share Economy), die auch neue Technologien praktisch **erlebbbar machen**. Dabei wird der Kreis Steinfurt **Vorbild sein**, um Impulse zu geben und Möglichkeiten aufzuzeigen. Dazu sollen auch Multiplikatoren gewonnen werden, die Köpfe erreichen und überzeugen können. Um nicht nur das Bewusstsein sondern auch das Verhalten zu verändern, sind eine zielgruppenspezifische Ansprache, Informationen und Beratung erforderlich, die **Mobilität effizient organisieren**. In der Essenz zeigt der Masterplan Themenfelder auf, die eine Weiterentwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs erfordern. Der Kreis Steinfurt wird daher in Zusammenarbeit mit den anderen Münsterlandkreisen die **Nahverkehrsplanung fortschreiben**, um kollektive Mobilität zukunftsorientiert und regional vernetzt anzubieten.

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität ist ein Prozess, der mit Fertigstellung dieses Berichts nicht abgeschlossen wird. Vielmehr beginnen damit erst die wesentlichen Schritte der Umsetzung. Das Handlungskonzept ist daher so konzipiert, dass es sich weiterentwickeln kann. Neue Projektansätze können in die jeweiligen Handlungsansätze integriert werden und Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation aufgegriffen und nachgesteuert werden.

Die erfolgreiche Bewerbung als LEADER-Region im Steinfurter und Tecklenburger Land ist dabei eine große Chance für die Realisierung von Projekten. Der Masterplan klimafreundliche Mobilität kommt in Bewegung.

10 Quellenverzeichnis

Bezirksregierung Münster 2014 – Mobilität im ländlichen Raum, Zukunftsperspektiven. Münsterlandkonferenz, Münster.

BMUB 2014 – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: Aktionsprogramm Klimaschutz 2020. Berlin: BMUB.

FGSV 2006b – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Ausgabe 2006, Köln: FGSV-Verlag

Kreis Steinfurt 2011 – Mobilitätsverhalten 2011. Steinfurt.

Kreis Steinfurt 2013 – Potenziale zur Einrichtung von Radschnellwegen im Kreis Steinfurt. Steinfurt.

Kreis Steinfurt 2014 – Masterplan 100 % Klimaschutz.

UBA 2014 – Umweltbundesamt (Hrsg): E-Rad macht mobil – Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

WESTmbh 2014 - Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft Steinfurt mbH: Geschäftsbericht 2014. Steinfurt.

ZIV 2015 – Zweirad-Industrie-Verband: Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt 2014. Pressemitteilung 18. März 2015, Berlin.

Internet

Fraunhofer IML - Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML

(zuletzt aufgerufen: Juni 2015)

http://www.Impl.fraunhofer.de/de/themengebiete/verkehrslogistik/themen_transportverkehrlogistik/Elmo.html

11 Anhang

Anhang 1: Projektliste Handlungsprogramm	II
------------------------------------------------	----

Anhang 1: Projektliste Handlungsprogramm

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
ÖPNV der Zukunft und verknüpfte Mobilität					
Handlungsansatz 1: Nahverkehrsplan fortschreiben und Pilotprojekte umsetzen					
Bausteine	Haltestellenkataster aktualisieren	Die Umsetzung von Barrierefreiheit und intermodalen Schnittstellen benötigt eine Datengrundlage und ein konsistentes Konzept. Information über die Haltestellenausstattung vereinfacht die Nutzung des ÖPNV. Das vorhandene Haltestellenkataster des Kreis Steinfurt stammt aus dem Jahr 2002 und enthält keine Angaben zu Barrierefreiheit, Intermodalität.	PS		
	Stadt-Umland-Konzept R72/R73/7 Altenberge – Münster	3. Nahverkehrsplan Stadt Münster: In Anbetracht der Fahrgastentwicklung im Korridor Münster Zentrum - Nienberge - Altenberge sowie der peripheren Erschließung des Stadtteils Nienberge, sollen die Regionalbuslinien R72/R73 in Kooperation mit den SWMS auf einen 20'-Takt verdichtet und in Nienberge zentral über die Hülshoffstraße - mit zusätzlichen Haltestellen - geführt werden. Neben einer zentralen Erschließung wird so dem Stadtteil eine direkte und schnelle Führung über die Steinfurter Straße in Richtung Zentrum im 20'-Takt geboten. Noch zu prüfen ist die konkrete Linienführung in Nienberge über das Gewerbegebiet Haus Uhlenkotten bzw. die Altenberger Straße. Durch die Taktverdichtung der Regionalbuslinien kann der Anschluss zur Linie 16 am Knoten Wilkinghege aus und in Richtung Kinderhaus optimiert werden (alle 20 Minuten).	Planung		
Baustein Barrieren abbauen					
Bausteine	Maßnahmenplan Barrierefreiheit	Prioritätenliste zur Umsetzung von Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen, abgeleitet aus dem Haltestellenkataster	PS		
Pilotprojekt Layout der Aushangfahrpläne					
Pilotprojekt	Layout Aushangfahrpläne (Lesbarkeit, Schriftbild etc.)	Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird das Layout der Aushangfahrpläne angepasst. Die Aushangfahrpläne sollen sich zur besseren Übersichtlichkeit auf Kerninformationen konzentrieren. Schriftgröße und Lesbarkeit sollen verbessert werden. Zudem sollen die Fahrpläne linienbezogene Fahrpläne ausgehängt werden. Die neuen Aushangfahrpläne sollen vorrangig auf Produktlinien ausgehängt werden. (sukzessive ab Fahrplan-wechsel 2015)	laufend	- RVM	

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Baustein Angebot qualifizieren und Zielnetz weiterentwickeln					
Bausteine	Schienenanbindung des Flughafens FMO	Als dritter internationaler Verkehrsflughafen in NRW neben den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, die beide über einen Flughafenbahnhof verfügen, ist der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) nicht an die Schiene angebunden Auch der an der Grenze zum NRW liegende Flughafen Dortmund als größter Regionalflughafen in NRW ist über den im NRW liegenden Bahnhof Holzwickede an den SPNV angebunden. Der FMO liegt in Luftlinie ca. 7 km entfernt von der Schienenstrecke Münster – Rheine. Im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW wurde auf Grundlage eines Gutachtens eine Schienenanbindung als Verbindung zwischen den Strecken Münster – Rheine und Münster – Osnabrück untersucht. Das Vorhaben ist in Stufe 2 des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Teil Schiene) enthalten. Aktuell wird für eine Schienenanbindung von der Strecke Münster – Rheine aus Richtung Münster und Richtung Rheine die erforderliche Infrastruktur erneut untersucht und kostenseitig abgeschätzt. Nach Vorliegen der Ergebnisse und regionalen Entscheidungen wird das Vorhaben mit den aktualisierten Planungen und Anforderungen im Nahverkehrsplan NRW dargestellt.	Idee Basis	- Land NRW - ZVM SPNV / NRW - Kreis Steinfurt	
Bausteine	Einrichtung weiterer Schienehaltpunkte	Im Bereich des NRW soll darüber hinaus die Einrichtung weiterer Stationen geprüft werden, z.B. in Westerkappeln-Velpe. Unter den derzeitigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Fahrplanabhängigkeiten ist ein zusätzlicher Halt der RB 61 nicht möglich. Bei Veränderungen der Rahmenbedingungen soll die Möglichkeit der Bedienung des Haltes Westerkappeln-Velpe erneut geprüft werden.	Idee Basis	- Land NRW - ZVM SPNV / NRW - Kreis Steinfurt - Kommunen	
Bausteine	Ausbau der Schienenstrecke Münster-Gronau	Auf der Strecke Münster – Gronau soll zur Herstellung der Fahrbarkeit eines Halbstundentaktes ein ca. 2 km langer zweigleisiger Abschnitt zwischen Altenberge und Nordwalde eingerichtet werden.	Idee Basis	- Land NRW - ZVM SPNV / NRW - Kreis Steinfurt	
Bausteine	Schienenstrecke Osnabrück – Lengerich – Münster	Die Fahrten sollen in den Knoten Münster zur Minute 00 eingebunden werden, es entsteht eine Anbindung an den Fernverkehr in und aus Richtung Süden. In Osnabrück soll eine Verknüpfung mit den Verkehren in und aus Richtung Bünde erfolgen. Perspektivisch ist die Herstellung einer Verknüpfung in Osnabrück mit der RE-Linie von/nach Bremen vorgesehen. Lengerich ist ein Verknüpfungspunkt zum regionalen Busverkehr. Zur Verbesserung der Anschlusssicherheit ist eine Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen erforderlich um den Informationsfluss über die aktuelle Fahrplansituation zu gewährleisten. Des Weiteren ist die Ausweitung auf einen Halbstundentakt an Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr und die Beibehaltung der Spätverbindungen am Wochenende nach 0 Uhr ab Münster und Osnabrück vorgesehen. Bei der Modernisierung der Station Lengerich mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung besteht hoher Handlungsbedarf. Des Weiteren soll die Station Kattenvenne modernisiert werden.	Idee Basis	- Land NRW - ZVM SPNV / NRW - Kreis Steinfurt	

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Bausteine	Schienenstrecke Münster - Rheine - Emden	Die Fahrten sollen in den Knoten Münster zur Minute 00 eingebunden werden, es entsteht eine Anbindung an den Fernverkehr in und aus Richtung Süden. In Rheine soll eine Verknüpfung in und aus Richtung Ibbenbüren erfolgen. Rheine und Emsdetten sind Verknüpfungspunkte zum regionalen Busverkehr. Zur Verbesserung der Anschlusssicherheit ist eine Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen erforderlich um den Informationsfluss über die aktuelle Fahrplansituation zu gewährleisten. Das Fahrplanangebot soll neu geordnet werden zur besseren Verteilung der Fahrten mit dem Ziel eines Halbstundentaktes für alle Stationen und zusätzlichen RE-Verbindungen nach Emden und über Münster. Darüber hinaus sollen die Stationen Rheine-Mesum, Reckenfeld und Münster- Sprakel mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung modernisiert werden.	Idee Basis	- Land NRW - ZVM SPNV / NWL - Kreis Steinfurt	
Bausteine	Schienenstrecke Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück	Es soll eine Verknüpfung der RB 61 in Rheine in und aus Richtung Münster erfolgen. Der RE 60 soll in Rheine in und aus Richtung Münster und Emden verknüpft werden. Rheine und Ibbenbüren sind Verknüpfungspunkte zum regionalen Busverkehr. Zur Verbesserung der Anschlusssicherheit ist eine Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen erforderlich um den Informationsfluss über die aktuelle Fahrplansituation zu gewährleisten. Die Station Rheine ist in der Modernisierungsoffensive (MOF2) enthalten und wird modernisiert. Die Modernisierung der Station Ibbenbüren mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung hat einen hohen Handlungsbedarf. Vorgesehen ist zudem die Modernisierung der Stationen Hörstel, Ibbenbüren Esch und Ibbenbüren-Laggenbeck.	Idee Basis		
Pilotprojekt Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn					
Pilotprojekt	Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn (TN)	Die TN verbindet die Kommunen Recke, Mettingen, Westerkappeln und Lotte mit dem Oberzentrum Osnabrück. Zurzeit wird auf der Strecke nur im Auslaufbetrieb betrieben. Ziel des Kreises Steinfurt ist die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke	Planung	- Land NRW - ZVM SPNV / NWL - Kreis Steinfurt	

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
Speicher	Attraktivitätssteigerung Schnellbus	Konzepterstellung zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots für Berufspendler. z.B.: - Haltestellen in Gewerbegebieten - Umsteigezeiten an regionalen Schienenverkehr anpassen - Taktfrequenz erhöhen - Abfahrts-/Ankunftszeiten an Arbeitszeiten reg. Großarbeitgeber anpassen	Idee KSK TL		- Mettingen
	neuer Schnellbus auf Tangentialverbindung	z.B. auf der B70 - Potenzialanalyse	Idee Zukunftsmesse		
Speicher	Reaktivierung der Teutoburger Wald Eisenbahn	Konzepterstellung zur Reaktivierung der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) zwischen Lengerich und Bad Laer/Lienen (Südtrasse) z.B. als Fahrradschnellstrecke	Idee Basis		- Lienen
	Bahnanschluss Recke	Bahnanschluss Recke inkl. Nachnutzungsmöglichkeiten der Verbindung Recke - Hörstel	Idee KSK TL		- Recke - Hörstel
Speicher	Attraktivitätssteigerung Nachtbus	Konzepterstellung zur Attraktivitätssteigerung des Nachtbusangebots. Z.B.: - Taktzeiten - Route - Anschlüsse zum Schienenverkehr	Idee KSK TL		
Speicher	Fahrwegoptimierung S50 Ibbenbüren – Münster über K1n – A1	Die Schnellbus-Linie S50 (Ibbenbüren - FMO - Saerbeck - Münster) soll zukünftig über den neuen Autobahnzubringer und die A1 verkehren.	Planung	- RVM - Stadtwerke Orsnabrück	
	Tecklenburger Ringbahn	- Konzepterstellung zum Ausbau einer "Tecklenburger Ringbahn" (OS, Westerkappeln, Mettingen, Recke, Rheine, Hörstel, Ibbenbüren, Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich, Natrup, Hasbergen, OS)	Idee KSK TL		
Speicher	Wanderbus	Zurzeit wird im Kreis Steinfurt in der Sommersaison an Sonntagen ein Freizeit- bzw. WanderBus auf der Relation Münster – Tecklenburg angeboten. Der Kreis Steinfurt stützt dieses Angebot mit zurzeit 4.000 € pro Jahr. Im Rahmen der Einrichtung der Premium-Wander-Routen im Tecklenburger Land ist die Ausweitung der Wanderbusse zu prüfen.	Idee Basis	- Kreis Steinfurt - Verkehrsunternehmen - Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde	
Speicher	Stärkung und Ausbau des ÖPNV der Gemeinde Nordwalde	- Untersuchung und Darstellung bestehender Potenziale und Problemlagen - Mitwirkung am „Masterplan Mobilität“ des Kreises Steinfurt und Unterstützung der Umsetzung der dort formulierten Ziele - Bestehendes bewerben (z.B. „9 Uhr-Abo Ticket“ und „Abo-60-Plus-Ticket“)	Idee KSK ST		- Nordwalde
	ÖV-Taktung in Spitzenzeiten erhöhen		Idee Zukunftsmesse		
Speicher	ÖPNV-Verbindung Laer - Steinfurt		Idee Kommunalworkshop		
	Optimierung/Ergänzung Sonntagsangebot R45/R46/T46 Ibbenbüren – Bad Iburg	In der touristischen Region Tecklenburger Land sind Premiumwanderwege ausgewiesen worden. Zur besseren Erreichbarkeit der Wanderwege soll das ÖPNV-Angebot in dieser Region an Sonntagen ergänzt werden	Planung	- RVM - Tecklenburg Touristik - Kreis Steinfurt	

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
	Baustein Verknüpfung intermodaler und flexibler Angebote				
Bausteine	Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen	Zur Förderung der multimodalen Mobilität sollen Haltestellen an regional bedeutsamen Buslinien mit qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Die planerischen Grundlagen für das Kreisgebiet Steinfurt müssen noch geschaffen werden.	Planung	- Kommunen - Verkehrsunternehmen - Kreis Steinfurt	
Bausteine	Integrales Netz, Gewährleistung ÖPNV-Zubringer	Zuführung zu Hauptachsen: AST, Rufbusse, Morgensprinter	Idee Schlüssel-personengespräch		
Bausteine	Mobilitätskultur der Nähe stärken (lokale Quartiers-/Kleinbusse, BürgerTaxi etc.)	Zur Stärkung der Nahmobilität wird über die Einrichtung von Quartiersbussen und Bürgerautos nachgedacht. Entsprechende Pilotprojekte werden zurzeit für den Kreis Borken geplant.	Idee Basis	- Rvm - Kommunen - Kreis Steinfurt	
Bausteine	Verknüpfung von ÖPNV und Individualverkehr	Integrierte Machbarkeitsstudie zur Ermittlung geeigneter Netztrassen zur Erschließung und Verknüpfung der ÖPNV- und Individualverkehr-Potenziale mit den Kaskaden a) (Elektro-) Fahrrad b) Bus c) Schiene	Idee KSK TL		
Bausteine	Ruftaxen	Konzepterarbeitung zur Verzahnung von Ruftaxen mit neuen Medien	Idee KSK TL		
Bausteine	Revision bedarfsgesteuerter TaxiBus-Verkehr	Die bedarfsgesteuerten TaxiBus-Verkehre verursachen im Verhältnis zu den Fahrgastzahlen ein hohes Defizit. Zurzeit wird untersucht, wie die Verkehrsleistung optimiert werden kann.	Planung	- RVM - Gutachter - Münsterlandkreise	
Bausteine	geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten	Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur Schaffung geschützter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an strategischen Knotenpunkten	Idee KSK TL Idee KSK ST		
Bausteine	Fahrradbus	In der Sommersaison wird an einen Linienbus ein Fahrrad-Anhänger angehängt, der Platz bietet für bis zu 16 Räder. Der Radius der Freizeitradler wird erheblich erweitert.	laufend	- Kreis Steinfurt - Verkehrsunternehmen - Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde	
Bausteine	Apps weiterentwickeln	Weiter-/Entwicklung von Apps zur Information und Vernetzung (Uhren, Datenbrillen)	Idee Schlüssel-personengespräch		

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Pilotprojekte	Pilotprojekt ST-Mobil ausweiten				
	Weiterführung St-Mobil in Mettingen und Westerkappeln	Umsetzungsplanung zur Weiterführung und zum Ausbau des Projekts Rad+BUS mit mobilSTation für Kundenberatung und Kombination mit MobilAbo und MobilAboPLUS	Idee KSK TL		- Mettingen - Westerkappeln
	Pilotprojekt E-Busshuttle zum SPNV				
	Bahnhofsshuttle	Einsatz von Zubringern/ Shuttle von den Ortsteilen zu Bahnhöfen (z.B. kleine E-Busse)	Idee Kommunalworkshop		
Pilotprojekte	Pilotprojekte Flexibler Bürgerbus und Schülerchipkarte				
	Bedarfsgerechter Schülerverkehr	mit Chipkarte, best practice Olfen	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	Bürgerbusse weiterentwickeln	bedarfsgerechter Bürgerbus als Flächenangebot (vgl. Olfen)	Idee Schlüsselpersonengespräch		
Speicher	Speicher				
	Verknüpfungspunkte Bus, Bahn, E-Mobilität	Bahnhöfe und zentrale Haltestellen sollen zu Mobilitätsknotenpunkten ausgebaut werden: Abstimmung von Fahrplänen aufeinander, attraktive Abstellmöglichkeiten für Räder, E-Ladestationen und privilegiertes Parken für Elektrofahrzeuge oder Carsharing	LEADER	- LEADER Steinfurter Land	
	Fahrradmitnahme im ÖPNV	Verlässliche und kostenlose Fahrradmitnahme im ÖV	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	Ausbau B+R	abschließbar Radabstellanlagen, (kostenlose) Radstationen	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	MOVIE - Mobile VIElfalt	Kern der Projektidee "MOVIE - MOBILE VIElfalt" der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) ist es, abgelegene Siedlungsbereiche und kleine Ortsteile im westlichen Münsterland durch speziell angepasste Verkehrsangebote an die (Mittel-)Zentren sowie an die starken ÖPNV-Achsen anzubinden. Statt große Schnell- und Linien-Busse unrentabel auch in kleine Orte zu lenken, sollen von diesen kleinen Orten Zubringerdienste zu den bestehenden ÖPNV-Haltestellen eingerichtet werden. Die RVM beabsichtigt, diese Zubringerdienste gemeinsam mit Ehrenamtlichen und weiteren Anbietern wie sozialen Diensten zu entwickeln und umzusetzen.	Idee Basis		
	Anbindung Halen und Osterberg	Die ÖPNV-Anbindung zu den Lotter Ortsteilen Halen und Osterberg soll verbessert werden. Hierfür wird ein innovatives Mitfahr-Modell entworfen, um von den kleinsten, relativ abgelegenen Gemeindeteilen in die Gemeindezentren zu gelangen.	LEADER	- LEADER Tecklenburger Land	
	Multibus	Der Multibus fährt ohne Fahrplan, Fahrgäste müssen ihre Fahrt per Anruf anmelden, Fahrten von Haustür zu Haustür möglich, die Vergütung erfolgt auf Stundenbasis. Beispiel: Heinsberg	Idee Schlüsselpersonengespräch		
Nachttaxi für Frauen und Senioren	Sichere Mobilität in den Abend- und Nachtstunden	LEADER			

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Speicher	Klimafreundlich über Berg und Tal - Mobilitätskonzept für die Region	Projektvision welche Möglichkeiten aufzeigt, mit denen eine multimobile Vernetzung der Städte und Gemeinden des Tecklenburger Landes bis 2025 erreicht werden kann. - Ausbau der Buslinien mit alternativen Antrieben - regionales Mobilitätsmanagement - E-Bike-Ausleihangebote	LEADER		- Mettingen - Westerkappeln - Hopsten - Lienen
	RAVEN 2030	Entwicklung eines regionalplanerischen Analysemodells zur Verbesserung und Entwicklung der Nahverkehrsstrukturen im ländlichen Raum als Teil der lokalen Daseinsvorsorge	LEADER	- LEADER Tecklenburger Land	
Speicher	Maßnahmen aus den Regionale2016-Projekten „Bewegtes Land“ und „Mobile Vielfalt“ (BürgerTaxi, Kompetenzcenter Ehrenamt etc.)	Mit der Projektidee "Bewegtes Land - Mobilität in die Fläche bringen" soll das Nahverkehrsangebot in der Region attraktiver gestaltet werden. Kern ist die Schaffung bedarfsgerechter Angebote: Der Nahverkehr soll sich nicht mehr starr an Linienführungen und Haltestellensystemen orientieren, sondern an den tatsächlichen Bedürfnissen der Nutzer. Entstehen sollen beispielhafte Lösungsansätze für die Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum.	Idee Basis		
Speicher	Verbesserung reg. ÖPNV	- verbesserte Abstimmung der Taktung der Reg.-Buslinien - Einsatz von Rufbussen zu Randzeiten - Taktverdichtung am Wochenende - Einsatz von AST als Linien-Lückenschluss	Idee KSK ST		- Horstmar - Laer
	Optimierung reg. Busverkehr Altenberge	Optimierung des regionalen Busverkehrs und Integration multimodaler Mobilität (STmobil)	Idee KSK ST		- Altenberge
	Mobilität im ländlichen Raum	- Angebotsverbesserung im ÖPNV und verbesserte Anbindung der Ortsteile an Ortskerne/Mobilitätsknoten - gewährleistung einer durchgehenden Mobilitätskette	Idee KSK ST		- Horstmar
Speicher	Multimobile Gesellschaft im ländlichen Raum	In dem geplanten Projekt sollen die Anforderungen von Kommunen, KMU's und deren Mitarbeitern ermittelt und mögliche Lösungsmodelle vorgeschlagen werden. Im Rahmen dieses strategischen Mobilitätskonzeptes stehen die Bedürfnisse und Anforderungen der Zielgruppen Pendler, Bürger und KMU im Mittelpunkt. Aus den Ergebnissen der Bedürfnisse können u.a. die Anforderungen für die Nutzung von alternativen Antrieben (Hybrid, Elektro etc.) in verschiedenen Wirtschaftsbranchen abgeleitet werden. Geplant ist auch die Umsetzung vorbildlicher Modellprojekte in Pilotkommunen.	Idee Basis	- Kreis Steinfurt - kreisangehörige Kommunen - Unternehmen	

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
	Baustein Ehrenamtliches Engagement unterstützen				
Bausteine	Beraten, Initiieren und Anerkennen	Der Kreis Steinfurt berät ehrenamtliche Initiativen wie z.B. Bürgerbusvereine. Die Anregung neuer Initiativen und Vernetzung wird vom Kreis unterstützt. Es gibt eine/n Ansprechpartner/in. Das ehrenamtliche Engagement wird anerkannt und gewertschätzt.			
Bausteine	Bürgerbusse	Nach dem Motto "Bürger fahren für Bürger" wird der Bürgerbus von ehrenamtlich tätigen Bürgerinnen und Bürgern gesteuert. Der Bürgerbus, ein Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen, kann da eingesetzt werden, wo herkömmlicher Linienverkehr wirtschaftlich nicht mehr tragbar ist. Dadurch kann er auch in nachfrageschwachen Räumen oder Zeiten Mobilität gewährleisten, ohne übermäßige Kosten zu verursachen. Er ist somit eine alternative, bedarfsorientierte Bedienungsform in wirtschaftlich passender Betriebsgröße. Der Bürgerbus bedient oder ergänzt auf regelmäßigen Linien den Ortsverkehr und die ländlichen Randgebiete einer Gemeinde. Er fährt beispielsweise Kinder zum Kindergarten, Sportplatz oder ins Hallenbad, bringt Bürgerinnen und Bürger aus den Randgebieten in den Ortskern, zum Einkaufen, Arztbesuch oder ins Rathaus. Zurzeit bestehen im Kreis Steinfurt 6 Bürgerbusvereine - Westerkappeln - Emsdetten/Saerbeck - Ochtrup - Metelen - Steinfurt - Wettringen / Schüttorf (landesgrenzenüberschreitend)	laufend	- Bürgerbusvereine - RVM - Kreis Steinfurt	
Bausteine	Bürgerbus	Erstellung eines Mobilitätskonzepts für den Einsatz von Bürgerbussen (TecklenBus), z.B.: - Bedarfsermittlung - Akteursbeteiligung - Sponsorenansprache	Idee KSK TL Idee KSK ST		
	Pilotprojekt Mobilitätspaten				
Pilotprojekte	Mobilitätspaten	ehrenamtliche Bürger/innen beraten, unterstützen und begleiten bei der Nutzung alternativer Mobilitätsangebote	laufend	- RVM LEADER	- Mettingen
	Pilotprojekt bessere Verzahnung von Ehrenamt und regulärem ÖPNV				
Pilotprojekte	Verzahnung Ehrenamt und regulärer ÖPNV	Verzahnung von BürgerBus und regulärem ÖPNV zur kostenneutralen Verbesserung des Angebotes und der Zielgruppenansprache	Basis	- Bürgerbusvereine - RVM - Kreis Steinfurt - Metelen	

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
	Baustein Einfach einsteigen: zukunftsorientiertes Informations-, Tarif- und Ticketsystem				
Bausteine	Echtzeitinfo	Im Zusammenhang mit der Einführung eines Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) besteht die Möglichkeit, den Fahrgästen zukünftig Echtzeitinformationen sowohl an stationären Anzeigen als auch auf mobilen Endgeräten mittels einer App und in der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) zur Verfügung zu stellen. Dies soll über die Nutzung von Diensten der landesweiten Ist-Datendrehscheibe beim VRR geschehen.	Idee Basis	- Kreis Steinfurt - Verkehrsunternehmen - VRR - ZVM SPNV / NML	
Bausteine	einheitliche Tarife (auch Bürgerbusse)		Idee Fachforum		
Bausteine	besondere Tarifangebote	Entwicklung zielgruppenorientierter Tarifangebote für den Freizeitverkehr.	Idee Basis		
	Pilotprojekt Machbarkeitsstudie als Grundlage für den 3. Nahverkehrsplan zu Bürger- und Klimaschutzticket sowie E-Ticket				
Pilotprojekte	Tarifentwicklung (Freizeitverkehr, Senientickets, Bürgerticket)	Zur Stärkung des Freizeitverkehrs sollen spezielle Tickets im Freizeitbereich eingeführt werden. Darüber hinaus bestehen Überlegungen zu einer Umlagefinanzierung des ÖPNV.	Planung	- Kreis Steinfurt - Verkehrsunternehmen - Kommunen	
Pilotprojekte	Klimaschutzticket	Mobilitätskarte nach Cafeteria-System individuell zusammenstellbar: ÖPNV, Radstation, E-Bike/Pedelec, Leihrad/Lastenrad, Carsharing, Taxi, Hol-/Bringdienste	Idee Schlüssel-personengespräch		
Pilotprojekte	Chipkarte im ÖPNV, E-Ticketing		Idee Schlüssel-personengespräch		

Projekt		Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Speicher					
Speicher	Steinfurt Card	Bewohner und Touristen können mit der Steinfurt Card die Angebote des Bürgerbusses nutzen (Bestandteil des Willkommenspakets)	LEADER		
	Abo-Struktur nicht auf einzelne Korridore sondern einen Radius beziehen		Idee Fachforum		
Speicher	Ortstarif Altenberge	Prüfung eines Ortstarifs für Altenberge	Idee KSK ST		- Altenberge
	MobilitätsCard Tecklenburger Land	Konzepterstellung und Einführung einer MobilitätsCard Tecklenburger Land in Kooperation mit dem RVM. Mögliche inkludierte Serviceleistungen: - kostenlose Fahrradmitnahme - vergünstigte Eintrittsgelder in öffentlichen Einrichtungen - vergünstigtes Jahres-Abo ÖPNV - vergünstigte Mietkonditionen für Leih-Pedelecs	Idee KSK TL		- Mettingen - Westerkappeln
	Umlagefinanzierung	- evtl. Beteiligung der Kommunen	Idee Fachforum		
	Tarifstützung durch Steuermittel		Idee Basis		
Speicher	Gleichbehandlung der Teile der Kreisgebiete	Ost - West RVM – eigenwirtschaftlich	Idee Fachforum		
	Landesmittel als Finanzierungsinstrument		Idee Fachforum		
	Zielgruppenorientiertes Handlungskonzept ÖPNV (hinweg)	Zielgruppenorientiertes Handlungskonzept ÖPNV im ländlichen Raum (über die Gebietskörperschaften hinweg)	Idee Schlüssel-personengespräch		
	Veranstaltungsverkehre	Veranstaltungen Gelegenheitsverkehre	Idee Schlüssel-personengespräch		
Handlungsfeld Nahmobilität und Radverkehr					
Handlungsansatz 2: Knowhow aufbauen					
Bausteine	Fahrradfreundlicher Kreis Steinfurt	Der Kreis Steinfurt ist seit Mitte 2009 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Ziel der AGFS ist die Förderung des Radverkehrs sowie der Nahmobilität allgemein.	laufend	- Kreis Steinfurt - Verkehrswacht Kreis Steinfurt - ADFC - Kreisangehörige Kommunen	
	Kreisweite Bemühungen für AGFS-Mitgliedschaft	Der Kreis Steinfurt bewirbt in den Gemeinden die Mitgliedschaft in der AGFS und berät im Hinblick auf eine Bewerbung.	Idee Zukunftsmesse		
Pilotprojekt Shared Space im Ortskern					
Pilotprojekt	Planung und Umsetzung eines Pilotprojektes "Shared Space" im Ortskern dreier Kommunen im Tecklenburger Land	- Konzepterstellung und -umsetzung für die Förderung der Präferenz für Fussgänger auf den Verkehrsflächen - Konzepterstellung und -umsetzung zur Herstellung eines barrierefreien Ortskerns - Konzepterstellung und -umsetzung zur Umsetzuung eines Parkverbots im Ortskern - Konzepterstellung und -umsetzung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Ortskern (>attraktive Sitz- und Aufenthaltszonen, Begrünung) - Konzepterstellung und -umsetzung zur Schaffung (überdachter) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im/am Ortskern	Idee KSK TL		

Projekt		Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Speicher	Radverkehrsbeauftragte in jeder Gemeinde	Jede Stadt sollte einen Zuständigen für den Radverkehr haben	Idee Zukunftsmesse		
	Gleichberechtigung des Radverkehrs		Idee Fachforum		
	Radverkehrsplanung nach Standard und nicht nach Mindestmaßen		Idee Fachforum		
	geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten	Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur Schaffung geschützter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an strategischen Knotenpunkten	Idee KSK TL		
Speicher	Lastenfahrräder unterstützen	Infrastruktur für Lastenfahrräder schaffen (Stellplätze, Ausreichende Breiten, keine engen Kurven, tiefe Querungshilfen, gute Wegedecken)	Idee Zukunftsmesse		
	Zertifizierung als Radreiseregion	über ADFC-Zertifizierung von Radfernwegen hinaus: Zertifizierung als Radregion	Idee Schlüssel-personengespräch		
	Handreichung für die Kommunen	Verkehrssicherheit wird aktuell von der Kreisverwaltung als Handreichung für die Kommunen aufbereitet (auch Oberfläche etc., Radverkehrs-Infrastruktur)	Idee Themenforum		
Handlungsansatz 3: Radverkehrsnetz alltagstauglich weiterentwickeln					
Bausteine	Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur	Umsetzungsplanung für den Ausbau der (Bürger-) Radwege im Tecklenburger Land	Idee KSK TL		
	Ausbau der Radwege in Ibbenbüren	Schutzstreifen bzw. Markierungslösungen stellen kostengünstigere Maßnahme dar (insb. auch für Pedelecs)	Idee Kommunalworkshop		
	Sichere Querung anbieten (Handlungsbedarf, Münsterland e.V.)		Idee Fachforum		
Bausteine	Qualitätssicherung u.a. durch Unterhaltung der Radwegweisung	Die Radwegweisung wird systemtisch geprüft. Zudem erhält der Kreis Hinweise auf Schäden und Verbesserungsvorschläge durch die Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger.	laufend	- Kreis Steinfurt - Kreisangehörige Kommunen - Bürgerinnen und Bürger	
	Komfortabler Radverkehr	- sinnvolle LSA-Schaltung - einfache Querungen - Kreuzungsfrei - Vorfahrtsberechtigung - Abschaffung von Bettelampeln etc.	Idee Fachforum		
Bausteine	Radrouten für den Alltagsgebrauch	Stillgelegte und umgewidmete Bahntrassen sollen als Radrouten ausgebaut werden, um so als schnelle Verbindungen für den Alltagsgebrauch aber auch für Besucher und Touristen zu dienen.	LEADER	- LEADER Tecklenburger Land	
	Infotafeln zu touristischen Radrouten (Münsterland e.V.)		Idee Fachforum		

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
	Pilotprojekt Gelegenheit schafft Radler				
	Gelegenheit schafft Radler - Ausbau und Optimierung des Alltags-Radroutennetzes	Ausweisung der sichersten und kürzesten Wege zwischen den Siedlungsschwerpunkten, ergänzend zu touristischen Routen. Einrichtung von Radschnellverbindungen auf den besonders aufkommensstarken Routen	LEADER	- Kreis Steinfurt	
	Pilotprojekt schnelle Radwege ausbauen				
Pilotprojekte	Schnelle Radrouten ausbauen	Attraktivierung des Radnetzes, um bessere Mobilitätsangebote zu schaffen und ein bessere Anbindung an Mittel- und Oberzentren zu bieten. Radschnellwege werden in Zukunft für den Radverkehr und zur Förderung der Nahmobilität eine wichtige Rolle spielen. Schnelle und komfortable Radwegeverbindungen zwischen Kommunen und innerhalb einer Kommune bieten große Potenziale, Radverkehr zu fördern und somit gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Steigerung der Lebensqualität zu leisten. Radschnellwege sind komfortable, möglichst kreuzungsfreie oder mit Bevorrechtigungen an Kreuzungen und somit zügig zu befahrende Radverkehrsverbindungen. Ihre Ausbaustandards liegen deutlich über denen von bestehenden Radwegen, beispielsweise in der Breite, um schnelleren Radfahrerinnen und Radfahrern bequemes Überholen zu ermöglichen.	LEADER	- LEADER Steinfurter Land - Idee Basis: Kreis Steinfurt, kreisangehörige Kommunen, Straßenbausträger	
	Speicher				
	Verlässlichkeit des Radverkehrs	(z.B. Zeitplanung)	Idee Fachforum		
	Aufwertung bestehender Radwege	infrastrukturelle Aufwertung insb. des Belags z.B. in Rheine-Ochtrup	Idee Zukunftsmesse		
Speicher	Messgröße für die Radverkehrs-Infrastruktur: Reisegeschwindigkeit erhöhen		Idee Fachforum		

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
Speicher	Ausbau von Fuß- und Radwegen Wettringen	- Analyse der bisherigen Situation der Fußgänger und Radfahrer - Durchführung einer Bedarfsanalyse - Festlegung und Planung neuer Rad- und Fußwege in Anlehnung an das Programm „Bürgerradwege“	Idee KSK ST		- Wettringen
	Stärkung des Radverkehrs Nordwalde	- Erarbeitung und Aufstellung von Themenrouten über Nordwalde an den Radwegen (z.B. „Vogelstangen-Route“) und entsprechender Beschilderungen - Aktionen wie einen gemeinsamen Nordwalder & Altenberger „Tag des Radfahrens“ - Interkommunaler Ausbau der Radwege - Tankstellen für E-Bikes an wichtigen Knotenpunkten	Idee KSK ST		- Nordwalde
	Radwegeverbindung Ladbergen	Kreisgrenzenübergreifende Radwegeanbindung nach Ladbergen	Idee Kommunalworkshop		
Speicher	Leihfahrradsystem Münster	Leihfahrradsystem Münster anregen	Idee Zukunftsmesse		
	Fahrradwege auf ehemaligen Schienenstrecken	Radwege als direkte Verbindungen entlang ehemaliger Schienenstrecken oder Wasserwegen	Idee Zukunftsmesse		
	Radverkehr auf die Fahrbahn	Mentalität bei Rad- und Autofahrern ansprechen, gegenseitige Rücksichtnahme fördern.	Idee Zukunftsmesse		
Speicher	Fahrradabstellanlagen in Bauleitplanung berücksichtigen	Fahrradabstellanlagen bei Neubauten berücksichtigen, Stellplatzverordnung	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	Radschnellweg B54	Auf der Trasse der „alten B54“ zwischen Steinfurt und Münster soll eine Fahrstrecke für Räder, E-Bikes, ÖPNV entstehen. Der Kostenaufwand als Neubau ist gering, da die Trasse bereits vorhanden ist.	LEADER		
	Qualitativ hochwertige touristische Radrouten	Breitere Wege als Mindeststandards ERA, radtouristische Mobilität sollte auf qualitativ deutlich verbesserten Infrastrukturen stattfinden	Idee Zukunftsmesse		

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
Elektromobilität und Mobilitätskultur					
Handlungsansatz 4: Vorbild sein					
Bausteine	Vorbild sein: Wissen und Erfahrung weitergeben	Der Kreis Steinfurt ist Vorbild für einen elektromobilen Fuhrpark bzw. andere alternative Antriebstechnologien. Der Kreis berät die Kommunen aktiv zur Umstellung des kommunalen Fuhrparks. Es gibt eine/n Ansprechpartner/in.			
	Hybridfahrzeuge für die kommunale Fahrzeugflotte	Anschaffung von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antriebssystemen für die komm. Flotte, z.B.: - Hybrid-Fahrzeug	Idee KSK TL Idee KSK ST		- Hopsten - Altenberge
	Elektroautos für die kommunale Fahrzeugflotte	Anschaffung von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antriebssystemen für die komm. Flotte. Z.B.: - Elektro-Auto inkl. Schnellladestation	Idee KSK TL		- Westerkappeln - Mettingen - Lienen
Bausteine	Kooperation mit Kfz-Gewerbe und Fahrschulen	der Kreis Steinfurt initiiert eine Kooperation mit dem Kfz-Gewerbe und Fahrschulen zur Qualifikation in Hinsicht auf alternative Antriebstechnologien			
	Qualifikation Kfz-Händler	Kooperation und Qualifikation der Kfz-Händler für den Verkauf von Elektrofahrzeugen	Idee Schlüssel-personengespräch		
Bausteine	Fahrradfreundlicher Arbeitgeber	Der ADFC bietet eine Zertifizierung für Unternehmen, Behörden etc. zum fahrradfreundlichen Arbeitgeber an.	Planung		
	Fahrzeuentwicklung (Abgasreduzierung, E-Bus, Anzahl Stellplätze für Rollatoren und Rollstühle, Sirius etc.)	Durch das Unternehmen RVM wird die Fahrzeugflotte permanent erneuert. Punkte wie Minimierung der CO2- und Lärmemissionen von besonderer Wichtigkeit. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels soll in den Fahrzeugen durch den Verzicht auf eine Sitzplatzreihe auch mehr Platz für Rollatoren geschaffen werden. Dieser Verzicht auf eine Sitzreihe ist aufgrund des schnelleren Fahrgastwechsels eher für Stadtbussysteme relevant. Darüber hinaus hat die RVM das Spritsparprogramm Sirius angeschafft und stattet sukzessive alle Fahrzeuge damit aus.	laufend		
	Ausbau von Elektrotankstellen	Erarbeitung eines Ausbaukonzepts für das bestehende regionale Elektrotankstellen-Netz für Elektroautos, z.B. in direkter Umgebung von - Arztpraxen - Schulen - Krankenhäuser - Unternehmen - Altersheime	Idee KSK TL Idee KSK ST		- Hopsten - Nordwalde - Horstmar
	Kartierung der Ladeinfrastruktur	Kartierung des vorhandenen Service- und Ladeinfrastruktur-Angebots für Elektrofahrzeuge im Tecklenburger Land (online abrufbar, Smartphone-App). z.B. mit Angaben zu: - Tankstellen - Reparatur - Leihservice - Beratungsangebote - Händlerverzeichnis	Idee KSK TL		- Westerkappeln - Mettingen - Recke
Bausteine	Fahrstunden in Elektroautos	Entwicklung eines Konzepts zur Ansprache von Fahrschulen zur Durchführung von Fahrstunden in Elektro-Autos - ggf. Nutzung des komm. Elektrofahrzeugs - ggf. gemeinsame Anschaffung und Nutzung 1 Fahrzeugs durch Fahrschulen	Idee KSK TL Idee KSK ST		- Westerkappeln - Mettingen - Altenberge - Nordwalde

Pilotprojekt Elektromobilität in kommunalen Fuhrparks					
Pilotprojekt	Elektromobiler kommunaler Fuhrpark	In Bezug auf die Einführung der Elektromobilität im Kreis Steinfurt haben die Städte und Gemeinden eine Vorbildfunktion. Ziel des Projektes ist es die Kommunen bei der Anschaffung der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur zu unterstützen und die gemachten Erfahrungen in einem übertragbaren Leitfaden zu dokumentieren.	Idee Basis	- Kreis Steinfurt - Kreisangehörige Kommunen - regionale Akteure	
Speicher					
Speicher	Serviceangebote für Elektrofahrzeuge	Konzeption und Durchführung eines Pilotprojekts zur Umsetzung eines Serviceangebots für Elektrofahrzeuge in Kooperation mit Tankstellen und Werkstätten. Mögliche Teilaspekte: - Batterietausch-Service, - Batterieleasing-Angebot - Reparatur- und Wartungsservice für Elektro-Fahrzeuge	Idee KSK TL		- Hopsten
	Testphasen für E-Fahrzeuge	Testphase für E-Autos sowie für Pedelecs, damit diese richtig getestet werden können (z.B. 8 Wochen mieten, Probefahrten)	Idee Zukunftsmesse		
Speicher	ECO-Fahrtraining	Organisation und Durchführung von ECO-Fahrtraining für Bürger und komm. Mitarbeiter in Kooperation mit Fahrschulen	Idee KSK TL Idee KSK ST	- Kreis Steinfurt - kreisangehörige Kommunen - kommunale Kita's - Jugendamt	
	Ausbau Elektromobilität u.a. durch Schulung älterer Pedelecfahrer	Ziel ist die Entwicklung und Umsetzung einer Schulung für ältere Pedelecfahrer, um einem Anstieg von Unfallzahlen älterer Pedelecfahrer entgegenzuwirken. Zielgruppe sind Pedelecnutzer bzw. Radfahrer, die beabsichtigen, Pedelec zu erwerben. Dabei wurden bereits vorliegende Schulungserfahrungen aus dem Kreis Borken genutzt. Hierfür arbeiten die Akteure aus den Kreisen Borken und Steinfurt gemeinsam in einer Arbeitsgruppe an der (Weiter-) Entwicklung von Schulungskonzepten für ältere Pedelecnutzer. Es wurde eine Tool-Box erstellt, die als Grundlage für die Schulungen dienen soll.	laufend	- Kreis Steinfurt - Verkehrswacht Kreis Steinfurt - Netzwerk verkehrssicheres NRW - Provinzialversicherung - Kreissportbund	

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
	Handlungsansatz 5: Erlebbar machen				
Bausteine	Kampagne „Elektromobilität“	Für die Sensibilisierung der Bürger für alternative Antriebe im Sinne einer nachhaltigen Mobilität ist für 2015 eine umfassende Kampagne zum Thema Elektromobilität geplant.	Planung		
	Pilotprojekt Elektrobus der RVM				
	Einsatz von E-Bussen	Zurzeit wird geprüft, einen E-Bus auf der Linie R 41 von Lengerich nach Lotte einzusetzen. Die RVM favorisiert als Fahrzeug einen 12m Solobus. Da dieser aber derzeit nur ca. 260 km mit einer Batterieladung schafft und die Batteriekapazität mit jedem Jahr um 10 % abnimmt, wird die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes geprüft.	Idee Basis	- Kreis Steinfurt - Regionalverkehr Münsterland	
	Pilotprojekt Elektro-Bürgerbus				
Pilotprojekte	E-Mobilität für Bürgerbusse	Der ehrenamtlich betriebene Bürgerbusverein Emsdetten Saerbeck mit zwei Bürgerbus-Fahrzeugen trägt seit mehr als 6 Jahren und mit nahezu 90.000 Fahrgästen zur Attraktivitätssteigerung beider Kommunen und des ÖPNV bei, reduziert damit den MIV und leistet damit schon heute einen Beitrag zum Klimaschutz. Allerdings bedarf es vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, dem damit zusammenhängenden Rückgang an Schülerzahlen und der Zunahme älterer und insbesondere hochbetagter Menschen, der zunehmenden Finanzierungsprobleme des ÖPNV und insbesondere der notwendigen Anforderungen an den Klimaschutz einer zukunftsorientierten Weiterentwicklung von Bürgerbussen in Richtung „Elektromobilität“.	LEADER	- Bürgerbus Emsdetten Saerbeck e. V. - Kreis Steinfurt	
	Pilotprojekt Benutzen statt Besitzen (Nachbarschaftsauto, BürgerMobil, DorfAuto)				
Pilotprojekte	Klimaneutrales BürgerMobil	Ein voll elektrisch betriebenes Bürgermobil soll den Außenbereich Mettingens mit dem Dorfkern verbinden und somit den nichtmotorisierten Bürgern des Außenbereichs die Grundsicherung an Mobilität und die soziale Teilhabe ermöglichen	LEADER	- Stadtwerke Tecklenburger Land - Kreis Steinfurt - Regionalverkehr Münsterland (RVM) u.v.m	- Mettingen
	Carsharing im ländlichen Raum - Nachbarschaftsauto	In der Region soll ein Carsharing-System aufgebaut werden, mit dem insbesondere im ländlichen Raum der Zweit- und Drittwagen durch einen gemeinschaftlichen Fahrzeugpool zu ersetzen ist	LEADER	- LEADER Tecklenburger Land - Idee KSK TL - Idee KSK ST	- Hopsten - Wettringen
	„Dorf-Auto“ – kommunales CarSharing		LEADER	- NABU Kreisverband Steinfurt	

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
		Speicher			
Speicher	Lastenfahrrad-/Pedelec-Verleih	Free-Floating Fahrrad-/Lastenfahrrad-/Pedelec-Verleih , Vernetzung der Kommunen	Idee Kommunal-workshop		
	Tag der Elektromobilität	Konzeption und Durchführung der Aktion "Tag der E-Mobilität"	Idee KSK TL Idee KSK ST	- Kreis Steinfurt - Kreisangehörige Kommunen - Unternehmen	
Speicher	Autofreier Sonntag, Tag der alternativen Mobilität	- Am Aktionstag in ausgewählten und / oder allen Wohngebieten und/oder geeigneten Straßen nicht Autofahren - Aktionen wie bspw. Nachbarschaftspicknicks oder Fußballturniere auf der Straße veranstalten (Beispiel: BlauPause am 6. Juni 2015 in Bochum oder die „Skatenight Münster“) - Mobile Tempokontrollen und Informationsveranstaltungen zu Sicherheitsthemen der Polizei begleiten den Aktionstag - <u>Günstig wäre auch eine zeitliche Kombination mit der Eröffnung der Umgehungsstraße</u>	Idee KSK ST		- Nordwalde - Altenberge
	Elektro-Fahrräder in Lienen	Projektierung und Anschaffung einer Ladestation und 10 Elektro-Fahrrädern als Erweiterung des Projekts "E-Bikes für das Tecklenburger Land"	Idee KSK TL		- Lienen
Speicher	Lastenfahrradverleih	- Konzeptentwicklung zum Verleih von Lastenfahrrädern - Kooperationsvereinbarung mit ortsansässigen Fahrradhändlern - Erarbeitung einfacher Ausleihmodalitäten - Erarbeitung von Leasing-Konzepten - Gewinnung von Kooperationspartnern, z. B. lokale Akteure/ Vereine/Gewerbebetriebe/Fahrradhändler - begleitende Öffentlichkeitsarbeit - 1 Jahr Konzeptphase und Vorbereitung - Durchführung des Pilotprojekts - Folgejahre Maßnahmenumsetzung	Idee KSK ST		- Neuenkirchen
	E-Bike-Infrastruktur	Konzept zum Ausbau der örtlichen E-Bike-Infrastruktur	Idee KSK ST		- Altenberge
Speicher	alternative Antriebstechnologien im Bus-ÖPNV	Anstoßen einer Testreihe mit 10 Fahrzeugen in der RVM-Region zur Ermittlung der wirtschaftlichsten und kimaschonendsten alternativen Atriebstechnologie. Z.B. : - Hybrid - Wasserstoff - Gas - Strom, - Bioethanol	Idee KSK TL		
	politische Förderung von E-Mobilität	z.B. Steuerliche Begünstigung für private Nutzung kommerzieller E-Fahrzeuge	Idee Zukunftsmesse		

	Projekt	Projektidee/Projekthinhalte	Status	Akteure	Träger
Pendlerraum und Wirtschaftsverkehr					
Handlungsansatz 6: Mobilität effizient organisieren					
Bausteine	hauptamtlicher „Kümmerer“	Hauptamtlicher Verantwortlicher für das Mobilitätsmanagement auf Kreisebene	Idee Fachforum		
	Kampagne betriebliches Mobilitätsmanagement	Entwicklung von Handlungsoptionen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	LEADER	- Wirtschaftsförderung multipliziert das Thema z.B. auf Unternehmensstammtisch – Frühstück	
Speicher	Kreisverwaltung als Vorbild	Einführung/Modernisierung des betriebl. Mobilitätsmanagements	Idee Zukunftsmesse		
Bausteine	Kampagne kommunales Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist der systematische Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Dies kann auf kommunaler Ebene sowie für ausgewählte Zielgruppen und Standorte erfolgen. In Rheine hat z.B. im November 2014 eine Veranstaltung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement statt gefunden. Den Gebietskörperschaften kommt eine Schlüsselrolle zu, im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes lokale Akteure zu motivieren und zusammen mit Partnern attraktive Alternativen zur Auto(allein-)nutzung zu entwickeln. Die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung sind Interdisziplinarität, frühzeitige Beteiligungsverfahren und politisches Marketing.	Idee Basis	- Kreis Steinfurt - kreisangehörige Kommunen - Unternehmen - Car Sharing Anbieter - Verkehrsunternehmen - Weitere Stakeholder müssen noch identifiziert werden	
Pilotprojekt Runder Tisch in Gewerbegebieten					
Pilotprojekt	Runder Tisch Mobilitätsmanagement	Runden Tisch in Gewerbegebieten einführen	Idee Fachforum		
Speicher					
Speicher	JobRad	LeaseRad als Dienstfahrrad	Idee Schlüssel-personengespräch		
	Jobtickets	Zusammenschluss von Gemeindeverwaltung und Firmen zum Bezug von Jobtickets	Idee KSK ST		- Altenberge
Speicher	(Car)Sharing von Dienstfahrzeugen	Einsatz von Mitfahrerportalen, betriebl. Carsharing-Pool für Außendienst, ggf. Ausweitung auf private Nutzung außerhalb der Dienstzeiten	Idee Zukunftsmesse		
	regionale Mitfahrzentrale	Konzepterstellung zur Einführung einer regionalen Mitfahrzentrale, z.B. in Form einer - Internetplattform - Smartphone-App - Litfasssäule - eines Bereichs auf der Internetseite der Gemeinde - eines Anlaufpunkts für Berufspendler	Idee KSK TL Idee KSK ST		- Westerkappeln - Altenberge - Nordwalde - Wettringen - Horstmar

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
Speicher	Kommunen und Unternehmen als mobilitätsfreundliche Arbeitsgeber	<ul style="list-style-type: none"> - Ermöglichung von homeoffice und Gleitzeit - Austausch mit Unternehmen und Verkehrsvereinen zur Einführung von Werksverkehr (Bsp. Schmitz CargoBull, Altenberge) - Initiierung von Wettbewerben (z.B. „Ohne PKW zur Arbeit“) und entsprechende Auszeichnung wie die Initiierung eines „Pendler-Lottos“ in Nordwalder Betrieben: wer gezogen wird und nicht mit dem Auto gekommen ist, kann den „Pott“ gewinnen - Anschaffung von Betriebsrädern z.B. für Botenfahrten - Flexible Regelung für Dienstreisen schaffen (Wege unter einer bestimmten Entfernung sollten mit dem Rad statt mit dem PKW zurückgelegt werden) - Suche nach möglichen zentralen Sammelstellen (Park & Ride) - Zusammenarbeit von Personalabteilungen zur Ermittlung von Pendlerströmen und gemeinsamen Handlungskonzepten - Suche und Darstellung von Best-Practice-Beispielen - Angebot des Kreises Steinfurt für „Job-Tickets“ nutzen, z.B. durch die Gründung von Bezugsgemeinschaften, hier könnte die Gemeinde als Initiator fungieren 	Idee KSK ST		- Nordwalde
Speicher	Klimafreundliche Alternativen für den Schul- und Kindergartenweg	<ul style="list-style-type: none"> Organisation und Durchführung von Aktionen zur Verstärkung klimafreundlicher Alternativen den Schul- und Kindergartenweg zurückzulegen, z.B.: - Einführung von Schulbussen zur Bündelung des individuell organisierten Bring- und Abholdienstes durch Eltern nach dem Vorbild vom/in Verbindung mit Bürgerbuskonzept 	Idee KSK TL	<ul style="list-style-type: none"> - RVM - Krankenkassen - Senioreneheime - VHS 	
Speicher	Walkingbus	Durchführung der Aktion "Walking bus"	Idee KSK TL		<ul style="list-style-type: none"> - Mettingen - Westerkappeln - Lienen
Speicher	Bustraining für Kinder	Durchführung eines Bustrainings für Kinder	Idee KSK TL		<ul style="list-style-type: none"> - Mettingen - Westerkappeln - Hopsten
	Mobilitätsbildung in der Schule	Mobilitätsbildung in den Unterricht einbeziehen	Idee KSK TL Idee KSK ST		
	Neubürger/innenpaket Mobilität	Lebensumbrüche für Verkehrsverhaltensänderungen nutzen, Mobilitätsberatung/-ticket für Neubürger/innen	Idee Zukunftsmesse	- LEADER Steinfurter Land	
Speicher	Runder Tisch Seniorenmobilität	Transparente Projektarbeit soll vorgebracht werden. Ideenbörse zu Service-, Bring- und Holdiensten der Leitstelle Klimaschutz Rheine sind zu nutzen.	LEADER		
	Mitfahrbörse und Kulturmitfahrt	Ausweitung und Etablierung von Mitfahrbörsen wie z.B. flinc. Insbesondere die Vermittlung von Fahrgelegenheiten zu kulturellen Veranstaltungen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu erreichen sind	LEADER	- Leitstelle Klimaschutz Kreis Steinfurt	
Speicher	Mobilitätstraining für Senioren (Busschule)	Analog zu den Schulungen für Schüler werden auch spezielle Schulungen für Seniorinnen und Senioren durchgeführt	laufend		
	Mitfahrerparkplatz Burgsteinfurter Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Konzeptentwicklung des Mitfahrerparkplatzes - Planung und Erstellung des Mitfahrerparkplatzes 	Idee KSK ST		- Wettringen
	Erhebung des Pendlerverhaltens	Planung und Durchführung einer Erhebung des Pendlerverhaltens in der Gemeinde	Idee KSK TL		

	Projekt	Projektidee/Projekthalte	Status	Akteure	Träger
Speicher	Radfahrergruppen zur Arbeit gründen	Radfahrergruppen nicht nur pro Firma, sondern in Absprache mit mehreren Firmen („Mit dem Rad zur Arbeit“)	Idee Kommunalworkshop		
	Pendlerfreundliche Serviceeinrichtung beim Arbeitgeber	z. B. Duschen im Betrieb einrichten für (Rad)Pendler	Idee Zukunftsmesse		
Speicher	P+D ausbauen	P+D ausbauen statt wildem Parken	Idee Kommunalworkshop		
	Mobilitätsbüros	Mobilitätsbearbeitung zu Carsharing, Mitfahrmöglichkeiten etc.	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	Job-Tickets	Nutzung von Job-Tickets (fördern)	Idee Basis		
	Bonussystem für Schulwege per Rad	Einführung eines Bonussystems bei Nutzung des Fahrrads um den Schulweg zurückzulegen	Idee KSK TL		- Mettingen - Westerkappeln
Handlungsansatz 7: Kurze Wege und intelligente Transportketten					
Bausteine	Ort der kurzen Wege	Flächenentwicklung und Nahversorgung, interkommunal abgestimmte Gewerbeflächenentwicklung	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	ÖV und Gewerbestandorte	Langfristige, integrierte Planung von Gewerbestandorten unter Einbezug des ÖV	Idee Zukunftsmesse		
	bessere Anbindung z. B. von Gewerbegebieten		Idee Zukunftsmesse		
Pilotprojekt move: Service für Mobilität und Grundversorgung					
Pilotprojekte	move - Service für Mobilität und Grundversorgung	Entwicklung einer Doppelstrategie für eine thematische Verknüpfung von klimafreundlicher Mobilität und Nahversorgung im Sinne von Zukunftsfähigkeit und Krisenfestigkeit der Dörfer	LEADER	- LAG Steinfurter Land e.V.	
Speicher					
Speicher	kombinierte Verkehr fördern	Containerterminal Rheine	Idee Schlüsselpersonengespräch		
	Kooperation Logistik/Spediteure anregen		Idee Zukunftsmesse		
Speicher	Gemeinsame (Lebensmittel-) Auslieferungen von organisieren		Idee Zukunftsmesse		
	Elektromobilität im Lieferverkehr (auch Lkw)		Idee Themenforum		
	Bringservice im Einzelhandel	Bringservice im Einzelhandel zur Sicherung der Versorgung nicht mobiler Bevölkerungsgruppen	Idee Kommunalworkshop		