



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE ANRÖCHTE

ABSCHLUSSBERICHT

Februar 2023



Förderprojekt

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Anröchte ist im Rahmen der Förderrichtlinie Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert worden.

Förderkennzeichen: 25.18.10-005/2021-004

Laufzeit: 01.03.2022 – 28.02.2023

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Projektpartner

Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Gemeinde Anröchte und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

Auftraggeber

Gemeinde Anröchte

Hauptstraße 74

59609 Anröchte

Tel.: +49 2947 888-612

Ansprechpartner: Katja Mollerus

Birgit Hendriks

Auftragnehmer

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 58866 216

Ansprechpartner: Jana Busse

Olav Hunting



VORWORT



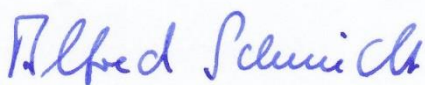
Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Mobilität ist etwas, das uns alle bewegt. Sei es der Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten. Mobilität hat dabei viele Gesichter und wir haben unterschiedliche Anforderungen an sie: Wir wollen möglichst schnell, finanzierbar, sicher, bequem und zu jeder Tages- und Nachtzeit von A nach B und zurück gelangen. Die Wahl unseres Verkehrsmittels hat dabei enorme Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima und auch auf das Angebot und die Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb einer Kommune.

Die Gesellschaft befindet sich im Umbruch und wir wollen die Mobilitätswende auch hier in Anröchte voranbringen. Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt uns dabei einen Weg auf. Einen Weg, der alle Bürgerinnen und Bürger miteinbezieht. Gemeinsam wollen wir den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr stärken und auf Alternativen zum klassischen motorisierten Individualverkehr setzen.

Bei der Erstellung des Konzeptes haben sich viele Bürgerinnen und Bürger aktiv miteingebracht. Dabei sind viele wertvolle Ideen und Maßnahmenvorschläge eingebracht worden, die Sie im Konzept wiederfinden werden. Für die Unterstützung bei der Erstellung möchte ich Ihnen an dieser Stelle meinen Dank aussprechen. Dennoch sind wir alle gefragt, die Mobilitätswende gemeinsam und zukunftsgerichtet zu gestalten.

Ihr Bürgermeister



Alfred Schmidt

VORWORT.....	2
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	6
TABELLENVERZEICHNIS	8
1 EINLEITUNG.....	9
1.1 AUFGABENSTELLUNG	10
1.2 ZIELSETZUNG	11
1.3 RELEVANTE KONZEPTE UND STUDIEN.....	13
2 VORGEHENSWEISE.....	14
2.1 ZEITPLAN	16
2.2 PARTIZIPATIONSPROZESS	18
3 GRUNDLAGENERMITTLUNG.....	26
3.1 RAUM- UND GEMEINDESTRUKTUR.....	26
3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	29
3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN	31
3.3.1 Interkommunale Verkehrsinfrastruktur	31
3.3.2 Pendlerverflechtungen	33
3.3.3 Erreichbarkeitsanalyse.....	34
3.4 MOBILITÄT IN ANRÖCHTE.....	35
4 BESTANDSANALYSE	37
4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	37
4.1.1 Nutzungsdaten zum MIV	39
4.1.2 Verkehrsstärken.....	40
4.1.3 Ruhender Verkehr	42
4.1.4 Ladeinfrastruktur und Carsharing.....	43
4.1.5 Zusammenfassung MIV	45
4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV).....	46

4.2.1	Nutzungsdaten zum ÖPNV	48
4.2.2	Straßengebundener Personennahverkehr.....	48
4.2.3	Intermodalität.....	53
4.2.4	Barrierefreiheit im ÖPNV.....	55
4.2.5	Zusammenfassung ÖPNV.....	56
4.3	RADVERKEHR	57
4.3.1	Nutzungsdaten zum Radverkehr	60
4.3.2	Radverkehrsanlagen.....	60
4.3.3	Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr.....	66
4.3.4	Fahrradabstellanlagen.....	68
4.3.5	Unfallanalyse Radverkehr	71
4.3.6	Zusammenfassung Radverkehr.....	74
4.4	FUßVERKEHR.....	75
4.4.1	Nutzungsdaten zum Fußverkehr	77
4.4.2	Betrachtung des zentralen Ortskerns.....	77
4.4.3	Fußverkehrsinfrastruktur im restlichen Gemeindegebiet	81
4.4.4	Erreichbarkeitsanalyse im Fußverkehr	83
4.4.5	Unfallanalyse Fußverkehr	85
4.4.6	Zusammenfassung Fußverkehr.....	87
4.5	TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE	88
5	MOBILITÄTSLEITBILD GEMEINDE ANRÖCHTE.....	91
6	MAßNAHMENKATALOG.....	94
7	HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT.....	96
8	EVALUATIONSKONZEPT	101
8.1	ÜBERPRÜFUNG PROJEKT-/UMSETZUNGSFORTSCHRITT	101

8.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN FÜR JEDE MAßNAHME	
.....	102
9 ZUSAMMENFASSUNG	109
10 LITERATURVERZEICHNIS	111
11 ANHANG	113

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland (1990-2019)	11
Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität	14
Abbildung 3: Projektzeitplan	17
Abbildung 4: Ergebnisse der öffentlichen Auftaktveranstaltung.....	20
Abbildung 5:Ergebnisse der Online-Karte für die Gemeinde Anröchte	22
Abbildung 6: Darstellung der Top 25 Kommentare aus der Online-Karte (unterteilt nach Schwerpunkt).....	23
Abbildung 7: Ergebnisse der 2. öffentlichen Veranstaltung	25
Abbildung 8: Raumstruktur der Gemeinde Anröchte	26
Abbildung 9: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Anröchte.....	30
Abbildung 10: Modal Split der Gemeinde Anröchte in den Jahren 2011 und 2019 (in Prozent)	36
Abbildung 11: Anforderungen an den MIV	38
Abbildung 12: Motorisierungsgrad der Gemeinde Anröchte im Vergleich	39
Abbildung 13: Verkehrsstärken auf klassifizierten Straßen in Kfz/Tag in der Gemeinde Anröchte.....	41
Abbildung 14: Ruhender Verkehr in der Gemeinde Anröchte	42
Abbildung 15: Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte	44
Abbildung 16: Mitfahrerbank am Ortsausgang Berge	44
Abbildung 17: Anforderungen an den ÖPNV	46
Abbildung 18: Helmo On-Demand Busangebot in Anröchte.....	51
Abbildung 19: Busliniennetz der Gemeinde Anröchte.....	52
Abbildung 20: Potenzielle Mobilstation am Rathaus in Anröchte	54
Abbildung 21: Barrierefreiheit im ÖPNV	55
Abbildung 22: Anforderungen an den Radverkehr	57
Abbildung 23: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung	59
Abbildung 24: Beschilderung der Radverkehrsnetzes NRW in Anröchte.....	61
Abbildung 25: Radwegenetz in der Gemeinde Anröchte	62
Abbildung 26: Radverkehrssituation an der Hauptstraße.....	63
Abbildung 27: Nicht eindeutige Beschilderung/Markierung des Radweges an der Hauptstraße.....	64

Abbildung 28: Ende des Schutzstreifens an der Kliever Straße.....	65
Abbildung 29: Erreichbarkeit der Schulen in Anröchte mit dem Fahrrad (in 5, 10 und 20 Minuten).....	67
Abbildung 30: Abstellanlagen an der Sekundarschule Anröchte / Erwitte (oben) und Pankratius Grundschule (unten).....	68
Abbildung 31: Zeitgemäße Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Rathaus (links) und am Generationenplatz (rechts).....	69
Abbildung 32: Fahrradabstellanlagen am Freibad in Anröchte.....	70
Abbildung 33: Nicht zeitgemäßer mobiler Vorderradhalter im Ortsteil Mellrich.....	70
Abbildung 34: Unfallbeteiligte bei Radverkehrsunfällen.....	71
Abbildung 35: Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp.....	72
Abbildung 36: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur.....	75
Abbildung 37: Mindestgehwegbreite.....	76
Abbildung 38: Verkehrssituation im Ortskern Anröchte (Fußverkehr).....	77
Abbildung 39: Walking Bus in der Gemeinde Anröchte.....	79
Abbildung 40: Barrierefreiheit im Ortskern Anröchte.....	80
Abbildung 41: Aufenthaltsqualität im Ortskern Anröchte.....	81
Abbildung 42: Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen.....	81
Abbildung 43: Unterstützung für die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen.....	82
Abbildung 44: Zu schmaler Fußweg an der Dorfstraße am Ortsausgang Altenmellrich.....	82
Abbildung 45: Erreichbarkeit vom Rathaus in Anröchte zu Fuß (in 5, 10 und 15 Minuten).....	84
Abbildung 46: Unfallbeteiligte bei Fußverkehrsunfällen.....	85
Abbildung 47: Fußverkehrsunfälle nach Unfalltyp.....	86
Abbildung 48: Leitbild Gemeinde Anröchte.....	91
Abbildung 49: Farbliche Kennzeichnung der Laufzeiten zur Umsetzung der Maßnahmen.....	97

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der relevanten Konzepte und Studien.....	13
Tabelle 2: Anzahl Schüler*innen und Kindergartenkinder im Gemeindegebiet Anröchte.....	28
Tabelle 3: Darstellung der interkommunalen Buslinien der Gemeinde Anröchte.....	32
Tabelle 4: Gemeinden mit den stärksten Pendlerverflechtungen in Bezug auf Anröchte.....	33
Tabelle 5: Erreichbarkeit der umliegenden Städte (Pkw, ÖPNV, Fahrrad)	34
Tabelle 6: ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Anröchte	49
Tabelle 7: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	58
Tabelle 8: Führungsformen nach Belastungsbereich	59
Tabelle 9: Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte mit dem Fahrrad	66
Tabelle 10: Funktionsbereiche Gehwege	76
Tabelle 11: Fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte	83
Tabelle 12: Maßnahmenkatalog	94
Tabelle 13: Vorschlag Umsetzungsfahrplan.....	98
Tabelle 14: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten.....	101
Tabelle 15: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen.....	105
Tabelle 16: Übersicht der Anhänge	113

1 EINLEITUNG

Rund 50 % aller Wege werden in Deutschland derzeit per Pkw zurückgelegt, wobei gleichzeitig eine hohe Abhängigkeit an fossilen Kraftstoffen (94 % am Endenergieverbrauch des Jahres 2018) im Verkehrswesen vorliegt. Die Nutzung eines Pkws erlaubt zwar eine hohe individuelle Flexibilität, sorgt aber neben klimarelevanten Emissionen für weitere negative Folgen, worunter beispielsweise Lärm, Flächenkonkurrenz, Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe zu zählen sind.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, wozu generell Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr gezählt werden, räumen viele dieser Nachteile aus. Besonders die Kombination von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und Carsharing gewinnen zunehmend an Bedeutung. Es entstehen multimodale Wegeketten. Dabei wird das Angebot an Verkehrsmitteln im Nah- und Fernverkehr – vom Pedelec, über das Elektroauto, bis hin zu Hybrid-/Elektro-Bus und Bahn möglichst einfach, flexibel und zuverlässig vernetzt. Bei der Verkehrsmittelwahl sind für die Menschen ausschlaggebend die gute Erreichbarkeit der Ziele, eine hohe Flexibilität und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots. Ein multimodales Verkehrssystem, welches die Angebotslücken der einzelnen Verkehrsmittel überwindet, kann somit mindestens die gleiche Flexibilität und Verfügbarkeit bieten, wie ein privates Auto. Die finanziellen und ökologischen Kosten sind dagegen geringer.

Menschen entscheiden zunehmend situativ, wie sie am besten ihr gewünschtes Ziel erreichen. Mobilitätslösungen wie Sharing-Konzepte und weitere Angebote werden miteinander zu einem integrierten, transparenten und kostengünstigen Mobilitätsangebot für die Nutzenden vernetzt. In Zukunft ist davon auszugehen, dass multimodalem Verkehrsverhalten noch mehr Bedeutung zuteilwird und dass sich die Verknüpfung und Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote allmählich als Routine einstellen kann. Damit es gleichzeitig attraktiv ist, das Auto stehen zu lassen, müssen das Verkehrssystem und Schnittstellen zu verschiedenen Verkehrsmitteln vorhanden sein und aufeinander abgestimmt sein.

Vor diesem Hintergrund ist eine integrierte Betrachtung des Mobilitätsgeschehens in der Gemeinde Anröchte notwendig, denn veränderte Anforderungen an das Mobilitätssystem, technologische Fortschritte sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse gilt es zu berücksichtigen.

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Mit dem Mobilitätskonzept möchte die Gemeinde Anröchte ihren Beitrag zu einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung im Gemeindegebiet und in der Region leisten. Die Herausforderungen der Gegenwart in der Gemeinde sind allerdings vielfältig. So gilt es nicht nur dem weltweiten Klimawandel entgegenzuwirken und dafür Maßnahmen auf lokaler Ebene zu initiieren, sondern auch den Problemen des demographischen Wandels und den Herausforderungen des ländlichen Raums zu begegnen.

Der demographische Wandel mit der zunehmenden Alterung der Bevölkerung verändert die Verkehrsnachfrage sowie die Anforderungen an Mobilität. Gleichmaßen erfordert die soziale Differenzierung der Gesellschaft ein Gegensteuern, um die Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsschichten gleichermaßen sicherzustellen. Darüber hinaus werden die Nutzungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich immer vielfältiger (z.B. Elektromobilität, Sharing-Konzepte, Digitalisierung).

Dem gegenüber gelten der Klimawandel und die damit einhergehenden Folgeerscheinungen in vielfältiger Weise als allgegenwärtig. Extremwetterereignisse, schmelzende Gletscher und ein genereller Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur sind die Folgen anthropogenen Handelns. Der Klimawandel erfordert einen vielfältigen und weitreichenden Wandel über fast alle Bereiche des täglichen Lebens hinweg, primär mit dem Ziel die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Ein wesentlicher Emittent von Treibhausgasen in Deutschland ist der Verkehrssektor:

„Der Energieverbrauch des Verkehrs in Deutschland hat sich seit 1960 mehr als verdreifacht. Nahezu 30 Prozent des nationalen Endenergieverbrauchs entfallen auf den Sektor Verkehr, davon basieren über 90 Prozent auf Erdöl. (...) Ein ähnliches Bild ergibt sich mit Blick auf die THG-Emissionen. Zwar konnte der über Jahrzehnte kontinuierliche Anstieg ab dem Jahr 2000 gestoppt und wieder leicht vermindert werden, dennoch haben sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs im Vergleich zu den anderen energieverbrauchenden Sektoren deutlich ungünstiger entwickelt. So lagen die THG-Emissionen im Jahr 2014 mit 160 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent etwa auf dem Niveau des Jahres 1990 (damals 163 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent). Dies entspricht einem Anteil von rund 18 Prozent an den gesamten THG-Emissionen in Deutschland“ (BMU 2016: 49)

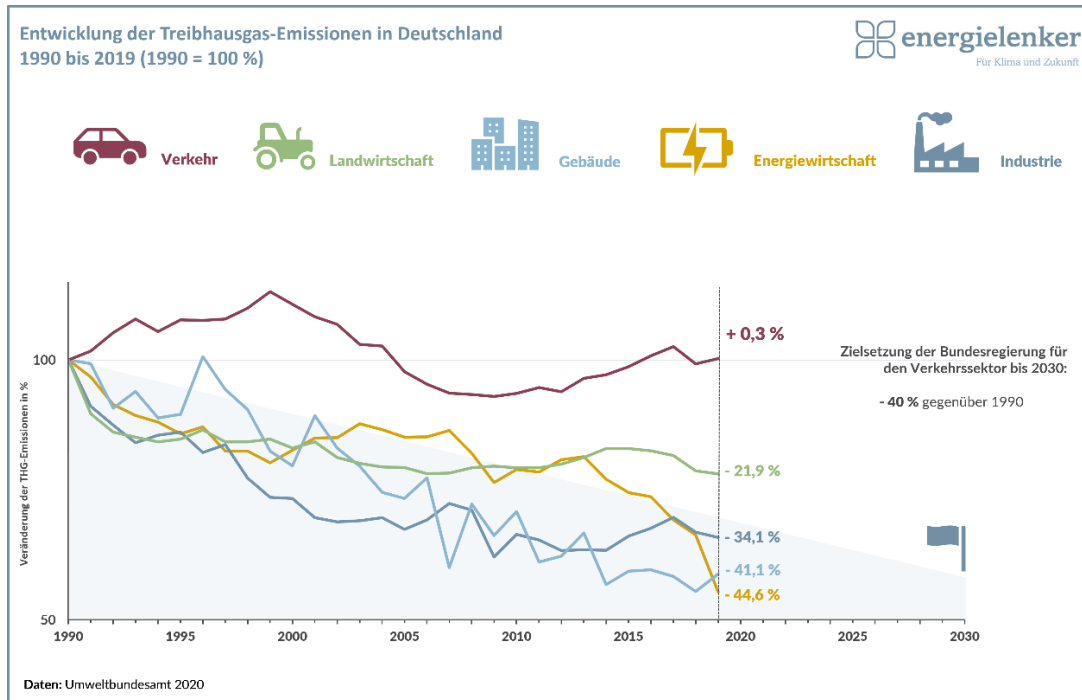


Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland (1990-2019)
[eigene Darstellung]

1.2 ZIELSETZUNG

Vor diesem Hintergrund und zur Konkretisierung der Klimaschutzvorgaben der Europäischen Union (EU), der Bundes- und Landesregierung sowie der Nachhaltigkeitsprinzipien sollen Zielsetzungen im Bereich des Verkehrs und der Mobilität für das Gemeindegebiet Anröchte auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes weiterentwickelt werden. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung von Maßnahmen, die eine Reduktion der Endenergiebedarfe und der verkehrsinduzierten THG-Emissionen herbeiführen. Diese Zielsetzung leitet sich aus dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung ab.

Das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Anröchte geht dabei mit verschiedenen Zielsetzungen einher. Diese umfassen folgende übergeordnete Handlungsansätze:

- ▶ Integrierte Mobilitätsentwicklung
- ▶ Schaffung von Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr
- ▶ Bedarfs- und bedürfnisgerechte Mobilitätsentwicklung
- ▶ Nachhaltigkeit / Ressourcenschutz

Der Hauptfokus des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Anröchte ist die integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel im gesamten Gemeindegebiet. Bereits vor der Beauftragung des Mobilitätskonzeptes hat die Politik in der Gemeinde Anröchte beschlossen, dass die Schwerpunkte im Bereich Mobilität zukünftig in der Verbesserung des Radverkehrs und ÖPNV sowie in einer verbesserten Anbindung der Ortsteile untereinander und zu den Nachbargemeinden liegen soll. Dies soll auch im Rahmen des Mobilitätskonzeptes einen Schwerpunkt darstellen. Weiterhin soll den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) eine besondere Betrachtung gewidmet werden. Mit einer fokussierten Betrachtung und Förderung des Umweltverbundes soll zukünftig eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Darüber hinaus soll der integrierte Charakter des Mobilitätskonzeptes dazu beitragen, dass verkehrsträgerübergreifende und nachhaltige Entwicklungspotenziale geschaffen werden. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Verknüpfung vorhandener Mobilitätsangebote ein.

Mit dem langfristigen Ziel des Klimaschutzes und der Reduktion der verkehrlichen Treibhausgas-Emissionen ist eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens unausweichlich. Im Umkehrschluss müssen dafür in Zukunft Alternativen geschaffen werden, welche sowohl für die innerörtlichen Verkehre als auch für die Pendelverkehre in die Oberzentren ein attraktives Angebot darstellen und sich dabei an den Bedürfnissen der Bürger*innen orientieren. Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Anröchte stellt daher die Menschen in den Mittelpunkt. Mobilität ist der Schlüssel zu einer selbstbestimmten Lebensweise und stellt eine der wichtigsten Formen der Daseinsvorsorge dar. Daher ist die Mobilität in Anröchte sowohl langfristig zu sichern als auch stetig zu verbessern.

1.3 RELEVANTE KONZEPTE UND STUDIEN

Zur Einordnung des Mobilitätskonzeptes in die bisherigen kommunalen und kreisweiten Anstrengungen für eine nachhaltige Mobilität, wird nachfolgend ein Überblick darüber gegeben. Die Auflistung beschränkt sich auf die für das Mobilitätskonzept relevanten Konzepte und Planungen:

Tabelle 1: Übersicht der relevanten Konzepte und Studien
[eigene Darstellung]

Jahr	Titel	Relevanz
2021	Konzept Mobilstationen Kreis Soest	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einrichtung einer Mobilstation Typ M am Rathaus in Anröchte ▶ Fünf Standorte in Anröchte wurden als potenzielle Satellitenstationen identifiziert: <i>Mellrich, Altenmellrich, Effeln, Berge, Uelde</i>
2018-2022	Nahverkehrsplan	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kreisweite Zielsetzung: Vollständig barrierefreier ÖPNV ▶ Als Maßnahme wird vorgeschlagen: Verbesserung des Bedienungsangebotes im Dreieck Erwitte - Anröchte - Bad Sassendorf durch Einrichtung eines einheitlichen TaxiBus-Systems ▶ Von Okt. 2015 bis März 2016 wurden 10 Fahrradboxen an der Haltestelle <i>Rathaus</i> und 10 Fahrradboxen an der Haltestelle <i>Brückenstraße</i> installiert
2019	Mobilitätsuntersuchung Kreis Soest	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Modal Split Daten zu Anröchte
2022	Klimaschutzkonzept 2.0 Kreis Soest	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In Bearbeitung, Information folgt im Abschlussbericht
2022	Gesamtverkehrliche Betrachtung / Machbarkeitsstudie WLE	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Potenzial Helmo ▶ Ausbaumöglichkeiten des ÖPNV ▶ Evtl. Reaktivierung der WLE-Strecke

Die bestehenden Konzepte und Studien dienen als Informationsquellen und zur Abstimmung und Orientierung der jeweils formulierten Ziele. Das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Anröchte bezieht die Erkenntnisse bisheriger Konzepte und Studien mit ein und baut darauf auf.

2 VORGEHENSWEISE

Wie zuvor dargestellt, werden in Deutschland ca. 80 % der Personenkilometer (Pkm) über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt (vgl. BMVI 2018b). In ländlichen Räumen ist die Bedeutung des MIV nochmals erhöht, da das Angebot an qualitativen Alternativen eingeschränkt und die Abhängigkeit vom privaten Pkw entsprechend erhöht ist.

Nichtsdestotrotz besteht anhand der nachfolgend dargestellten Handlungsansätze einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung die Möglichkeit, eine Verbesserung und somit eine Reduktion verkehrlich bedingter Treibhausgas-Emissionen in Anröchte zu bewirken. Die Vorgehensweise zur Erstellung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Anröchte umfasst aus diesem Grund die Handlungsansätze „vermeiden – verlagern – verbessern“. (vgl. Abbildung 2).

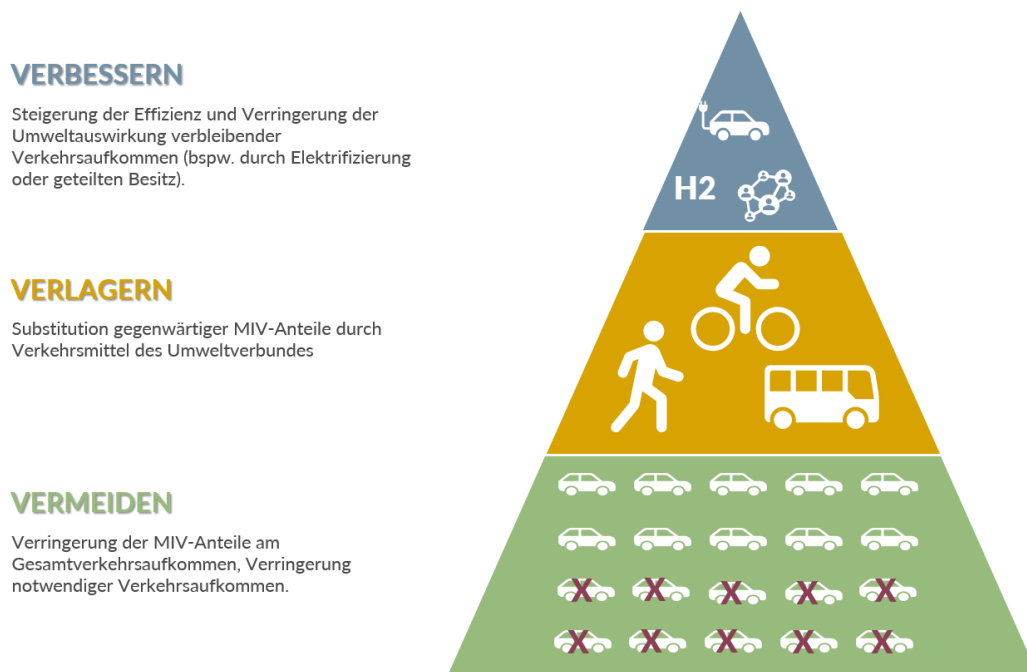


Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität
[eigene Darstellung]

Sowohl die Vermeidungs- als auch die Verlagerungsstrategie zielen darauf ab, MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren und auf klimafreundliche Verkehrsträger (z. B. Umweltverbund) zu verlagern. Anschließend sollen

Verbesserungsstrategien dazu beitragen, verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen effizient zu gestalten (bspw. durch die Einbindung emissionsarmer Antriebstechnologien).

Im Kontext der Verkehrsvermeidung liegt der Fokus auf der Verhinderung der Entstehung von Verkehrsaufkommen. Vor allem Themen der Stadtplanung sind dabei von Relevanz, denn Versorgungseinrichtungen, Siedlungsgebiete und Mobilitätsangebote sind räumlich so zu planen, dass ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen nötig ist. Dabei spielt u. a. die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen eine wichtige Rolle.

Weiterhin soll unvermeidbares Verkehrsaufkommen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden (Verlagerungsstrategie). Der MIV ist für einen Großteil der Emissionen und Endenergieverbräuche des Verkehrssektors verantwortlich und vor diesem Hintergrund sind Strategien zu entwickeln, die eine Abwicklung der Verkehrsaufkommen mittels alternativer Verkehrsmittel fördern.

Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Der ÖPNV wird häufig als Rückgrat nachhaltiger Alltagsmobilität fokussiert. Dabei stellen insbesondere der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar. Vor dem Hintergrund intermodaler Mobilität werden zunehmend auch kombinierte Mobilitätsformen, welche die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck umfassen, angesprochen¹. Im Kontext dessen soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei rücken zunehmend Car- und Bike-Sharing-Angebote in Verbindung mit dem ÖPNV in den Fokus. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote wie beispielsweise Smartphone-Apps und dahinterstehende Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

¹Intermodalität bezeichnet die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Sie ist damit ein Beispiel für die Ausdifferenzierung und Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und stellt für die Alltagsmobilität eine Form der Optimierung dar (DLR 2015).

Abschließend sollten technische Lösungen angewendet werden, um zur Verbesserung verbleibender MIV-Bedarfe beizutragen. Dadurch können die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors reduziert und gleichzeitig auch die Einsatzmöglichkeiten regenerativer Energiequellen erhöht werden. Aktuelle Diskussionen kursieren diesbezüglich vor allem um alternative Antriebstechnologien, wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität. Weitere Handlungsfelder zur Verbesserung der verbleibenden MIV-Verkehrsaufkommen ergeben sich u. a. im technischen Bereich der Verkehrssteuerung. So können beispielsweise intelligente Leitsysteme unter der Verwendung von Daten aus der Verkehrstelematik dazu beitragen, stark belastete Bereiche zu beruhigen und Fahrtzeiten zu verringern.

Aus den vorhergenannten Ansätzen ist eine individuelle Herangehensweise unter Berücksichtigung ortsspezifischer Kontextualisierung vorzunehmen. Auf diese Weise kann eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors implementiert werden, welche vor allem auf ein verändertes Mobilitätsverhalten setzt. Durch eine Stärkung des Umweltverbundes sollen klimafreundliche Verkehrsträger gestärkt und eine geeignete Alternative zum MIV geboten werden.

2.1 ZEITPLAN

Um zielgerichtete und zukunftsorientierte Maßnahmen für die Verkehrssituation in der Gemeinde Anröchte entwickeln zu können, bedarf es intensiver Vorarbeiten und einer systematischen Projektplanung bzw. -bearbeitung. Um die Ziele des Mobilitätskonzeptes erreichen zu können, sind verschiedene aufeinander aufbauende Arbeitsschritte abzuarbeiten, die die relevanten Einzelheiten sowie ort- und projektspezifischen Merkmale miteinbeziehen.

Im Wesentlichen basiert das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Anröchte auf **acht Arbeitsbausteinen**. Zu Projektbeginn ist eine umfangreiche Grundlagenermittlung durchgeführt worden. Die Erkenntnisse dessen sind im nachfolgenden Kapitel 0 (Grundlagenermittlung) und Kapitel 4 (Bestandsanalyse) verschriftlicht. Eine Zusammenfassung der Potenziale in Kombination mit dem perspektivisch herzustellenden Ideal-Zustand der Mobilität in Anröchte stellen das Mobilitätsleitbild und das zukünftige Ziel dar, welches im Abschlussbericht beschrieben wird. Als Ergebnis der Potenziale und Handlungsmöglichkeiten sind diverse Maßnahmen in den relevanten Handlungsfeldern erarbeitet worden, welche der Gemeinde einen

Handlungsauftrag für die kommenden Jahre an die Hand geben soll. Begleitet wurde der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes durch eine umfangreiche Beteiligung verschiedener Akteur*innen (s. Kapitel 2.2), deren Ideen und Anmerkungen die Entwicklung der Maßnahmen wesentlich mit beeinflusst haben.

Mit Vorliegen dieses Konzeptes ist der Prozess der nachhaltigen und zukunftsfähigen Gestaltung bzw. Entwicklung der Mobilität in Anröchte noch nicht abgeschlossen. Die gewonnenen Erkenntnisse gilt es, für zukünftige Vorhaben zu berücksichtigen und die Maßnahmen kontinuierlich zu realisieren. Ebenso gilt es, die Thematik der nachhaltigen Mobilität dauerhaft in der Gesellschaft zu verankern und die Umsetzungsschritte und das eigene Handeln sukzessiv zu evaluieren. Um diesen Prozess zu unterstützen, bilden ein Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie ein Evaluationskonzept den Abschluss des Mobilitätskonzeptes. Der Zeitplan mit Meilensteinen, die den Abschluss einzelner Bausteine darstellen sollen, ist aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich.

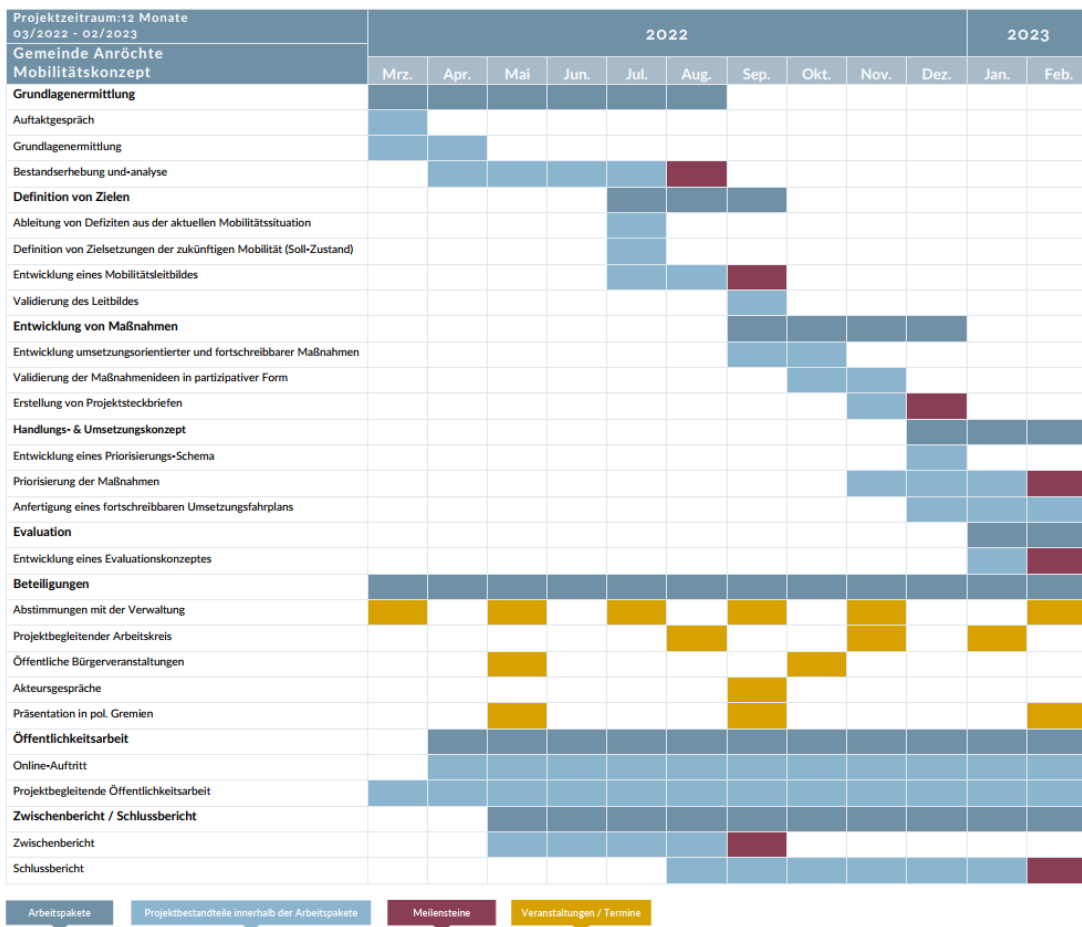


Abbildung 3: Projektzeitplan
[eigene Darstellung]

2.2 PARTIZIPATIONSPROZESS

Damit das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Anröchte als erfolgreiches, zukunftsorientiertes und bedarfsgerechtes Instrument dienen kann, ist die Beteiligung der Akteure aus der Öffentlichkeit von großer Bedeutung. Die Vertreter*innen der einzelnen Institutionen fungieren als Multiplikatoren und lokale Fachleute, deren Wissen im Rahmen der Status-Quo-Erhebung und bei der Identifikation von Handlungspotenzialen herangezogen wurde.

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Anröchte wurde so unter Mitwirkung vieler Beteiligten in der Gemeinde erstellt. Durch unterschiedliche Beteiligungsformate, wie zum Beispiel Workshops oder eine Online-Karte, hatten Interessierte die Möglichkeit sich aktiv am Mobilitätskonzept zu beteiligen.

Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer

Für eine zielgerichtete Abstimmung und Koordinierung zur Erstellung und Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes haben regelmäßige Abstimmungstermine zwischen den Mitarbeitenden der Gemeinde Anröchte (Bauamt) und denen der energielenker projects GmbH stattgefunden. Auch außerhalb der genannten Abstimmungstermine stand die Arbeitsgruppe des Mobilitätskonzeptes während der Arbeitsphase im engen Austausch untereinander.

Projektbegleitender Arbeitskreis

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis gebildet, bestehend aus Vertreter*innen der Politik und Verwaltung der Gemeinde Anröchte, den Ortsvorstehern, den Verantwortlichen des Kreises Soest und den zugehörigen Mobilitätsverbänden sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Zukunftsnetz Mobilität. Gemeinsam mit den Beteiligten des Arbeitskreises wurden wichtige Themen wie Leitziele und Maßnahmen an drei Terminen abgestimmt, ausführlich diskutiert und zum Schluss priorisiert.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Einer der wichtigsten Aspekte des Partizipationsprozesses für das Mobilitätskonzept der Gemeinde Anröchte ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Darunter ist sowohl die Beteiligung aller Bürger*innen aus Anröchte als auch lokaler Interessensvertreter*innen zu verstehen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat zum Ziel, allen Beteiligten eine Stimme zu geben und Anregungen, Wünsche und Änderungsvorschläge zur Mobilität in der Gemeinde Anröchte kundzutun. Dabei wurde die Öffentlichkeit über verschiedene Formate beteiligt:

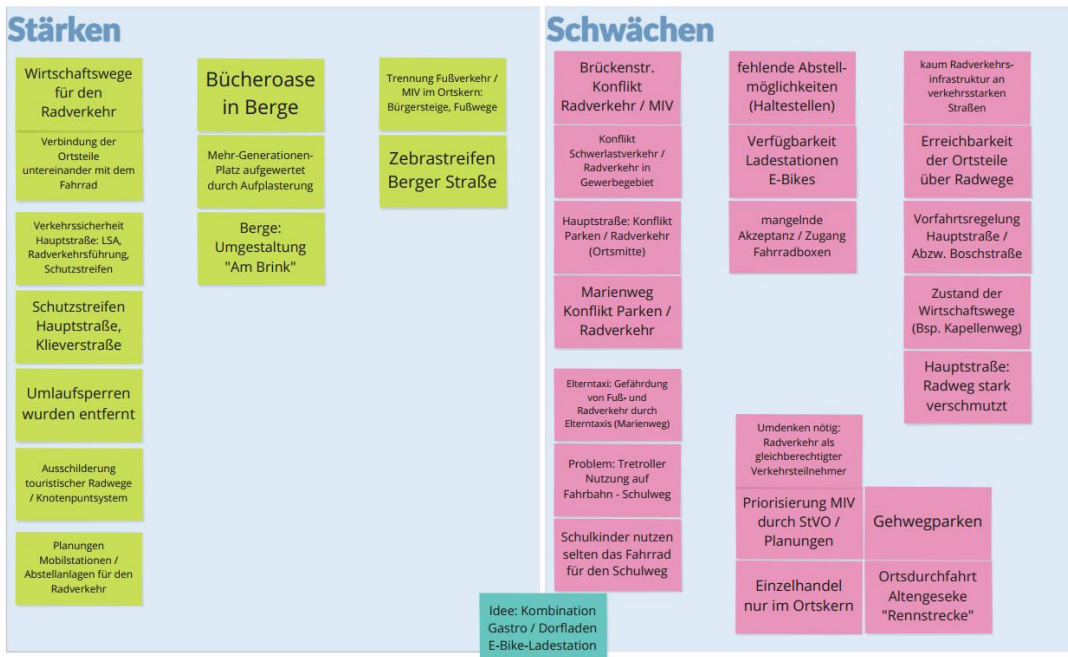
Öffentliche Auftaktveranstaltung

Die Gemeinde Anröchte hat alle Bürger*innen zur Teilnahme an der öffentlichen Auftaktveranstaltung des Mobilitätskonzeptes am 12.05.2022 eingeladen.

Nach gemeinsamer Begrüßung durch den Bürgermeister Herrn Schmidt und die Mitarbeitenden der Energielenker haben die Projektverantwortlichen die Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde vorgestellt. Im Anschluss an den einleitenden Informationsteil wurden die Teilnehmenden der Veranstaltung darum gebeten, sich zur aktuellen Mobilitäts- und Verkehrssituation im Gemeindegebiet zu äußern. In jeweils ca. 20-minütigen Durchgängen hatten die Beteiligten die Möglichkeit, den Mitarbeitenden der Energielenker in unterschiedlichen Handlungsfeldern (Fuß- und Radverkehr sowie MIV und ÖPNV) Stärken, Schwächen und Ideen hinsichtlich der aktuellen Mobilitätssituation mitzuteilen. Nach jeweils 20 Minuten wurden die Gruppen getauscht, damit alle Teilnehmenden zu allen Handlungsfeldern etwas beitragen konnten. Dabei sind folgende Ergebnisse gesammelt worden:

Fuß- und Radverkehr

MOBILITÄTSKONZEPT



MIV, ÖPNV und alternative Mobilität

MOBILITÄTSKONZEPT



Abbildung 4: Ergebnisse der öffentlichen Auftaktveranstaltung [eigene Darstellung]

Online-Karte und Chat-Termine

Neben der öffentlichen Auftaktveranstaltung hatten Einwohner*innen der Gemeinde Anröchte vom 13.05.2022 bis zum 26.06.2022 die Möglichkeit über eine Online-Karte Beiträge zur aktuellen Verkehrssituation in Anröchte zu erstellen. Dabei war es möglich, Punkte auf einer Karte zu setzen und diese mit einer Kategorie (z.B. baulicher Mangel oder fehlende Verbindung), einem Handlungsfeld (Fußverkehr, Radverkehr, Busverkehr, Autoverkehr, E-Mobilität, Car- und Bike-Sharing und Sonstiges) sowie einem Kommentar zu versehen (vgl. Abbildung 5). Zusätzlich konnten die Teilnehmenden die bereits erstellten Beiträge liken. Dadurch wurde für das Projektteam sichtbar, welche Beiträge von mehreren Personen als wichtig empfunden wurden.

Um Fragen und Anmerkungen zur Online-Karte und zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes beantworten bzw. mit der Bevölkerung diskutieren zu können, wurden zwei sogenannte Chat-Termine angeboten. Sowohl am 09.06.2022 als auch am 23.06.2022 bestand die Möglichkeit, sich über die Online-Plattform Zoom mit den Mitarbeitenden der Energielenker über die Online-Karte auszutauschen.

Insgesamt sind 157 Beiträge an das Projektteam herangetragen worden, während 898 Likes verteilt worden sind. Aufgrund der Anonymität der Teilnehmenden und der Möglichkeit, mehrere Beiträge auf einmal zu erstellen, ist nicht ersichtlich, wie viele Personen an der Online-Karte teilgenommen haben. Eine detaillierte Auswertung sowie eine Übersicht aller Kommentare befinden sich im Anhang 1 und 2.

Wie in Abbildung 5 ersichtlich, befindet sich ein Großteil der gesetzten Punkte im Ortskern von Anröchte. Dabei werden insbesondere Gefahrensituationen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Hauptstraße thematisiert. Außerhalb des Ortskerns sind hauptsächlich Punkte zu erkennen, die eine fehlende Verbindung zwischen den Ortsteilen ansprechen. Dies gilt sowohl für den Radverkehr als auch für den öffentlichen Personennahverkehr.

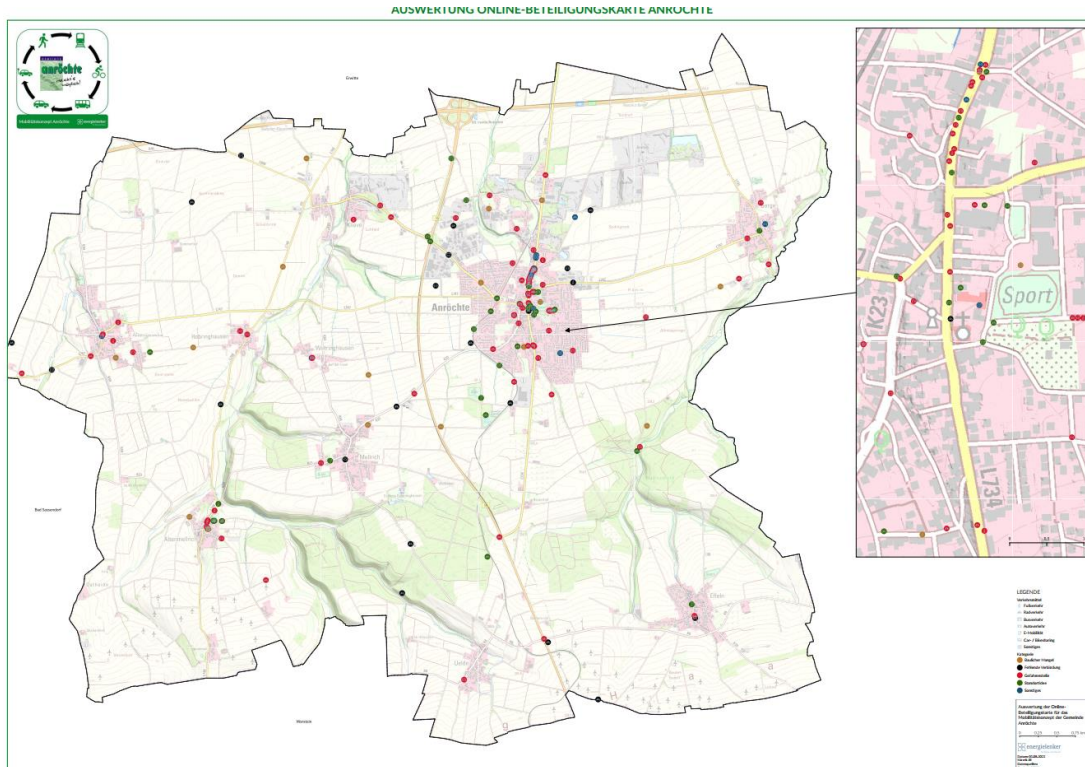


Abbildung 5: Ergebnisse der Online-Karte für die Gemeinde Anröchte
[eigene Darstellung]

Bei Betrachtung der 25 Kommentare mit den meisten Likes (die Beiträge, die von mehreren Personen als wichtig empfunden werden), lassen sich thematische Schwerpunkte identifizieren (vgl. Abbildung 6). Insgesamt ist eine Konzentration auf den Radverkehr, den ÖPNV und gefährliche Situationen durch den MIV festzustellen. Dies deckt sich mit den politisch beschlossenen Schwerpunkten vor Anfang des Mobilitätskonzeptes und zeigt, dass die Bevölkerung und die Politik die gleichen Ziele verfolgen.

Bezüglich des Radverkehrsthemas bestehen zwei klare Oberkategorien, nämlich die fehlenden Verbindungen zwischen den Ortsteilen und die Qualität der bereits vorhandenen Radwege. Im Bereich ÖPNV sind es die fehlenden Verbindungen nach Soest und Bad Sassendorf, sowie das unzureichende Angebot von Helmo, die im Rahmen der Online-Karte mehrfach thematisiert und als wichtig empfunden werden. Außerdem sind einige Kommentare zum Thema Autoverkehr vorhanden. Hierbei werden insbesondere die Themen Geschwindigkeit des MIV, fehlende Sichtverhältnisse durch den ruhenden Verkehr und eine Idee für einen Pendlerparkplatz thematisiert.

Radverkehr



ÖPNV und MIV



Abbildung 6: Darstellung der Top 25 Kommentare aus der Online-Karte (unterteilt nach Schwerpunkt)
[eigene Darstellung]

Akteursgespräche

Zwischen der ersten und zweiten öffentlichen Veranstaltung fanden drei digitale Gespräche zwischen dem Projektteam und ausgewählten Akteuren aus der Gemeinde Anröchte statt. Ende September 2022 wurden in diesem Rahmen drei Akteursgespräche durchgeführt mit:

- ▶ Schulen, Kitas, Altenheim und Caritas Anröchte
- ▶ Vereine, Feuerwehr und Ortslandwirte
- ▶ Unternehmen

Ziel der Akteursgespräche war, die intensive und zielgruppenbezogenen Diskussion zum Thema nachhaltige Mobilität in der Gemeinde Anröchte sowie die Anforderungen und Wünsche der genannten Zielgruppen bezüglich einer Umsetzung aus erster Hand erfahren zu können. In den jeweiligen Terminen wurden sowohl Stärken und Schwächen der aktuellen Infrastruktur gesammelt, als auch erste Zielsetzungen und Maßnahmenideen formuliert.

2. Öffentliche Veranstaltung

Ebenso wie zum Anfang des Projektes hat die Gemeinde Anröchte alle Bürger*innen zur Teilnahme an der zweiten öffentlichen Veranstaltung des Mobilitätskonzeptes eingeladen. Die Veranstaltung fand am 20.10.2022 statt. Anders als im ersten Termin stand die gemeinsame Entwicklung von Maßnahmenideen im Mittelpunkt. So hatten alle Teilnehmer*innen die Möglichkeit, sich konkrete Änderungen bezüglich der Mobilitätssituation in der Gemeinde zu überlegen. Aufgrund der Gruppengröße und -dynamik wurde die Diskussion im Plenum geführt. Bei der 2. öffentlichen Veranstaltung konnten Ergebnisse gesammelt werden, die maßgeblich bei der Entwicklung von umsetzungsorientierten Maßnahmen beigetragen haben (vgl. Abbildung 7).

Fuß- und Radverkehr

MABNAHMEN



ÖPNV und MIV

MABNAHMEN



Abbildung 7: Ergebnisse der 2. öffentlichen Veranstaltung
[eigene Darstellung]

3 GRUNDLAGENERMITTLUNG

Um einen Eindruck über die Ausgangssituation in der Gemeinde Anröchte und die Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept gewinnen zu können, wird im nachfolgenden Kapitel die Gemeinde Anröchte vorgestellt.

3.1 RAUM- UND GEMEINDESTRUKTUR

Die Gemeinde Anröchte liegt im Südosten des zugehörigen Kreises Soest und im Osten des Landes Nordrhein-Westfalen. Die als Grundzentrum fungierende Gemeinde befindet sich am Nordrand des sogenannten Haarstrangs und gehört dem Regierungsbezirk Arnsberg an. Mit einer Gesamtfläche von 7.379 ha stand Jahr 2020 (IT.NRW 2022a) ist die Gemeinde Anröchte eine der kleinsten Kommunen des Kreises Soest.

Mitten im Kreis Soest gelegen, wird das Gemeindegebiet von vier Nachbarkommunen umgeben. Im Uhrzeigersinn sind dies die Stadt Erwitte im Norden, die Stadt Rүthen im Osten, die Stadt Warstein im Süden und die Gemeinde Bad Sassendorf im Westen.

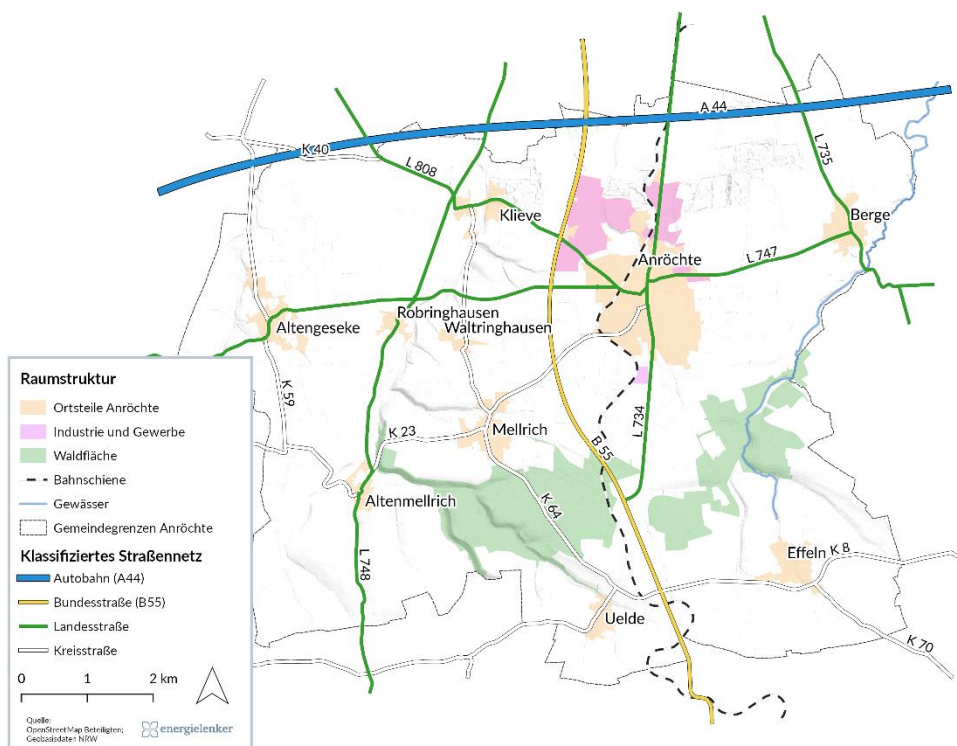


Abbildung 8: Raumstruktur der Gemeinde Anröchte
[eigene Darstellung]

Die Gemeinde Anröchte lässt sich in zehn Ortsteile untergliedern, die sich in der Fläche und Bevölkerungszahl stark voneinander unterscheiden. In alphabetischer Reihenfolge lassen sich folgende Ortsteile unterscheiden: Altengeseke, Altenmellrich, Anröchte, Berge, Effeln, Klieve, Mellrich, Robringhausen, Uelde und Waltringhausen.

In der Gemeinde Anröchte bestehen mehrere Orte und Einrichtungen, die aufgrund ihrer Funktion für viele Personen im Alltag eine wichtige Rolle spielen („Points of Interest“). Dadurch, dass die Orte regelmäßig von vielen Personen aufgesucht werden und im Rahmen der Mobilität eine zentrale Bedeutung zugeschrieben bekommen können, sind diese Orte im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Die Orte mit einer besonderen Funktion in der Gemeinde Anröchte sind die Gewerbegebiete, die Schulen und Kindertagesstätten, zentrale Einrichtungen der Nahversorgung sowie die Tourismus- und Freizeiteinrichtungen.

Gewerbegebiete

Im Norden des Gemeindegebietes, südlich der Autobahn 44 und östlich der Bundesstraße 55 befinden sich die größten Gewerbegebiete der Gemeinde Anröchte („Gewerbegebiet West“ und „Gewerbegebiet Nord“). Weitere kleinflächige Gewerbebestände befinden sich an der Berger Straße in Anröchte („Gewerbegebiet Ost“) sowie an der Belecker Straße („Gewerbegebiet Süd“).

Schulen und Kindertagesstätten

Die Gemeinde Anröchte verfügt insgesamt über eine Grundschule mit einem Hauptstandort in Anröchte und einem Teilstandort in Mellrich sowie eine Sekundarschule. Die Gesamtanzahl an Schüler*innen liegt bei 819 (Stand 09.2022, vgl. Tabelle 2). Die Sekundarschule sowie eine der Grundschulen befinden sich in unmittelbarer Umgebung im Ortsteil Anröchte, während die zweite Grundschule im Ortsteil Mellrich vorzufinden ist. Die restlichen Ortsteile haben neben den (insgesamt sieben) Kindertageseinrichtungen kein Bildungsangebot vorzuweisen. Insgesamt können die sieben Kindertageseinrichtungen 354 Kinder unterbringen.

Tabelle 2: Anzahl Schüler*innen und Kindergartenkinder im Gemeindegebiet Anröchte
[eigene Darstellung nach Gemeinde Anröchte 2022]

Schulen	Anzahl Plätze
Sekundarschule Anröchte / Erwitte	405
Pankrätius Grundschule	333
Pankrätius Grundschule Mellrich	81
Alle Schulen	819
Kindertageseinrichtungen	354
Insgesamt	1.173

Zentrale Nahversorgung

Im Zentrum der Gemeinde Anröchte sind drei Einzelhandelsgeschäfte verortet, bei denen ebenfalls von einer erhöhten Frequentierung ausgegangen werden kann. Dazu zählen der REWE-Einzelhandel entlang der Hauptstraße und der LIDL in unmittelbarer Nähe entlang der Berger Straße sowie der etwas nördlicher an der Hauptstraße gelegene sb LÜNING und der EDEKA-Markt am Kathagen. Ab November 2022 wurde das Angebot an der Berger Straße ergänzt durch eine Rossmann-Filiale sowie einen Getränkemarkt. Neben den Geschäften für den täglichen Gebrauch bestehen zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte entlang der Hauptstraße (z.B. Mode, Blumen, etc.).

Tourismus und Freizeiteinrichtungen

Die wichtigsten Tourismus- und Freizeiteinrichtungen in Anröchte stellen die Sportanlagen sowie Naherholungsgebiete dar. Ein Sportplatz befindet sich im Ortsteil Anröchte neben dem Bürgerhaus, ein weiterer Sport- sowie Tennisplatz liegt neben dem Waldfreibad Anröchte, welches ebenfalls als wichtiger Freizeitstandort angesehen werden kann. Drei weitere Sportplätze sind in den Ortsteilen Berge, Effeln sowie Mellrich zu verorten.

Des Weiteren bietet die Gemeinde mit dem Naturschutzgebiet „Pöppelschetal“ nördlich von Effeln sowie einem Waldgebiet nördlich von Uelde zwei Naherholungsgebiete an, die für Freizeitaktivitäten wie Wandern und Radfahren genutzt werden können.

3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Stand 01.02.2022 betrug die Einwohnerzahl der Gemeinde Anröchte 10.972 Einwohner*innen, die auf einer Fläche von 73,79 km² lebten. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 138,6 Einwohner*innen pro km². Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Kreises Soest von ca. 226,6 Einwohner*innen pro km² ist die Gemeinde Anröchte deutlich weniger dicht besiedelt. Auch im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Landes Nordrhein-Westfalen von ca. 525,5 Einwohner*innen pro km² und im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerungsdichte von Gemeinden des gleichen Typs (größere Kleinstadt: ca. 187,5 Einwohner*innen pro km²) weist die Gemeinde eine niedrige Bevölkerungsdichte auf.

Die insgesamt 10.972 Einwohner*innen verteilen sich auf die 10 genannten Ortsteile aus Kapitel 3.1. Dabei fällt auf, dass knapp zwei Drittel aller in Anröchte wohnhafte Personen im Ortskern (Anröchte) angesiedelt sind, gefolgt von Ortsteilen mit Einwohnerzahlen zwischen 500 und 1000 Einwohner*innen, wie Altengeseke, Berge, Effeln und Mellrich und Ortsteilen mit Einwohnerzahlen unter 500 Einwohner*innen, wie Klieve, Robringhausen, Uelde und Waltringhausen:

Altengeseke	823 Einw.	Klieve	379 Einw.
Altenmellrich	337 Einw.	Mellrich	741 Einw.
Anröchte	6.773 Einw.	Robringhausen	160 Einw.
Berge	687 Einw.	Uelde	283 Einw.
Effeln	704 Einw.	Waltringhausen	85 Einw.

Modellrechnungen des Landes NRW zeigen, dass zukünftig mit einer stagnierenden Bevölkerungszahl zu rechnen ist (vgl. IT.NRW 2022a: 8; Abbildung 9). Sie zeigen auch, dass der demographische Wandel die Gemeinde zukünftig betreffen wird, denn den größten Anteil, der in der Gemeinde wohnhaften Personen, stellt die Altersgruppe der über 65-Jährigen dar. Die Modellrechnung der Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen zeigt, dass dieser Anteil in den nächsten 15 bis 20 Jahren weiter zunehmen wird. So wird für die Gemeinde Anröchte für das Jahr 2025 ein Zuwachs der über 65-Jährigen von über 19 % prognostiziert, während für das Jahr 2040 sogar eine Zunahme von knapp 66 % erwartet wird (im Vergleich zu 2018). Dies führt zusammen mit der

schrumpfenden Entwicklung der Altersgruppen unter 65 Jahren zu einer Alterung der Bevölkerung sowie einem Rückgang der Bevölkerungszahl auf ca. 9.200 Einwohner*innen bis 2040.

Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Anröchte

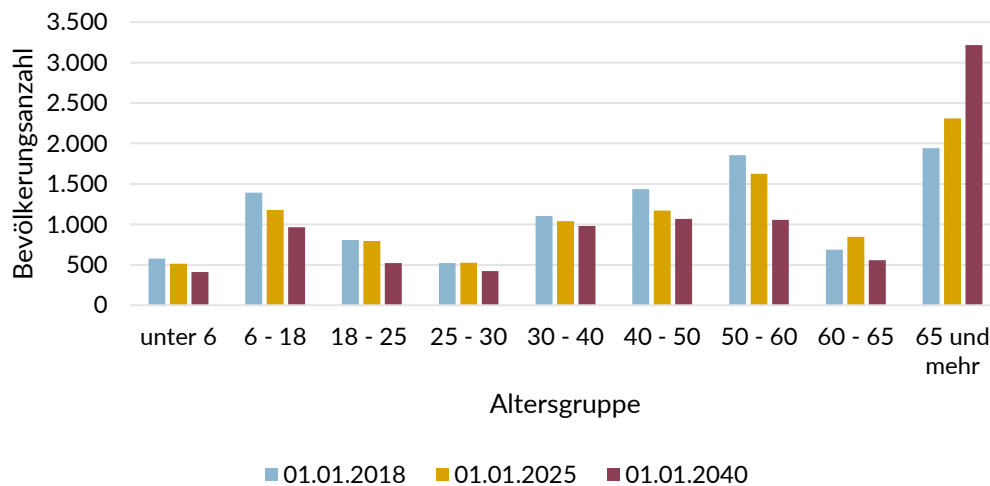


Abbildung 9: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Anröchte

[eigene Darstellung nach IT.NRW 2022a: 8]

Im Vergleich zu den Prognosen des Landes-Nordrhein-Westfalen kann festgestellt werden, dass die Entwicklungen des demographischen Wandels in der Gemeinde Anröchte den Durchschnitt des Landes übertreffen, denn für Nordrhein-Westfalen wird für das Jahr 2025 ein Zuwachs der über 65-Jährige von ca. 9 % prognostiziert, während im Jahr 2040 mit einer Zunahme von 33 % zu rechnen ist (im Vergleich zum Ausgangsjahr 2018).

Der demographische Wandel stellt die Gemeinde Anröchte heute und auch zukünftig vor weitgreifende Herausforderungen, wovon die Bereiche Mobilität und Verkehr unmittelbar betroffen sind, denn um die Mobilitätsfreiheit der Bevölkerung weiterhin gewährleisten zu können, muss bestimmten Alters- und Bevölkerungsgruppen aufgrund möglicher körperlicher Einschränkungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN

Es bestehen unterschiedliche regionale Verflechtungen zwischen der Gemeinde Anröchte und den umliegenden Kommunen. Dies gilt sowohl für interkommunale Beziehungen der Bevölkerung (wie z.B. Pendlerbewegungen) als auch für die verkehrliche Infrastruktur (wie z.B. das Straßenverkehrsnetz und das Angebot des öffentlichen Verkehrs).

3.3.1 Interkommunale Verkehrsinfrastruktur

Klassifiziertes Straßennetz

Die Gemeinde Anröchte ist in vielerlei Hinsicht an das klassifizierte Straßennetz angeschlossen. An der nördlichen Gemeindegrenze verläuft die Bundesautobahn A44, die einen direkten Anschluss an die Städte Dortmund, Kassel und Soest bietet. Der Gemeindeanschluss an die A44 erfolgt über das Kreuz „Erwitte / Anröchte“, welches mit der Bundesstraße B55 verbunden ist. Die B55 verläuft von Nord nach Süd durch die Gemeinde und schließt an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen an.

Das klassifizierte Straßennetz innerhalb der Gemeinde Anröchte wird von Landesstraßen dominiert. Das dichte Netz verbindet den Ortsteil Anröchte sternförmig mit den umliegenden Ortsteilen. In Ost-West-Richtung verläuft die L747, die eine Verbindung nach Altengeseke sowie nach Berge darstellt. Auf der Nord-Süd-Achse verläuft die L734, welche im Norden die Stadt Erwitte mit Anröchte verbindet und im Süden an die B55 schließt. Die L808 führt aus Anröchte Richtung Nord-West.

Weitere Landes- und Kreisstraßen verbinden die Ortsteile untereinander. Eine wichtige Verbindung ist die L748, die als Nord-Süd-Achse die Ortsteile Klieve, Robringhausen und Altenmellrich verbindet. Weiterhin bedeutsam sind die Mellricher Straße (K23), die Mittelstraße (K64) und die Effelner Straße (K8 und K64).

Das klassifizierte Straßenverkehrsnetz wird von zahlreichen Gemeinde- und Erschließungsstraßen ergänzt. Sie binden die unterschiedlichen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete an das klassifizierte Straßennetz an. Zudem gibt es im zentralen Ortsteil Anröchte mehrere Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Straßen.

Schienegebundener Personennahverkehr (Bahnverkehr)

Die Gemeinde Anröchte verfügt über keinen Anschluss an das Schienennetz. Der nächstgelegene Bahnhof ist der Bahnhof Lippstadt. Anröchte ist mittels einer Direktanbindung (S60) an diesen Bahnhof angeschlossen. Vom Rathaus Anröchte dauert die Fahrt 24 Minuten. Am Bahnhof Lippstadt besteht Anschluss an die Nahverkehrsstrecken Münster – Warburg (RB 89) und Düsseldorf – Kassel (RE 11 - RRX) sowie an den Fernverkehr. Die Reaktivierung der WLE-Strecke von Lippstadt nach Warstein wird zurzeit in einer Machbarstudie geprüft, sodass eine eventuelle Anbindung am SPNV zukünftig bestehen könnte.

Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr)

Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Gemeinde Anröchte wird größtenteils von der „Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH“ betrieben.

Das interkommunale ÖPNV-Angebot besteht aus drei Buslinien: die RegioBus-Linie R61, die SchnellBus-Linie S60 und die NachtBus-Linie N1. Die drei genannten Buslinien verbinden die Gemeinde Anröchte auf der Nord-Süd-Achse mit den umliegenden Kommunen Lippstadt, Erwitte im Norden und Warstein im Süden.

*Tabelle 3: Darstellung der interkommunalen Buslinien der Gemeinde Anröchte
[eigene Darstellung nach RLG 2022]*

Nr.	Verbindungstyp	Linienverlauf
S60	Schnellbus	Lippstadt – Erwitte – Anröchte – Warstein
R61	RegioBus	Erwitte – Anröchte – Belecke – Warstein
N1	Nachtbus	Anröchte – Erwitte – Lippstadt

3.3.2 Pendlerverflechtungen

Im Jahr 2021 verzeichnete die Gemeinde Anröchte durchschnittlich 2.880 Einpendelnde und 3.898 Auspendelnde pro Tag. Daraus ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von -1.018 und ein Gesamtaufkommen von 6.778 Pendelnden. Die Tagesbevölkerung beträgt 9.171 Personen bei insgesamt 10.972 Einwohner*innen (vgl. Tabelle 4). Das innergemeindliche Pendlersaldo beträgt durchschnittlich 1.862 Personen pro Tag. Das stärkste Gesamtaufkommen herrscht in Verbindung mit Lippstadt. Durchschnittlich 668 Personen pendeln pro Tag von Lippstadt nach Anröchte und 1.114 Personen aus Anröchte nach Lippstadt. Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von -446 Personen und ein Gesamtaufkommen von 1.782 pendelnden Personen. Neben Lippstadt besteht auch zwischen Anröchte und Erwitte eine starke Pendlerverflechtung. 429 Einpendelnde und 509 Auspendelnde ergeben ein Pendlersaldo von -80 und ein Gesamtaufkommen von 938 Pendelnden zwischen Anröchte und Erwitte. Auch Warstein und Soest weisen eine hohe Pendlerverflechtung mit der Gemeinde Anröchte auf. Aus Anröchte pendeln 391 Personen nach Warstein und 524 Personen nach Soest. Es ergibt sich ein Gesamtaufkommen von 610 Pendelnden zwischen Anröchte und Warstein und 713 Pendelnden zwischen Anröchte und Soest (IT.NRW 2022b). Weitere Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Gemeinden mit den stärksten Pendlerverflechtungen in Bezug auf Anröchte
[eigene Darstellung nach IT.NRW 2022b]

Gemeinde	Auspendelnde	Einpendelnde	Pendlersaldo	Gesamtaufkommen
Lippstadt	1.114	668	-446	1.782
Soest	524	189	-335	713
Erwitte	509	429	-80	938
Warstein	391	219	-172	610
Rüthen	122	167	45	289
Geseke	100	171	71	271
Weitere Gemeinden	1.133	1.037	-96	2.170
Anröchte Gesamt	3.898	2.880	-1018	6.778

3.3.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeit der kreisangehörigen Kommunen ausgehend von Anröchte unterscheidet sich zeitlich je nach Verkehrsmittelwahl. Untenstehend wurde eine Erreichbarkeitsanalyse vom Rathaus Anröchte zu den zentralen Haltestellen bzw. Bahnhöfen der Städte Soest, Lippstadt, Erwitte sowie Warstein durchgeführt. Dabei wurde von einer Referenzzeit von 9:00 Uhr morgens an einem Wochentag ausgegangen. Sie zeigt, dass in den meisten Fällen mit dem Pkw die schnellste Fahrtzeit erreicht wird. Besonders auf der Verbindung Anröchte – Soest dauert die Fahrt mit dem ÖPNV signifikant länger, da ein Umstieg in Lippstadt erforderlich ist. Auf den Verbindungen von Anröchte nach Lippstadt und Warstein wird nur eine leicht schnellere Fahrtzeit mit dem Pkw erreicht. Auf der Verbindung Anröchte – Erwitte ergibt sich eine identische Fahrtzeit mit Pkw und ÖPNV. Die Fahrtzeiten mit dem Fahrrad sind in allen Fällen am längsten, was an der geringeren Geschwindigkeit liegt. Hierbei ist hervorzuheben, dass die Strecken für Fahrradfahrende in fast allen Fällen kürzer ausfallen als für Pkw-Fahrende (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Erreichbarkeit der umliegenden Städte (Pkw, ÖPNV, Fahrrad)
[eigene Darstellung nach Google Maps]

Von	Nach	Fahrtzeit und Distanz Pkw	Fahrtzeit und Distanz Fahrrad	Fahrtzeit ÖPNV
Anröchte, Rathaus	Soest, Bahnhof	21 min. (21,9 km)	59 min. (19 km)	40 min.
	Lippstadt, Bahnhof	19 min. (15,5 km)	40 min. (13,8 km)	26 min.
	Erwitte, Bahnhof	7 min. (5,5 km)	14 min. (5,5 km)	7 min.
	Warstein, Markt	16 min. (13,6 km)	48 min (13,6 km)	22 min
	Rüthen, Markt	15 min (13,8 km)	57 min (12,9 km)	43 min

3.4 MOBILITÄT IN ANRÖCHTE

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung in der Gemeinde Anröchte wird insbesondere die Verkehrsmittelwahl bzw. der daraus abgeleitete Modal Split als aussagekräftiger Indikator herangezogen. Der Modal Split gibt Auskunft darüber, wie hoch der Anteil verschiedener Verkehrsträger am Gesamtaufkommen aller Wege ausfällt. Es handelt sich um eine zentrale Größe der Verkehrs- und Mobilitätsplanung, denn mit Hilfe von Modal Split Daten ist auf einfache Weise ersichtlich, wie hoch der Anteil der ökologisch vorteilhafteren Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen ausfällt. In einer Mobilitätsuntersuchung des Kreises Soest (2019) sind Modal Split-Daten für die Gemeinde Anröchte der Jahre 2011 und 2019 öffentlich zugänglich gemacht worden. Diese aussagekräftigen Daten über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Anröchte werden von weiteren Daten der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Soest unterstützt und bieten eine gute Grundlage für die Einschätzung der Situation in der Gemeinde.

An durchschnittlichen Werktagen verlässt 91 % der Bevölkerung des Kreises Soest das Haus. Pro Person werden durchschnittlich 3,3 Wege zurückgelegt, die im Mittel 23 Minuten pro Weg dauern. Insgesamt werden im Durchschnitt 81 Minuten für Ortsveränderungen aufgewendet und 13 Kilometer pro Person pro Tag zurückgelegt (Planersocietät 2020). Es wird außerdem deutlich, dass im Kreis Soest ein Großteil der Bevölkerung für viele Wegezwecke auf das Auto zurückgreift. Vorneweg liegt der Arbeitsweg, den nach Ergebnissen der Mobilitätsuntersuchung 80 % der Befragten mit dem Pkw zurücklegen (Planersocietät 2020).

Verkehrsmittelwahl

Neben den allgemeinen Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Soest können aus den erhobenen Daten zudem Rückschlüsse bezüglich der Verkehrsmittelwahl in der Gemeinde Anröchte gezogen werden. Den empirisch belastbaren Daten der Mobilitätsuntersuchung für das Jahr 2019² ist zu entnehmen, dass 67 % aller Wege mit einem Pkw zurückgelegt werden (59 % als Fahrzeugführer*innen und 8 % als Mitfahrer*innen). Obwohl diese Zahl sogar für eine

² Die Erhebungen der Untersuchungen in 2011 (Mai bis Juli) und 2019 (September und Oktober) haben zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattgefunden, sodass witterungsbedingte Unterschiede sich auf dessen Grund nicht ausschließen lassen.

ländliche Kommune sehr hoch liegt, ist bereits eine Verbesserung gegenüber dem Jahr 2011 festzustellen, als 79 % des Verkehrsaufkommens auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzuführen waren (vgl. Abbildung 10).

Ein Drittel aller Wege kann auf die Verkehrsmodi des Umweltverbundes zurückgeführt werden. Auf den Umweltverbund, der sich aus dem Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr zusammensetzt, entfallen in der Gemeinde Anröchte 33 %. Im Jahr 2011 betrug der Verkehrsanteil des Umweltverbundes noch 21 %, sodass bereits eine positive Entwicklung erkennbar ist. Jedoch bestehen große Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsmodi des Umweltverbundes. Während der Fußverkehr zwischen 2011 und 2019 von 6 % auf 18 % gestiegen ist, haben bezüglich des Radverkehrs (1 % Zunahme) sowie im ÖPNV (1 % Abnahme) keine großen Veränderungen stattgefunden (vgl. Abbildung 10). Im Vergleich zum kreisweiten Modal Split liegt der Anteil des Fußverkehrs und des ÖPNV in Anröchte jeweils 1 % über dem kreisweiten Durchschnitt. Der Anteil des Radverkehrs hingegen liegt 5 % unterhalb des kreisweiten Anteils (Planersocietät 2022).

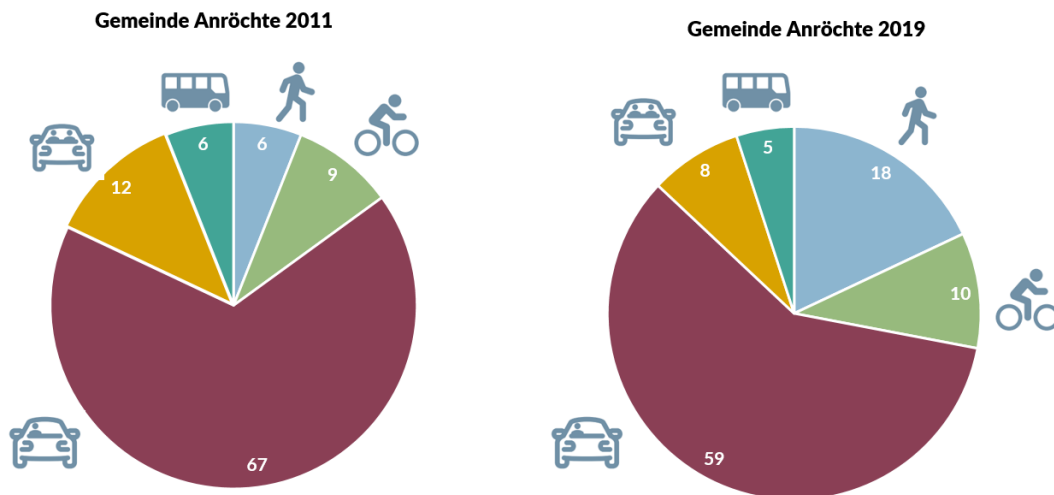


Abbildung 10: Modal Split der Gemeinde Anröchte in den Jahren 2011 und 2019 (in Prozent)
 [eigene Darstellung nach Planersocietät 2020:47]

Aus den Daten der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Soest kann abgeleitet werden, dass die Weiterentwicklung der nachhaltigen Mobilität vor allem durch den Ausbau des ÖPNV- und Radverkehrsanteils am Modal Split gefördert werden kann, denn beide Verkehrsmodi bieten eine Alternative für mittlere bis lange Strecken mit dem privaten Pkw.

4 BESTANDSANALYSE

Zur Erfassung der Handlungsbedarfe im Mobilitätssektor der Gemeinde Anröchte erfolgte eine Erfassung der Ausgangssituation im Rahmen einer Bestandsaufnahme sowie einer Zustandsanalyse der derzeitigen Situation. Zur Ermittlung der Ausgangssituation wurden bestehende Daten der Gemeinde Anröchte sowie des Kreises Soest ausgewertet. Zudem wurden anhand eines Online-Beteiligungsverfahrens aktuelle Daten erfasst, die Auskunft über die Mobilitätssituation und die Meinungen der Bevölkerung zur verkehrlichen Situation in Anröchte geben sollten. Um die aktuelle Situation bestmöglich erfassen zu können, ergänzt eine Ortsbegehung des Auftragnehmers die zur Verfügung stehenden Daten.

4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr verursacht neben Treibhausgasemissionen ebenso Lärm, Flächenkonkurrenz, Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe. Hauptziel des Mobilitätskonzeptes ist es daher, das motorisierte Individualverkehrsaufkommen zu reduzieren und die Mobilitätsnutzung auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Für manche Wegezwecke (Transport großer Objekte, etc.), und manche weit entfernten und bisher mit dem ÖPNV schlecht angebundenen Ziele, stellt der Umweltverbund allerdings noch keine Alternative dar, sodass mit einem verbleibenden MIV Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss. Daher ist neben der Verlagerung des MIV Verkehrsaufkommens genauso die umweltfreundliche und effiziente Gestaltung des verbleibenden unvermeidbaren MIV-Verkehrsaufkommens anzustreben. Dazu zählt unter anderem die Reduktion der Schadstoffbelastung durch alternative Antriebsformen wie Elektromobilität und Wasserstoffzellen.

Weil zu erwarten ist, dass sich die Nutzung von Elektro- und Wasserstoffbetriebenen Pkw in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter vergrößern wird, ist eine entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Neben der Antriebsform wird aber auch das Teilen von Fahrzeugen, Wegen und Raum eine immer wichtigere Rolle spielen. Carsharing-Konzepte und Fahrgemeinschaften werden immer populärer und stellen auch für ländliche Kommunen eine Möglichkeit dar, um die Anzahl der Fahrzeuge im Gemeindegebiet zu senken.



Abbildung 11: Anforderungen an den MIV
[eigene Darstellung]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Universelle Gültigkeit hat zudem die Straßenverkehrsordnung (StVO), welche zahlreiche Regeln und Vorschriften für den Straßenverkehr enthält. Auch wenn der Schwerpunkt der Novelle der StVO 2020 insbesondere einen besseren Schutz von Radfahrenden bedeutet, bleibt das Verkehrsrecht in Deutschland laut einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes darauf ausgerichtet, „den motorisierten Individualverkehr gegenüber den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern sowie dem ÖPNV inhaltlich und strukturell“ zu bevorzugen (Umweltbundesamt, 2019, S. 295) und den „fließenden Verkehr“ als besonders schützenswert einzustufen (ebd. S. 82). Eine Änderung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes ist daher kein leichtes Anliegen, aber sehr erstrebenswert.

4.1.1 Nutzungsdaten zum MIV

Der motorisierte Individualverkehr ist in der Gemeinde Anröchte der Hauptverkehrsträger. Dies geht aus dem Modal Split aus dem Jahr 2019 hervor. Etwa zwei Drittel (67% MIV-Anteil) aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Immerhin ist im Vergleich zum Jahr 2011 ein Rückgang zu erkennen (79% MIV-Anteil) (vgl. Abbildung 10).

Die hohen Nutzungszahlen spiegeln sich auch in den Zulassungsdaten der motorisierten Fahrzeuge wider. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt sind (Stand 01.01.2022) 7.313 Personenkraftwagen in Anröchte zugelassen, von denen 566 (entspricht 7,7%) gewerblich gehalten werden (vgl. KBA 2022). Der Motorisierungsgrad in der Gemeinde lässt sich aus den Fahrzeugzulassungen sowie der Bevölkerungszahl errechnen und beträgt 713 Pkw je 1.000 Einwohner*innen. Aufgrund dessen, dass die Gemeinde Anröchte im ländlichen Raum liegt, ist grundsätzlich von einem erhöhten Pkw-Aufkommen auszugehen. Das spiegelt sich auch im Vergleich zu den Daten des Landes NRW (581 Pkw je 1.000 Einwohner*innen) und des Bundes (583 Pkw je 1.000 Einwohner*innen) wider. Auch der Motorisierungsgrad im Kreis Soest (643 Pkw je 1.000 Einwohner*innen) liegt unter dem der Gemeinde Anröchte (vgl. Abbildung 12), sodass von einer überdurchschnittlich hohen Zahl an Pkws pro Person in der Gemeinde ausgegangen werden kann.

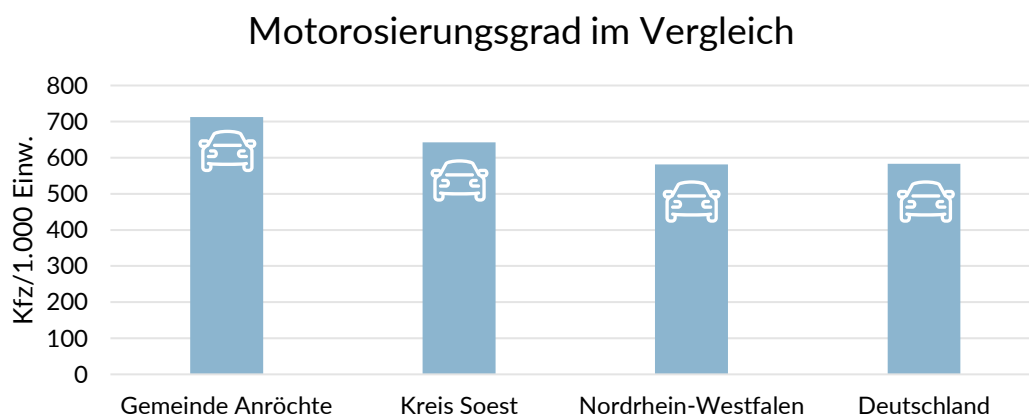


Abbildung 12: Motorisierungsgrad der Gemeinde Anröchte im Vergleich
[eigene Darstellung nach KBA 2022]

4.1.2 Verkehrsstärken

Zur Erfassung der Verkehrsstärken in der Gemeinde Anröchte liegen Verkehrsdaten der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen des Landesbetriebs Straßenbau NRW aus dem Jahr 2015 vor. Sie geben die durchschnittliche Verkehrsstärke je Straßenabschnitt für das klassifizierte Straßenverkehrsnetz an.

Die Ergebnisse zeigen, dass besonders die B55, welche die Gemeinde mit der nördlich liegenden A44 verbindet, eine hohe Verkehrsstärke aufweist. An der Anschlussstelle verkehren 10.076 Kfz pro Tag, auf dem westlich von Anröchte liegenden Teil 7.566 Kfz pro Tag. Der südliche Teil, von und nach Warstein, ist mit 8.358 Kfz pro Tag ebenfalls stark belastet.

Auch die L734 bzw. Hauptstraße, die auf der Nord-Süd-Achse durch Anröchte verläuft, weist eine hohe Verkehrsstärke auf. Auf dem nördlichen Abschnitt fahren 6.342 Kfz pro Tag und auf dem südlichen Abschnitt, der in die B55 mündet, 3.125 Kfz pro Tag. Der mittlere Abschnitt im Ortsteil Anröchte ist mit 9.296 Kfz pro Tag am stärksten belastet und ist insbesondere zu den Stoßzeiten stark befahren. Ebenfalls stark befahren sind die in west-ost verlaufenden Verbindungstraßen L747 und L808 zur B55. Hier werden Verkehrsstärken von bis zu 4.671 Kfz pro Tag erreicht. Alle weiteren Landesstraßen weisen eine deutlich geringere Verkehrsbelastung auf und liegen bei unter 2.000 Kfz pro Tag (vgl. Abbildung 13).

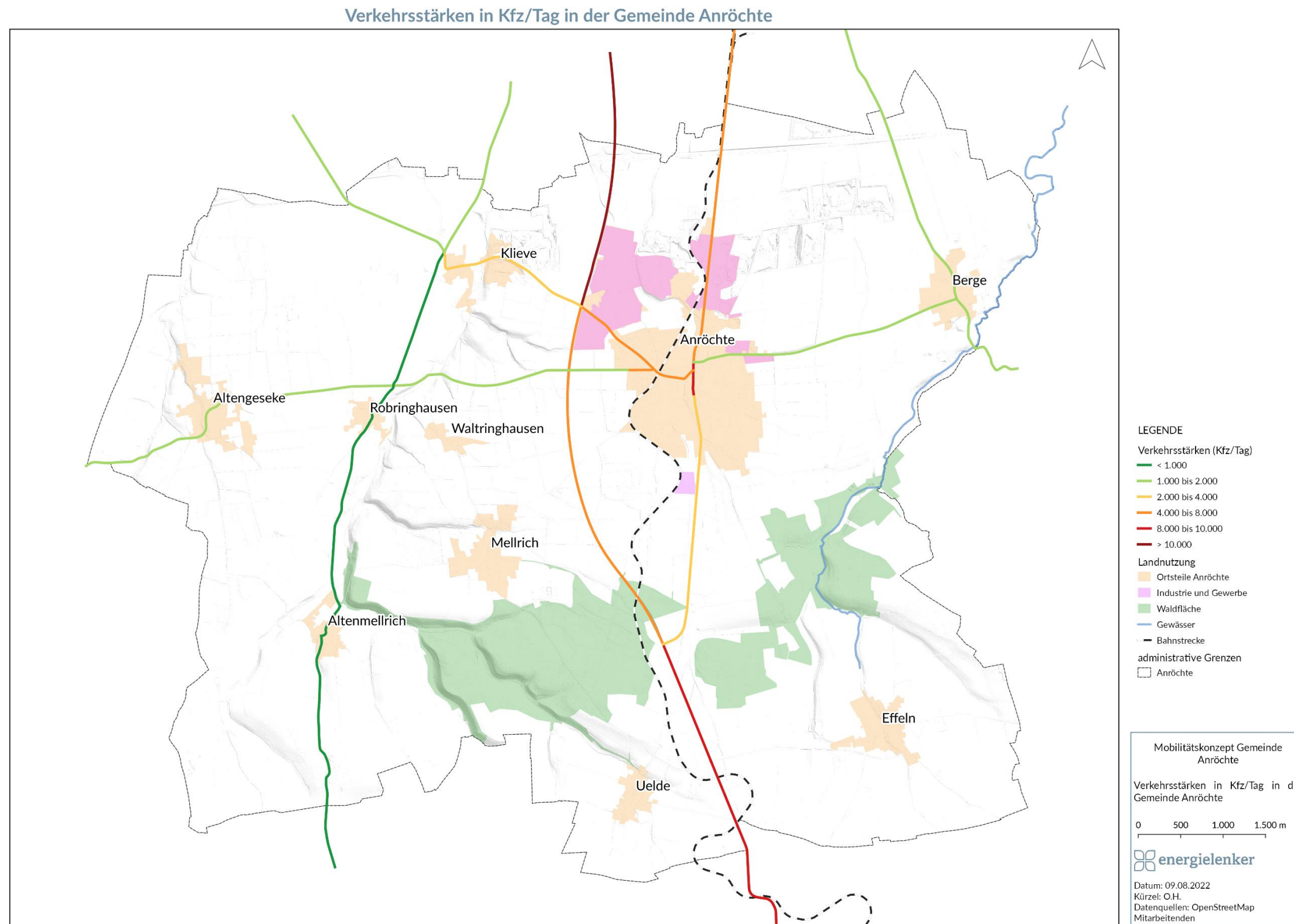


Abbildung 13: Verkehrsstärken auf klassifizierten Straßen in Kfz/Tag in der Gemeinde Anröchte
 [eigene Darstellung nach Straßen.NRW 2015]

4.1.3 Ruhender Verkehr

Aufgrund des hohen Stellenwertes des Autos in der Gemeinde Anröchte ist eine Betrachtung des ruhenden Verkehrs unumgänglich. Die Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs hat nicht den Anspruch vollständig und fehlerfrei zu sein, sondern versucht, einen Überblick über die vorhandenen öffentlichen und halb-öffentlichen Parkflächen in allen Ortsteilen zu geben. Anhand einer Luftbild-Untersuchung in Kombination mit einer Ortsbegehung konnte festgestellt werden, dass öffentliche Parkplätze hauptsächlich im zentralen Ortskern vorhanden sind.

Im östlichen Bereich des Ortskerns Anröchte, an zentralen öffentlichen Gebäuden wie dem Bürgerhaus, befinden sich mehrere großflächige Parkmöglichkeiten, die kostenlos nutzbar sind. Hier ist eine rege Nutzung zu beobachten (vgl. Abbildung 14). Teilweise werden die Parkflächen entgegen der Soll-Parkrichtung genutzt – so werden Einzelstellplätze zweifach genutzt. Weitere große Parkplätze befinden sich an den zentralen Einkaufsmöglichkeiten (REWE, LIDL und SB LÜNING) sowie entlang der Hauptstraße. Weitere Parkflächen sind i.d.R. im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (bspw. dem Freibad, an Sportstätten, an Kirchen) vorzufinden. In den anderen Ortsteilen sind bis auf wenige Ausnahmen (u. a. Schützenverein St. Georg in Altenmellrich) keine großflächigen Parkmöglichkeiten vorhanden.



Abbildung 14: Ruhender Verkehr in der Gemeinde Anröchte
(links: schlecht einsehbare Kreuzung an der Niederstraße, rechts: Parkplatz am Bürgerhaus)
[eigene Aufnahmen]

Neben Parkplätzen stehen auch straßenbegleitende Stellflächen zur Verfügung. Insbesondere an der Hauptstraße werden diese Abstellmöglichkeiten stark genutzt. Das Parken am Straßenrand sorgt jedoch teilweise für gefährliche Situationen an schwer einsehbaren Kreuzungen, wie bspw. an den Kreuzungen Hauptstraße-Bullerstraße und Hauptstraße-Niederstraße. An diesen Stellen versperren parkende Fahrzeuge auf den an den Kreuzungen nächstgelegenen Stellplätzen die Einsicht der Hauptstraße (vgl. Abbildung 14). Auch an Kreuzungen der Mellricher Straße kann diese Problematik vorgefunden werden. Diese Sicherheitsprobleme sind auch in der Online-Karte thematisiert worden. Zusätzlich stellt das straßenbegleitende Parken entlang der Hauptstraße sowie das Halten von Fahrzeugen auf Radwegen eine Gefahr für die weiteren Verkehrsteilnehmer*innen dar. Grundsätzlich wurden in der Online-Karte fast ausschließlich Beiträge zu Gefahrenstellen verfasst. Dazu zählt auch die Einfahrt von der Hauptstraße zum REWE-Parkplatz, die von Radfahrenden in der Gegenrichtung verbotswidrig als Ausfahrt genutzt wird.

In den kleineren Ortsteilen beschränkt sich der ruhende Verkehr größtenteils auf straßenbegleitendes Parken, stellt jedoch im Gegensatz zum Ortsteil Anröchte keine größeren Probleme dar.

4.1.4 Ladeinfrastruktur und Carsharing

Zurzeit befinden sich insgesamt zwei Ladestationen in Anröchte. Eine Ladesäule vom Typ 2 mit zwei 22 kW Anschlüssen wird von Innogy betrieben und befindet sich auf einem Parkplatz hinter der Gemeindeverwaltung Anröchte. Eine Ladestation von „Schneller Strom Tanken – DRWZ Mobil GmbH“ bietet einen Anschluss des Typs 2 mit 43 kW, einen 50 kW CCS-Anschluss sowie einen 50 kW CHAdMO Anschluss an. Sie befindet sich in der Obere Kirchstraße vor der Volksbank Anröchte. Durch die Bereitstellung weiterer Ladesäulen kann die Elektromobilität in der Gemeinde attraktiver gestaltet werden, damit mehr Menschen die Anschaffung eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs in Erwägung ziehen.



Abbildung 15: Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte

(links: Ladesäule an der Gemeindeverwaltung, rechts: Ladesäule bei der Volksbank Anröchte)

[eigene Aufnahmen]

Im Ortsteil Altenmellrich ist an der Halle des Schützenvereins St. Georg eine weitere Ladestation ausgeschildert. Hier befindet sich an den Stellplätzen eine übliche Steckdose für Schuko Stecker mit 2,3 kW an einem Laternenpfahl. Diese Ladestation entspricht damit nicht den üblichen Standardleistungen von öffentlichen Ladesäulen, sodass das Laden eines Elektro-Fahrzeugs mit sehr langen Wartezeiten verbunden ist. Nichtsdestotrotz kann diese Ladestation auch für E-Bikes genutzt werden. Eine entsprechende Abstellmöglichkeit für Fahrräder sollte dazu in Erwägung gezogen werden.

Aktuell existiert kein Carsharing-Angebot in der Gemeinde Anröchte. Durch die Etablierung eines Angebotes könnten mehr Menschen auf ein eigenes (Zweit-)Auto verzichten, da ein Carsharing- oder Stadtteilauto für mittlere, aber seltene Strecken genutzt werden könnte. Es besteht allerdings eine Mitfahrerbank am Ortsausgang des Ortsteils Berge, welche die gemeinsame Fahrt in einem Pkw fördert.



Abbildung 16: Mitfahrerbank am Ortsausgang Berge

[eigene Aufnahme]

4.1.5 Zusammenfassung MIV

Erkenntnisse



- ▶ MIV ist Hauptverkehrsträger, aber Rückgang am Modal Split ist zu erkennen (von 79% (2011) auf 67 % (2019) MIV- Anteil)
- ▶ erhöhte Pkw-Besitzquote (höher als der Kreis-, Landes- und Bundesdurchschnitt): 713 Pkw je 1.000 Einwohner*innen
- ▶ hohe Verkehrsstärke auf der B55, der L734 / „Hauptstraße“ im Ortskern (im Ortskern: 9.296 Kfz pro Tag) und der L747 / „Kliever Straße“
- ▶ ausreichend Parkraum im zentralen Ortskern
- ▶ Gefahrenstellen durch parkende Pkw an schwer einsehbaren Kreuzungen und durch das Hereinragen auf Rad- und Gehwege entlang der Hauptstraße
- ▶ zwei öffentliche Ladesäulen im Ortskern
- ▶ kein Carsharing-Angebot vorhanden, aber eine Mitfahrerbank in Berge

Handlungsansätze



- ▶ Überprüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen an relevanten Stellen
- ▶ Änderung der Parkraumsituation im Ortskern
- ▶ Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur
- ▶ Einrichten eines Carsharing Angebotes
- ▶ Fördern von Mitfahrgelegenheiten zur Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades

4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden, da größtenteils die gleichen Distanzen oftmals in ähnlicher Geschwindigkeit zurückgelegt werden können. Zusätzlich ermöglicht die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum privaten das Ausnutzen der Fahrtzeit für andere Zwecke wie Hobbies oder Arbeiten. Durch eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich die verkehrsinduzierten Treibhausgas-Emissionen deutlich reduzieren.

Die Nutzung des ÖPNV hängt allerdings stark von der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes ab. Erst wenn der ÖPNV die gleiche Erreichbarkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit bietet wie ein privater Pkw, werden sichtbare Verlagerungen stattfinden. In diesem Zusammenhang erfährt die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Radfahren, zu Fuß gehen und Carsharing eine besondere Bedeutung. Ziel ist die Bildung sogenannter „intermodaler“ Wegeketten. Die Hauptsäule von intermodalen Wegeketten stellt ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot dar. Zur Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zählt u.a. ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen sowie ein übersichtliches Buchungssystem.

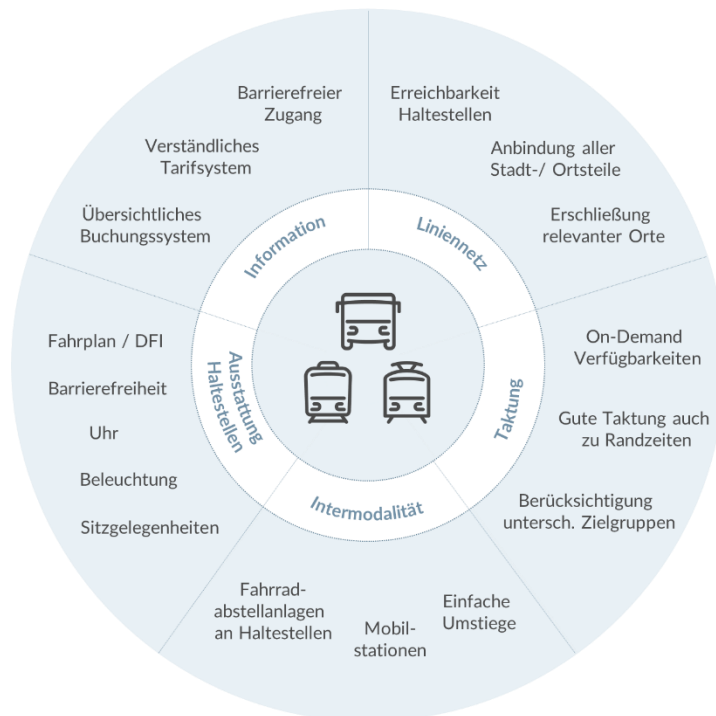


Abbildung 17: Anforderungen an den ÖPNV

[eigene Darstellung unter Hinzunahme von BMVI 2016]

Aufgrund der Funktion als Daseinsvorsorge ist der ÖPNV in Deutschland durch die rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung sehr stark reglementiert. Gesetzlich wird der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland maßgeblich durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die landeseigenen Gesetze geregelt. Für Nordrhein-Westfalen ist dies das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). So ist beispielsweise in § 3 ÖPNVG NRW festgeschrieben, dass „die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV [...] eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte [ist]“. Das oberste Planwerk des Nahverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte stellt der Nahverkehrsplan nach § 8 ÖPNVG NRW dar.

In Summe verdeutlicht diese starke Reglementierung, dass Anpassungen und Verbesserungen des ÖPNV maßgeblich die Entscheidungskompetenz der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV betreffen. Die zukünftige kommunale Entwicklung innerhalb des Handlungsfeldes ÖPNV muss daher in enger Abstimmung zwischen Kommune und Kreis angegangen werden. Außerdem wird die Ausführung der Aufgaben des Bus- und Bahnverkehrs meistens an Zweckverbände, Eisenbahngesellschaften oder andere Organisationen übertragen. Eine Verbesserung des ÖPNV Angebotes setzt also immer auch eine Koordination mit diesen Organisationen voraus.

Für eine gleichwertige Nutzbarkeit des ÖPNV für die gesamte Bevölkerung sind außerdem die besonderen Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Damit ist eine Vielzahl verschiedener Personengruppen gemeint. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Menschen mit körperlichen und / oder geistigen Behinderungen, Senior*innen aber auch Eltern mit Kinderwagen, die aufgrund verschiedener Beeinträchtigungen besondere Anforderungen an Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen stellen. Die Anforderungen betreffen insbesondere das Themenfeld der Barrierefreiheit.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Barrierefreiheit bis Januar 2022 vorausgesetzt. Hier heißt es: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§8 PBefG). Vielerorts entspricht das allerdings noch nicht der Regel.

4.2.1 Nutzungsdaten zum ÖPNV

Mit nur 5 % Anteil am Modal Split hat der ÖPNV in Anröchte bisher nur einen geringen Stellenwert für die Mobilität der Anröchter Bevölkerung. Als Teil des Umweltverbundes, der sich aus dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV zusammensetzt, profitiert der Verkehrsträger dennoch von einer positiven Gesamtentwicklung. Der große Anstieg des Umweltverbundes von 21 % auf 33 % deutet auf ein grundsätzliches Interesse an der Fortbewegung mit dem Umweltverbund hin. Für die positive Entwicklung ist allerdings hauptsächlich der deutlich gestiegene Anteil des Fußverkehrs verantwortlich. Die Nicht-Veränderung des ÖPNV-Anteils (sogar Verringerung um 1 %) kann an unveränderten Routen, Taktung und Preisen des ÖPNV liegen, sodass dieser für viele Anröchter Anwohner*innen bisher keine attraktive Alternative zum MIV darstellt. Die Erreichbarkeitsanalysen verdeutlichen die lange Reisezeit der ÖPNV-Verbindungen zu den umliegenden Kommunen, insbesondere in Richtung der Kreisstadt Soest. Während der Umstieg vom MIV auf den Fuß- oder Radverkehr auf kurzen Strecken flexibel möglich ist (vorausgesetzt es bestehen sichere und direkte Wegeverbindungen), ist ein Umstieg vom MIV auf den ÖPNV auf längeren Strecken abhängig von einem für den Nutzer zweckmäßigen Angebot.

4.2.2 Straßengebundener Personennahverkehr

Die beiden interkommunalen Buslinien R61 und S60 verbinden die Gemeinde Anröchte auf der Nord-Süd-Achse mit den umliegenden Kommunen Lippstadt und Erwitte im Norden und Belecke und Warstein im Süden (vgl. Abbildung 19). Damit ist die Gemeinde über den Busverkehr an drei der Kommunen angeschlossen, mit denen die größten Pendelverkehre bestehen (Lippstadt, Erwitte, Warstein). Die Taktung der Buslinien S60 und R61 sind außerdem für den Berufsverkehr geeignet. Im April 2022 wurde die Taktung des S60 in den Morgenstunden noch erhöht. Zusätzlich werden die Abendstunden bedient und auch am Wochenende besteht reger Busverkehr zwischen den Kommunen. Dieses Angebot wird durch den Nachtbus N1 zwischen Anröchte, Erwitte und Lippstadt in den Abendstunden ergänzt.

Tabelle 6: ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Anröchte
[eigene Darstellung nach RLG 2022, stand 2022]

Nr.	Linienverlauf	Taktung / Kommentar
S60	Lippstadt – Erwitte – Anröchte – Warstein	Mo-Fr: 05 – 22:30 Uhr: 60-Min-Takt; 30-Min-Takt zwischen 14:30 und 18:30 (Nur Linie Lippstadt bis Anröchte) Sa: 07 – 22:30 Uhr: 60-Min-Takt So: 10:30 – 20:30 Uhr: 120-Min-Takt
R61	Erwitte – Anröchte – Belecke – Warstein	Mo-Fr: Eine Fahrt bis Anröchte und ein bzw. zwei Schülerspezialverkehre Sa: 4 Fahrten zwischen 15:00 und 20:00 Uhr So: 11:30 – 19:30 Uhr: 120-Takt (vom April bis zum 03.10 mit Fahrradanhänger)
N1	Anröchte – Erwitte – Lippstadt	Sa / So: 22:45 – 03:30 Uhr: 60-Min-Takt
558	Anröchte – Berge – Effeln	Mo-Fr: Zu Schulzeiten; unregelmäßige Linienführung
564	Anröchte – Mellrich – Stirpe – Lippstadt	Mo-Fr: Zu Schulzeiten; unregelmäßige Linienführung
567	Lippstadt – Benninghausen – Horn – Altengeseke	Mo-Fr: Zu Schulzeiten; unregelmäßige Linienführung
569	Altengeseke – Neuengeseke – Soest	Mo-Fr: Zu Schulzeiten Mo-Fr: TaxiBus bedient nur von Altengeseke bis Bad Sassendorf, Jahnplatz: 08:30 – 17:30: 180-Min-Takt (mit tel. Voranmeldung)
657	Anröchte – Mellrich – Altenmellrich – Uelde	Mo-Fr: Zu Schulzeiten; unregelmäßige Linienführung
658	Anröchte – Berge	Mo-Fr: Zu Schulzeiten Mo-Fr: 19:45 bis 03:30 Uhr: 60-Min-Takt (mit tel. Voranmeldung) Sa: 18:45 bis 03 Uhr: 60-Min-Takt (mit tel. Voranmeldung)
659	Anröchte – Klieve – Robringhausen – Altengeseke	Mo-Fr: Zu Schulzeiten
660	Anröchte – Effeln	Mo-Fr: Zu Schulzeiten; unregelmäßige Linienführung
661	Anröchte – Klieve – Altengeseke – Mellrich – Effeln	Mo-Sa: 19:30 – 03:30 Uhr: ca. 60-Min-Takt als Taxibus

Zur Stadt Soest im Westen, welche nach Anzahl der aus Anröchte auspendelnden Personen an zweiter Stelle steht, besteht allerdings bisher keine regionale Buslinie³. Lediglich ein Taxibus bindet den Ortsteil Altengeseke mit Soest an. Diese fehlende Verbindung wurde mehrfach in der Online-Karte thematisiert und deutet auf ein Nutzer*innenpotenzial hin. Aufgrund der hohen Pendelbeziehungen sollte ein Ausbau des Busverkehrs von Anröchte bis Soest, insbesondere zu den Pendelzeiten, überprüft werden. Aus der Online-Karte geht zusätzlich hervor, dass diese Busverbindung auch in den Zwischenzeiten für den Freizeitverkehr gewünscht wird. Zu einer Einrichtung einer Buslinie von Anröchte nach Soest gehört auch die Anbindung an den Bahnhof in Bad Sassendorf. Auf diese Weise würden die Anröchter Bewohner*innen neben dem Bahnhof in Lippstadt auch über den Bahnhof in Bad Sassendorf an die Nahverkehrsstrecke Münster – Warburg (RB 89) angebunden werden. Auch diese Anbindung ist laut Teilnehmenden der Online-Karte sowie der öffentlichen Auftaktveranstaltung erwünscht.

Über die Regionalbusse hinaus verkehren sieben weitere Buslinien zu Schulzeiten durch das Gemeindegebiet Anröchte (vgl. Tabelle 6). Damit sind zu den Schulzeiten alle Ortschaften an Anröchte und / oder das Umland angebunden. Die Schulbuslinien können unterteilt werden in die Linien, die ausschließlich innerhalb des Gemeindegebiets verkehren und die Linien, die das Gemeindegebiet mit dem Umland anbinden. Für den Schulverkehr zwischen Lippstadt / Erwitte und Anröchte sowie zwischen Warstein und Anröchte wird der Schnellbus S60 genutzt.

Zusätzlich zu den Buslinien für den Schülerverkehr besteht in Anröchte die Buslinie 661, welche ausschließlich in den Abendstunden und innerhalb des Gemeindegebietes (*Klieve, Altengeseke, Mellrich, Effeln*) von Montag bis Samstag als Taxibus unterwegs ist. Diese Verbindung kommt insbesondere der jugendlichen Bevölkerung zugute. Auch der Ortsteil *Berge* ist in den Abendstunden von Montag bis Samstag über eine Taxibuslinie (658) angebunden. So sind alle bevölkerungsstärksten Ortsteile auch in den Abendstunden an den Ortskern angebunden (vgl. Abbildung 19).

³ Schulbuslinien werden in der ÖPNV-Analyse nicht berücksichtigt, weil nicht alle Personen dieses Angebot in Anspruch nehmen können.

Helmo

Der Busverkehr innerhalb des Gemeindegebietes beschränkt sich auf die Schulzeiten und Abendstunden. Um auch zu anderen Zeiten flexibel und nach Bedarf mit dem Bus im Gemeindegebiet unterwegs sein zu können, besteht in Anröchte seit dem 20.09.2021 ein „On-Demand“-Busangebot. Dieser neue Mobilitätsservice, der sich „Helmo“ (Hellweg mobil) nennt, bietet innerhalb des gesamten Gemeindegebiets flexible, frei wählbare Verbindungen ohne strikten Fahrplan und Linienweg innerhalb festgelegter Zeitfenster (vgl. Abbildung 18). Es handelt sich dabei um ein Pilotprojekt des Kreises Soest. Die Fahrtbuchung erfolgt über eine spezielle Buchungs-App oder per Telefon. Mit „Helmo“ wird das Busangebot bedarfsgerecht ergänzt. Nichtsdestotrotz wurde aus unterschiedlichen Beteiligungsformaten deutlich, dass eine Ausweitung des Angebotes zu den Stoßzeiten / Pendlerzeiten erwünscht wäre.



Abbildung 18: Helmo On-Demand Busangebot in Anröchte
[eigene Darstellung]

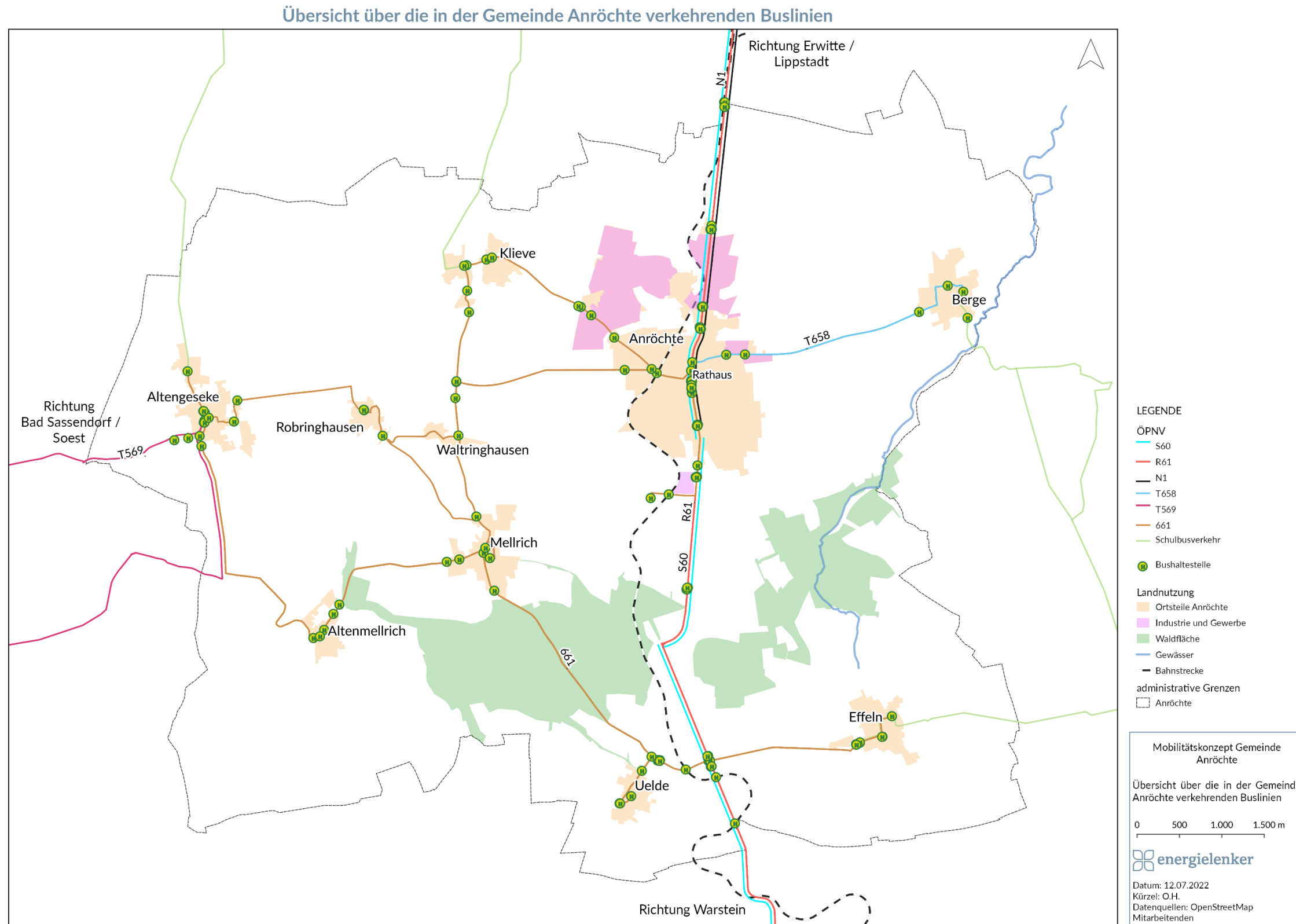


Abbildung 19: Busliniennetz der Gemeinde Anröchte
 [eigene Darstellung nach OpenStreetMap]

4.2.3 Intermodalität

Ziel einer intermodalen Mobilität ist es, die Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes so gut miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen, dass diese die gleiche Flexibilität und Erreichbarkeit bieten, wie ein privater Pkw und somit die Fahrten mit dem Pkw obsolet machen.

In Anröchte wurde zur besseren Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln kürzlich der Fahrplan der S60 angepasst, sodass er am Bahnhof in Lippstadt den Anschluss zur Regionalbahn RB89 verbessert. Auch in die Gegenrichtung gab es Anpassungen, damit auch der Anschluss von der RB89 zum Schnell-Bus besser funktioniert.

Neben der zeitlichen Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger hinsichtlich der Abfahrzeiten sowie der Taktung zählt zu den wesentlichen Voraussetzungen für die Förderung von intermodalen Mobilitätsketten auch die Ausstattung von zentralen Umsteigepunkten (Haltestellen). Neben der barrierefreien Gestaltung und Grundausstattung von Haltestellen mit Sitzmöglichkeiten, Fahrplan, Überdachung und Beleuchtung zählen dazu insbesondere Fahrradabstellanlagen.

Im Gemeindegebiet Anröchte befinden sich einige Bushaltestellen, die von mehreren Buslinien angefahren werden und somit attraktive Umsteigemöglichkeiten bieten. Hervorzuheben sind die Bushaltestellen *Rathaus* und *Bürgerhaus*. Andere Haltestellen werden zwar von weniger Buslinien angefahren, bergen aber in Kombination mit Radabstellanlagen ebenso das Potenzial, intermodale Wegeketten zu fördern. Bisher verfügen nur wenige Haltestellen im Gemeindegebiet über Radabstellanlagen. Positive Beispiele finden sich an der Haltestelle *Brückenstraße* sowie *Rathaus* im Ortsteil Anröchte.

Um die Intermodalität weiter zu fördern, stellen Mobilstationen einen mittlerweile häufig verwendeten Lösungsansatz dar. Mobilstationen sind bauliche Anlagen, die eine räumlich konzentrierte Vielfalt an Mobilitätsangeboten bereitstellen und die Kombination bzw. den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern vereinfachen.

Das Potenzial zur Mobilstation am Rathaus wurde bereits erkannt und der Umbau der Haltestelle zu einer entsprechenden Mobilstation (Größe M) ist für das Jahr 2023 geplant. (vgl. Abbildung 20).



Abbildung 20: Potenzielle Mobilstation am Rathaus in Anröchte

(links: digitale Fahrgastinformation, rechtsoben: Anlehnbügel, rechtsunten: ausgebaute, überdachte Haltestelle) [eigene Aufnahmen]

Weitere Mobilstationen in der Gemeinde Anröchte wären denkbar. Im Konzept Mobilstationen des Kreises Soest (2021) sind einige Vorschläge für Satellitenstationen in den Ortsteilen der Gemeinde Anröchte genannt worden. Es handelt sich hierbei um zentrale Bushaltestellen, die mit intermodalen Angeboten ausgestattet werden könnten (z.B. Fahrradabstellanlagen).

Weitere Mobilstationen bieten sich dort an, wo interkommunalen Buslinien halten (S60, R61) und viele Personen aus der Umgebung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln die Bushaltestelle erreichen wollen. Hierzu kann beispielhaft die Bushaltestelle „Abzw. Effeln/Uelde“ an der B55 genannt werden, welche eine Anbindung am interkommunalen Liniennetz für die Anwohner*innen aus Effeln und Uelde ermöglicht.

4.2.4 Barrierefreiheit im ÖPNV

Insbesondere vor dem Hintergrund der überdurchschnittlich hohen Prognose des demographischen Wandels in der Gemeinde Anröchte sind die besonderen Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Auch wenn zu beachten ist, dass sich die Barrierefreiheit nicht nur auf Senior*innen bezieht, sondern ebenso Menschen mit körperlichen und / oder geistigen Behinderungen und auch u. a. Eltern mit Kinderwagen betrifft. Für eine gleichwertige Nutzbarkeit des ÖPNV ist die Barrierefreiheit daher von besonderer Bedeutung.

Während im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis Januar 2022 die Barrierefreiheit aller Haltestellen vorausgesetzt wird, ist dies vielerorts und auch an vielen Haltestellen in Anröchte noch nicht der Fall. Insbesondere in den kleineren Ortsteilen von Anröchte sind die wenigsten Haltestellen barrierefrei ausgestaltet (ausgenommen *Schrotweg* in *Altengeseke*, *Marktstraße* in *Effeln*). Hier sind die Haltestellen dennoch oftmals künstlerisch gestaltet, wodurch ebenfalls die Attraktivität des ÖPNV gesteigert wird (vgl. Abbildung 21 mittig). In der Planung ist der barrierefreie Ausbau jeweils einer Haltestelle in den Ortsteilen Altengeseke, Berge, Effeln, Klieve, Mellrich und Uelde.

Gerade im Ortskern sind die häufig frequentierten Haltestellen bereits barrierefrei ausgestaltet. Das heißt, sie verfügen unter anderem über eine erhöhte Bordsteinkante und ein taktiles Leitsystem. Die Haltestelle Rathaus verfügt zudem über eine digitale und akustische Fahrgastinformation (DFI). Auch die Haltestelle *Brückenstraße* ist barrierefrei ausgebaut (vgl. Abbildung 21).



Abbildung 21: Barrierefreiheit im ÖPNV

(links: akustische Fahrgastinformation an der Haltestelle „Rathaus“, mittig: nicht-barrierefreie Haltestelle „Thingplatz“, rechts: barrierefreie Haltestelle „Brückenstraße“) [eigene Aufnahmen]

4.2.5 Zusammenfassung ÖPNV

Erkenntnisse



- ▶ ÖPNV Anteil am Modal Split sehr gering (5 %)
- ▶ gute Anbindung auf der Nord-Süd Achse durch die S60, aber fehlende Anbindung an Soest (als zweit-größtes Ziel von Auspendelnden) und an Bad Sassendorf (Bahnhof)
- ▶ Pilotprojekt „Helmo“ ergänzt den innergemeindlichen Busverkehr
- ▶ einige relevante Bushaltestellen im Ortskern sind barrierefrei ausgebaut, im restlichen Gemeindegebiet nur vereinzelt
- ▶ Intermodalität: Kürzliche Anpassung der Fahrtzeiten des S60 zur verbesserten Abstimmung von Bus und Bahn; Wenige Bushaltestellen verfügen über Radabstellanlagen

Handlungsansätze



- ▶ Anbindung von wichtigen interkommunalen Zielen (insb. Soest)
- ▶ „Helmo“ verstetigen / verbessern
- ▶ Ausstattung Haltestellen mit Radabstellanlagen
- ▶ Einrichten von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde (Kreis Soest – Handlungskonzept Mobilstationen)
- ▶ Barrierefreier Ausbau der relevanten Haltestellen in den Ortsteilen

4.3 RADVERKEHR

Der Radverkehr besitzt ein äußerst hohes Klimaschutz- und Verlagerungspotenzial für motorisiertes Verkehrsaufkommen. Insbesondere auf kurzen Strecken von 5 bis zu 10 Kilometern stellt das Fahrrad eine Alternative zum MIV dar. Unter Berücksichtigung des erhöhten Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die maximale Distanz sogar auf 15 bis zu 20 Kilometer. Gleichzeitig trägt Radfahren als aktive Mobilitätsform im Gegensatz zum Pkw zur Gesundheitsvorsorge der Nutzenden bei.

Die Nutzung des Fahrrades ist allerdings stark abhängig von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Die Ansprüche an eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur umfassen insbesondere die Themenfelder Radwegenetz, Wegequalität, Querungs- bzw. Abbiegemöglichkeiten, Konfliktvermeidung, Führungsform sowie Abstellanlagen. Damit sind die Anforderungen in einigen Bereichen deckungsgleich mit denen des Fußverkehrs (vgl. Kapitel 4.4 Fußverkehr). Insbesondere die lückenlose Netzkonzeption hat für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung als für den Fußverkehr.



Abbildung 22: Anforderungen an den Radverkehr
[eigene Darstellung auf Grundlage von ADFC 2016]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden zunächst die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* ebenfalls der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2010 spezifischere Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Dazu zählen beispielsweise die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie Lastenrädern können diese Empfehlungen durchaus erweitert gedacht werden.

Tabelle 7: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen
 [eigene Darstellung auf Grundlage von FSGV 2010]

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (Regelmaß)	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen	Zu Schräg-/Senkrecht-parkständen
Schutzstreifen	1,50 m	-	Sicherheitsraum: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	1,85 m (einschließlich Markierung)	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsrادweg	2,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)	0,50 m bzw. 0,75 m bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke	0,75 m	1,10 m (Übergangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	2,50 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	3,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	≥ 2,50 m (abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen		

Die Festlegung geeigneter Formen zur Führung des Radverkehrs werden in der ERA anhand von Belastungsbereichen definiert, die sich aus der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einer Straße ergeben (vgl. Abbildung 23). Anhand des Belastungsbereiches einer Straße werden Empfehlungen für geeignete Formen der Radverkehrsführung gegeben. Während für den Belastungsbereich I die Führungsform des Mischverkehrs und im Bereich II teilweise separierte Führungsformen oder Kombinationen (ohne Benutzungspflicht) empfohlen werden, werden für die Belastungsbereiche III und IV separierte Radverkehrsführungen vorgesehen (vgl. Tabelle 8). Mit steigendem Belastungsbereich wird somit eine zunehmende Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angeraten.

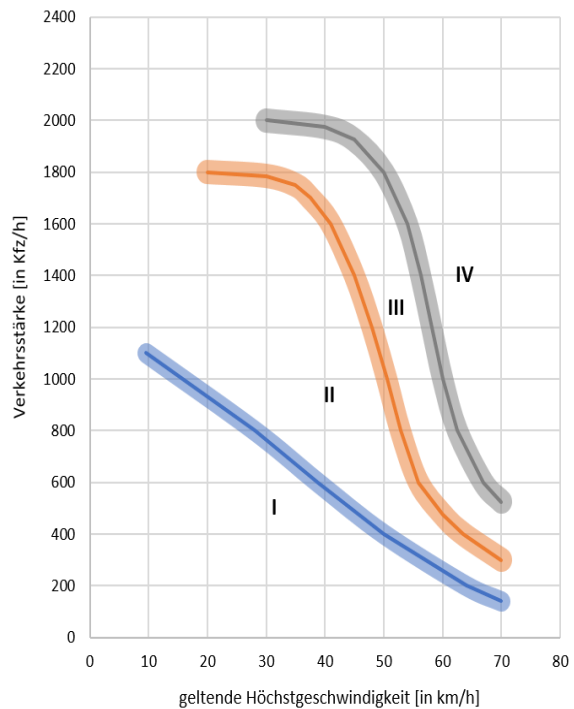


Abbildung 23: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung
[eigene Darstellung nach FGSV 2010: 19]

Tabelle 8: Führungsformen nach Belastungsbereich
[eigene Darstellung nach FGSV 2010]

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn ▶ (keine benutzungspflichtigen Radwege)
II	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schutzstreifen ▶ Kombination: Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ ▶ Kombination: Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Radfahrstreifen ▶ Radweg ▶ Gemeinsamer Geh- und Radweg

4.3.1 Nutzungsdaten zum Radverkehr

In Anröchte kann ein Drittel aller Wege auf die Verkehrsmodi des Umweltverbundes zurückgeführt werden (33 %), von denen der Radverkehr 10 % ausmacht. Auch wenn der Radverkehrsanteil in den letzten acht Jahren (2011 bis 2019) um 1 % gestiegen ist, liegt der Wert 5 % unterhalb des Radverkehrsanteils am kreisweiten Modal Split (Planersocietät 2020). Grundsätzlich ist dennoch ein deutlicher Anstieg des Anteils des Umweltverbundes in Anröchte zu verzeichnen, sodass von einem Interesse am Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund ausgegangen werden kann.

Durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs kann der Radverkehrsanteil am Modal Split weiter erhöht werden und eine nachhaltige Mobilität begünstigen. Dafür sind insbesondere kurze bis mittlere Strecken relevant (5 bis zu 10 km), wobei das erhöhte Aufkommen von Pedelecs und E-Bikes die Reichweite des Fahrrads weiter erhöht. Das heißt, dass das Fahrrad insbesondere für Strecken innerhalb der Gemeinde als Alternative zum Pkw dienen kann – solange die Radverkehrsinfrastruktur dafür ausgelegt ist.

4.3.2 Radverkehrsanlagen

Wie eingangs erwähnt, ist eine gut ausgebaute und sichere Radverkehrsinfrastruktur essenziell für die Steigerung der Attraktivität des Radfahrens sowie eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in der Gemeinde Anröchte. Insbesondere die Radverkehrsanlagen, sprich das Vorhandensein von Radwegen und einer geeigneten Führungsform sowie dessen Qualität, stehen dabei im Vordergrund.

Radwegenetz

Durch das Gemeindegebiet Anröchte verlaufen einige Strecken des Radwegenetzes NRW. Diese ausgewiesenen Strecken bieten Verbindungen zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden im Land NRW mit einheitlicher Wegweisung. Die rot-weiße Beschilderung gibt Fern- und Nahziele mit Kilometerangabe an und wird teilweise durch Piktogramme ergänzt (vgl. Abbildung 24). Für die Gemeinde Anröchte sind insbesondere die Strecken Anröchte-Effeln, Anröchte-Berge und Altenmellrich-Mellrich erwähnenswert.



Abbildung 24: Beschilderung der Radverkehrsnetzes NRW in Anröchte
[eigene Aufnahme]

Neben den Strecken des Radverkehrsnetzes bestehen an einigen interkommunalen und zwischenörtlichen Hauptverkehrsstraßen gemeinsame Geh- und Radwege, die eine direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen ermöglichen. Gut ausgebaute Geh- und Radwege befinden sich hier insbesondere zwischen Anröchte und Klieve (entlang der L808), zwischen Anröchte und Mellrich (entlang der K23) und zwischen Anröchte und Erwitte (entlang der L734). Während der Ortsbegehung konnte festgestellt werden, dass die restlichen Hauptverkehrsstraßen über keine getrennte Radverkehrsführung verfügen, sodass der Radverkehr auf Straßen, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei bis zu 100 km/h liegt, im Mischverkehr fahren muss. Diese Problematik ist auch in der Online-Karte mehrfach erwähnt worden. Laut Teilnehmenden der Online-Karte zählen insbesondere die Strecken Effeln-Uelde (Effelner Straße), Uelde-Mellrich (K64) sowie Anröchte- Altengeseke (L747) zu den größten Problemstrecken, da es zwischen den genannten Ortsteilen keine Alternativstrecken gibt. Das gleiche gilt auch für die Strecken entlang der Ortsteile Robringhausen und Waltringhausen (vgl. Abbildung 25)

Da, wo Alternativstrecken bestehen (Anröchte-Berge, Anröchte-Effeln, Altenmellrich-Mellrich) ist eine bessere Beschilderung und Oberflächenqualität für den Radverkehr wünschenswert. Für diese Strecken ist ebenfalls eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs in Erwägung zu ziehen.

Radwegenetz in der Gemeinde Anröchte

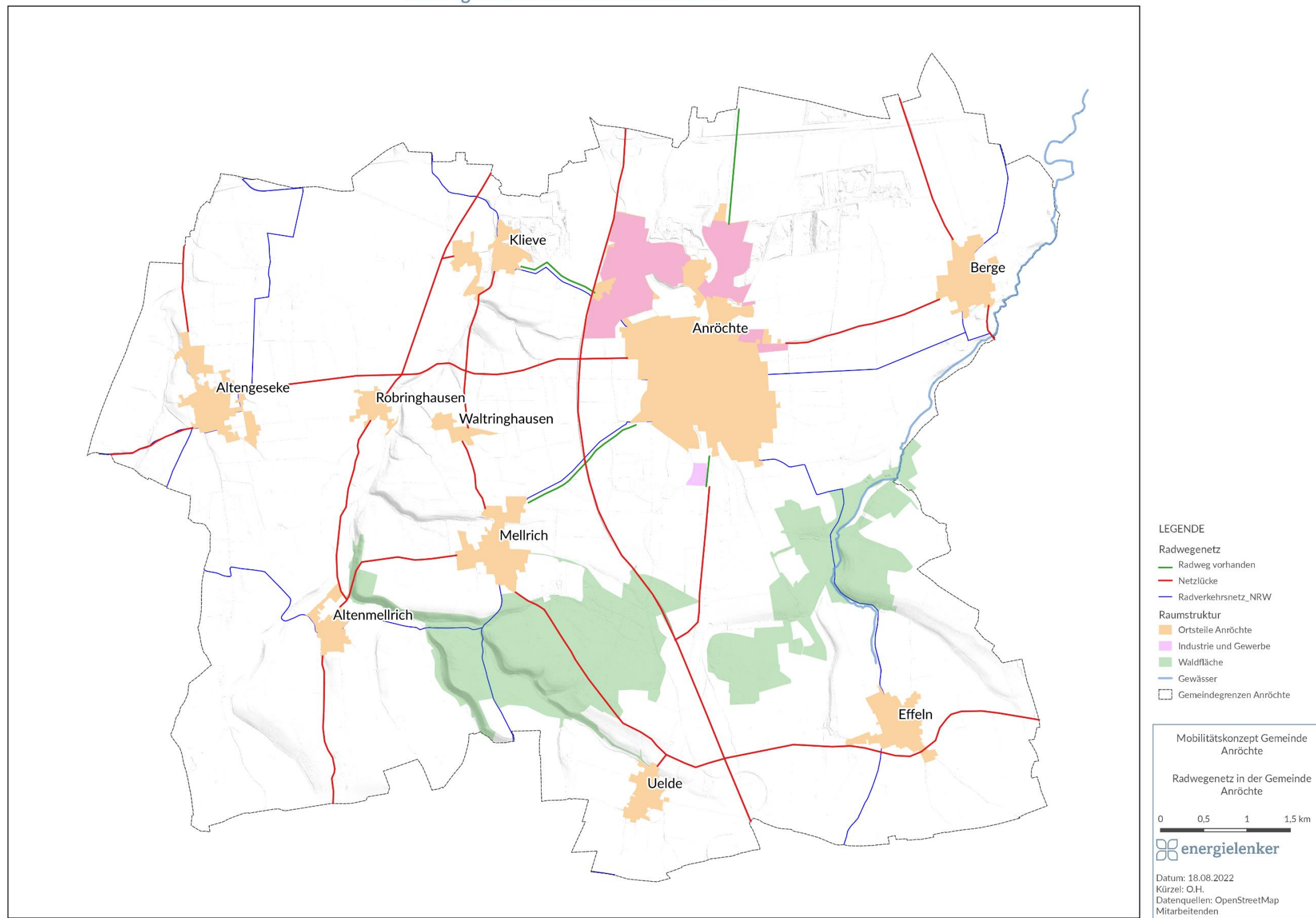


Abbildung 25: Radwegenetz in der Gemeinde Anröchte
[eigene Darstellung nach OpenStreetMap Beteiligten und IT.NRW]

Radwegequalität

Neben der Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Ortsteilen wird im Rahmen der Bestandsanalyse auch die Situation in den jeweiligen Ortsteilen von Anröchte betrachtet. Hierbei spielen andere Faktoren, wie zum Beispiel die Führungsform, die Radwegebreite sowie der Zustand der Radwege, eine besonders wichtige Rolle.

Im Kernort der Gemeinde Anröchte konnten insgesamt vier verschiedene Führungsformen identifiziert werden:

- ▶ Getrennte Geh- und Radwege (entlang der Hauptstraße)
- ▶ Gemeinsame Geh- und Radwege (teilweise entlang der Hauptstraße)
- ▶ Schutzstreifen (an der Kliever Straße und der Hauptstraße)
- ▶ Radverkehr im Mischverkehr

Die Radverkehrssituation an der Hauptstraße lässt sich grob in drei Teilabschnitte unterteilen. Im ersten Abschnitt, nördlich der Kreuzung mit der Steinstraße, wird der Radverkehr auf breite Schutzstreifen mit entsprechenden Markierungen und Piktogrammen geführt (vgl. Abbildung 26, links). Die Neugestaltung der Straße sorgt für eine sichere und angenehme Situation für den Radverkehr. Lediglich die Überführung vom getrennten Geh- und Radweg auf den Schutzstreifen (in nördlicher Richtung) ist nicht vorhanden, sodass eine Bordsteinkante überwunden werden muss. Dieses Problem wurde auch im Rahmen der Online-Karte als Defizit genannt.



Abbildung 26: Radverkehrssituation an der Hauptstraße

(links: Schutzstreifen im nördlichen Bereich, mittig: getrennter Geh- und Radweg im zentralen Bereich, rechts: getrennter Geh- und Radweg im südlichen Bereich) [eigene Aufnahmen]

Im mittleren Abschnitt der Hauptstraße, zwischen der Steinstraße und der oberen Kirchstraße, wechselt die Führungsform zu einem getrennten Geh- und Radweg mit Abstand zur Fahrbahn. Die fehlende Beschilderung bzw. nicht eindeutige Piktogramme auf dem Boden sorgen jedoch für Verwirrung, wie der Radverkehr hier weitergeführt wird (vgl. Abbildung 27). Obwohl der Radverkehr getrennt vom MIV und Fußverkehr geführt wird, besteht auf dem zu schmalen Radweg von 1,0 Metern (ERA 2010 empfiehlt eine Mindestbreite von 1,60 m) weiterhin Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden (vgl. Abbildung 26, mittig). Insbesondere die parkenden Fahrzeuge am Straßenrand sowie die fehlende Abbiegemöglichkeiten über die Straße können, laut Beteiligten der Online-Karte, zu gefährlichen Situationen führen (z.B. Dooring-Unfälle). Das Fehlen von Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr führt zudem zu falscher Benutzung der Radwege, wie z.B. das Fahren in falscher Richtung auf den Radwegen sowie auf der REWE-Einfahrt.



Abbildung 27: Nicht eindeutige Beschilderung/Markierung des Radweges an der Hauptstraße
[eigene Aufnahme]

Im südlichen Bereich der Hauptstraße, südlich der oberen Kirchstraße, wird der Radverkehr weiterhin auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt (laut VZ 241, vgl. Abbildung 26, rechts), jedoch mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn. Auch hier ist eine zu geringe Breite festgestellt worden. Kurz vor der Ausfahrt der Karl-Martin-Straße endet der Radweg und es ist nicht ersichtlich, ob der Seitenstreifen weiterhin von den Radfahrenden genutzt werden darf. Hier wäre ein entsprechender Hinweis sinnvoll. Grundsätzlich ist der getrennte Geh- und Radweg auf dem südlichen Bereich der Hauptstraße, aufgrund der hervorgehobenen Farbgebung, positiv zu bewerten, denn visuelle Hinweise führen beim motorisierten Verkehr häufig zu einer erhöhten Rücksichtnahme bezüglich des Radverkehrs. Nichtsdestotrotz wird der Radweg als Abstellfläche für Pkw genutzt. Um dies zu verhindern und die Situation für den Radverkehr zu optimieren, sind regelmäßige Kontrollen mit entsprechenden Bußgeldern sinnvoll.

Eine weitere Führungsform, nämlich die eines Schutzstreifens, befindet sich an der Kliever Straße. Ähnlich, wie auf dem nördlichen Teil der Hauptstraße, bietet der Schutzstreifen eine klare Aufteilung im Straßenraum sowie eine Orientierungshilfe für den Radverkehr. Aufgrund der Breite der Kliever Straße ist die Verkehrssituation jedoch nicht mit der Hauptstraße zu vergleichen, da der Kfz-Verkehr hier auf die Fahrradfahrenden Rücksicht nehmen muss. Weiter ortseinwärts, auf Höhe der Robert-Koch-Straße, endet der Schutzstreifen und der Radverkehr wird in den Mischverkehr geführt (vgl. Abbildung 28). Da eine Weiterführung des Schutzstreifens baulich nicht umgesetzt werden kann, was im Rahmen der Online-Karte als Wunsch geäußert wurde, ist über einen Hinweis auf die ändernde Situation oder eine Geschwindigkeitsreduzierung des MIV nachzudenken.



*Abbildung 28: Ende des Schutzstreifens an der Kliever Straße
[eigene Aufnahme]*

Neben den genannten Führungsformen wird der Radverkehr auf den restlichen Straßen im Gemeindegebiet im Mischverkehr geführt. Insbesondere in den kleineren Ortsteilen ist auffällig, dass keine getrennte Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Durch die fehlenden Radwege in Kombination mit teilweise unübersichtlichen Kurven (z.B. die Dorfstraße in Altenmellrich oder die Schützenstraße in Mellrich), wäre eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs an mancher innerörtlichen Straße sinnvoll. Dies gilt auch für die Berger Straße im zentralen Ortskern, wo Radfahrende den Gehweg fälschlicherweise mit dem Fahrrad befahren, um der gefährlichen Situation auf der Straße zu entkommen.

4.3.3 Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr

Um das Potenzial des Radverkehrs in der Gemeinde Anröchte zu verdeutlichen, ist eine Erreichbarkeitsanalyse der wichtigsten Standorte in der Gemeinde Anröchte vorgenommen worden (vgl. Tabelle 9). Hierbei wurde anhand eines Algorithmus berechnet, wie viele Einwohner*innen der Gemeinde Anröchte in unterschiedlichen Zeitintervallen einen bestimmten Ort in der Gemeinde erreichen können (vgl. Abbildung 29). Da die digitalen Bevölkerungsdaten aus dem Jahr 2011 stammen, dienen die Daten lediglich der Orientierung.

Den berechneten Daten zufolge besteht ein großes Potenzial für die Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr, denn innerhalb von 20 Fahrtminuten mit dem Fahrrad in durchschnittlicher Geschwindigkeit können 9.975 Personen, die in Anröchte wohnhaft sind, das Rathaus und somit den zentralen Bereich der Gemeinde erreichen. Dies entspricht einem Bevölkerungsanteil von 97,6 %. Auch die anderen Ziele, die im Rahmen der Berechnung mit aufgenommen worden sind, zeigen Werte zwischen 85,3 % und 93,7 %. In jeweils 5 bzw. 10 Minuten sinkt der Anteil der Personen, der ein Ziel im genannten Zeitintervall erreichen kann um ungefähr ein Drittel. Nichtsdestotrotz ist zu erkennen, dass nahezu alle Einwohner*innen des Ortsteils Anröchte die unten genannten Ziele innerhalb von 10 oder sogar 5 Minuten mit dem Fahrrad erreichen können. Um das Potenzial optimal nutzen zu können und den Radverkehr für alle sicher und attraktiv gestalten zu können, muss die Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde ausgebaut werden.

*Tabelle 9: Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte mit dem Fahrrad
(Anzahl der Personen, die innerhalb eines Zeitintervalls das Ziel mit dem Fahrrad erreichen kann) [eigene Darstellung; Bevölkerungsdaten: Zensus 2011]*

Ziel	5 min	10 min	20 min
Sekundarschule Anröchte	6.211	6.606	9.195
Rathaus Anröchte	6.354	6.769	9.975
Gewerbegebiet West	2.724	6.820	8.719
Waldfreibad Anröchte	1.334	6.967	9.583

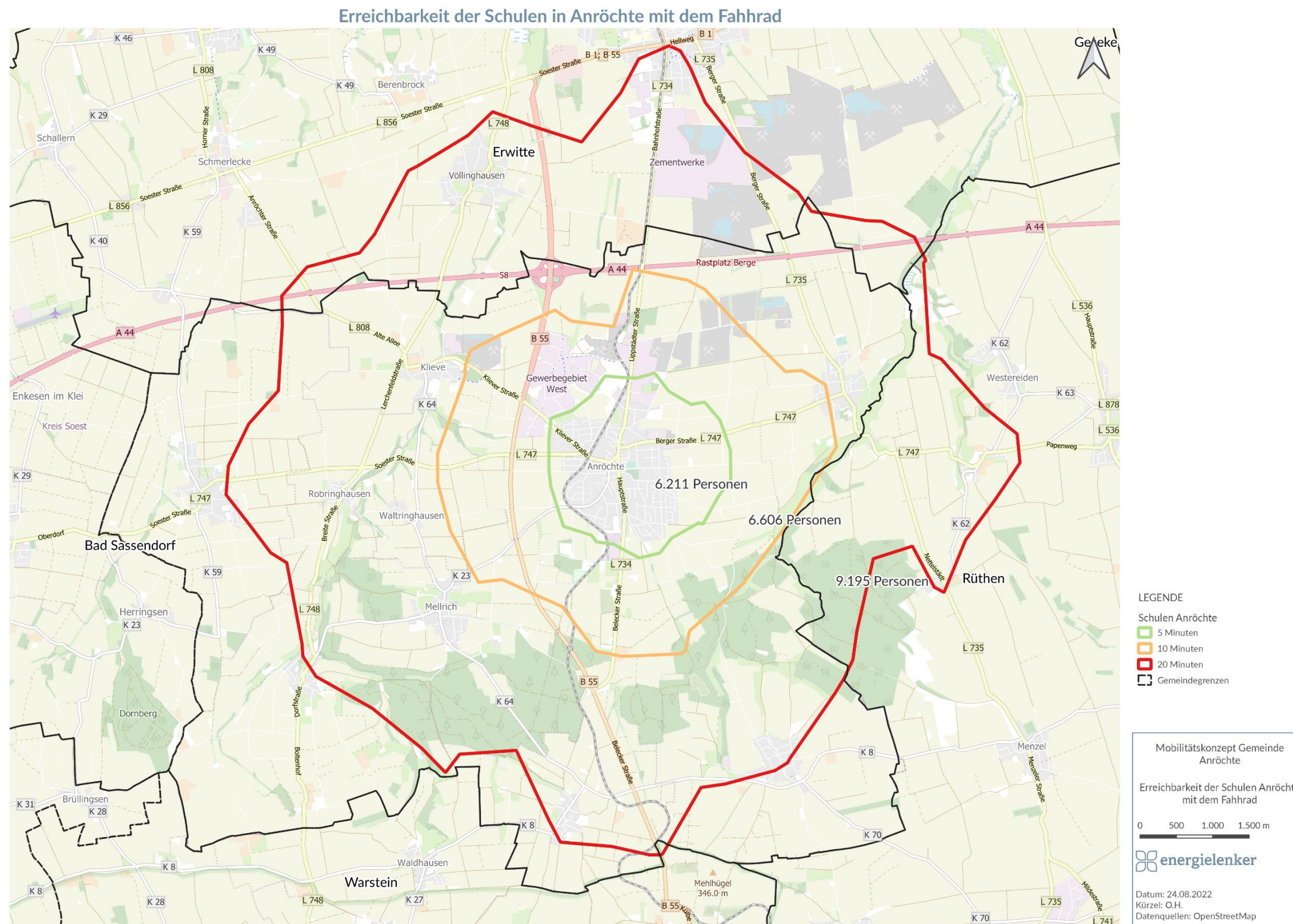


Abbildung 29: Erreichbarkeit der Schulen in Anröchte mit dem Fahrrad (in 5, 10 und 20 Minuten)
[eigene Darstellung nach OpenStreetMap und Zensus 2011]

4.3.4 Fahrradabstellanlagen

Neben dem Fahren selbst spielt auch die Park- bzw. Abstellsituation für den Radverkehr eine wichtige Rolle. Im Ortskern Anröchte sowie an den Schulen und Freizeiteinrichtungen sind bereits einige Fahrradabstellanlagen vorzufinden. Insbesondere im Bereich der Sekundarschule Anröchte / Erwitte und der Pankratius Grundschule, an der Bushaltestelle Rathaus und an öffentlichen Plätzen sowie am Waldfreibad befinden sich einige Stellplätze, die öffentlich genutzt werden können.

Obwohl einige Fahrradabstellanlagen genutzt werden können, sind die meisten Abstellanlagen nicht zeitgemäß und sicher ausgebaut. Viele Abstellanlagen im Ortskern sind sogenannte Vorderradhalter und entsprechen nicht den aktuellen Standards des Fahrradparkens (z.B. an der Sekundarschule Anröchte / Erwitte, der Pankratius Grundschule, an Kirchen und am REWE). Bei diesen Abstellanlagen können Radfahrende das Fahrrad nur mit dem Vorderrad in der Halterung platzieren. Dies ist aus verschiedenen Perspektiven als problematisch zu betrachten, da das Rad kaum gegen Vandalismus und Diebstahl geschützt ist und das Vorderrad verbiegen kann. Außerdem sind die Vorderradhalter im Umkreis der Pankratius Grundschule zusätzlich unscheinbar und bieten keine Möglichkeit, das Fahrrad anzuschließen.



Abbildung 30: Abstellanlagen an der Sekundarschule Anröchte / Erwitte (oben) und Pankratius Grundschule (unten)

[eigene Aufnahme]

Insbesondere für Personen, die hochwertige Fahrräder fahren (z.B. E-Bikes und Lastenräder), ist es wichtig, das Fahrrad sicher und geschützt abstellen zu können. Eine andere Form des Fahrradparkens, die eine verbesserte Sicherheit gewährleistet, stellen sogenannte Anlehnbügel dar, die im Ortskern Anröchte bereits an der Bushaltestelle Rathaus sowie an den öffentlichen Plätzen am Bürgerhaus bestehen.



Abbildung 31: Zeitgemäße Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Rathaus (links) und am Generationenplatz (rechts)

[eigene Aufnahme]

Diese Art von Abstellanlagen fehlt unter anderem an der Sekundarschule Anröchte / Erwitte und am Familienzentrum Gemeindekindergarten, wo aktuell hochwertigen Fahrrädern entweder keine Abstellanlagen zur Verfügung stehen oder auf Abstellanlagen für Kinderfahrräder ausgewichen werden muss. Zur Attraktivierung des Pendelverkehrs mit dem Fahrrad ist ein Ausbau an diesen Stellen unabdingbar.

Zusätzlich sollten die Haltestellen im Sinne intermodaler Wegeketten mit Anlehnbügeln ausgestattet werden. Bisher sind diese zeitgemäßen Fahrradabstellanlagen nur vereinzelt an Haltestellen vorzufinden.

Auch am Waldfreibad besteht ein besonderes Potenzial in der Aufwertung der etwa 100 nicht mehr zeitgemäßen Abstellanlagen für die Attraktivierung des Radverkehrs von und zum Freibad. Denn wie die Erreichbarkeitsanalyse mit dem Fahrrad zeigt, kann das Freibad von über 90 % der Bevölkerung innerhalb von 20 Minuten erreicht werden. Ein Ausbau von Abstellanlagen zu sicheren Anlehnbügeln kann neben dem Herstellen von sicheren Radwegeverbindungen den Umstieg auf das Fahrrad unterstützen.



Abbildung 32: Fahrradabstellanlagen am Freibad in Anröchte
[eigene Aufnahme]

Einen weiteren Erfolgsfaktor für die Attraktivierung des Radverkehrs auf weiten Strecken stellt die Integration von E-Bike-Ladestationen an den Fahrradabstellanlagen dar. Im Gemeindegebiet Anröchte bestehen bisher zwei öffentliche Möglichkeiten zum Laden eines E-Bikes an der Halle vom Schützenverein St. Georg im Ortsteil Altenmellrich sowie an der Steinbreite im Ortsteil Altengeseke. Hier befinden sich übliche Steckdosen für Schuko Stecker mit 2,3 kW. Eine entsprechende Abstellmöglichkeit für Fahrräder sollte dazu in Altenmellrich in Erwägung gezogen werden. Im Ortsteil Effeln, in der Nähe zum Gasthof Grofe, ist eine weitere E-Ladestation in Planung.

In den übrigen Ortsteilen der Gemeinde Anröchte sind Radabstellanlagen nur vereinzelt vorzufinden und überwiegend als nicht zeitgemäße mobile Vorderradhalter vorhanden. Diese sind meist privat oder zugehörig zu einem kleinen Gewerbe. Zur Attraktivierung des Radverkehrs zählt die Erneuerung bzw. Schaffung der Radabstellanlagen im gesamten Gemeindegebiet - mit Blick auf die ortsteilübergreifende Mobilität insbesondere an den zentralen Haltestellen (vgl. Kapitel 4.2.3 Intermodalität).



Abbildung 33: Nicht zeitgemäßer mobiler Vorderradhalter im Ortsteil Mellrich
[eigene Aufnahme]

4.3.5 Unfallanalyse Radverkehr

Zur Identifikation von Gefahrenstellen für den Radverkehr wurden amtliche Unfalldaten aus den Jahren 2015 bis 2022 ausgewertet. In diesem Zeitraum wurden 40 Unfällen unter Beteiligung des Radverkehrs polizeilich aufgenommen.

Bei Betrachtung der Unfallkategorie kann festgestellt werden, dass bei keinem der Vorfälle Personen getötet wurden. Bei 14 Fällen (35 %) wurden Personen schwer verletzt und in 22 Fällen (55 %) wurde mindestens eine Person leicht verletzt. Bei den restlichen Unfällen kam es lediglich zu einem Sachschaden, sodass keiner der Beteiligten verletzt wurde.

In 32 von 40 Unfällen (80 %) war neben dem Radfahrenden mindestens eine weitere Person beteiligt. Mit 55 % ereigneten sich mehr als die Hälfte der Unfälle unter Beteiligung von Pkws. In 10 % der Fälle waren weitere Radfahrende beteiligt. Mit jeweils 5 % Anteil spielen Unfälle mit Bussen, Krafträdern oder sonstigen Fahrzeugen wie Traktoren nur eine untergeordnete Rolle. Mit insgesamt 70 % fand ein überwiegender Teil der Unfälle in Zusammenhang mit dem motorisierten Verkehr statt.

Unfallbeteiligte Radverkehr

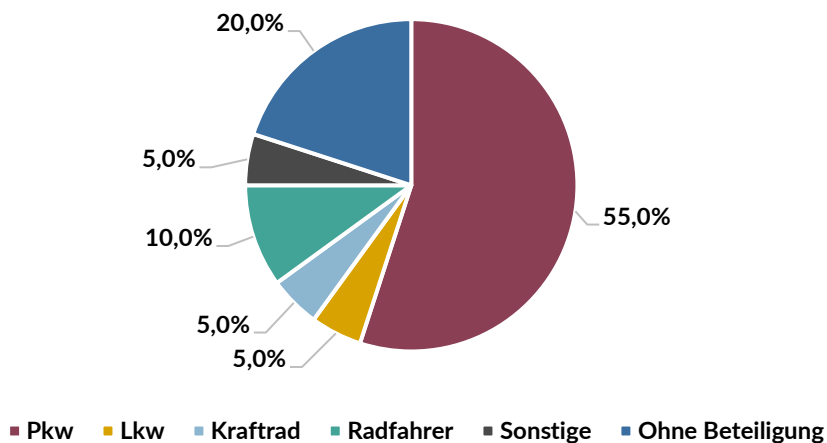


Abbildung 34: Unfallbeteiligte bei Radverkehrsunfällen
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Soest]

Weiterhin können Verkehrsunfälle nach Unfalltyp (Unfallgeschehen) differenziert werden. Unter Berücksichtigung der Verteilung nach Unfalltypen im betrachteten Zeitraum fällt auf, dass 40 % als Einbiegen-/Kreuzen-Unfall eingeordnet werden kann. Dieser Art von Unfall beschreibt eine Situation, in der ein wartepflichtiges Fahrzeug im Bereich einer Kreuzung oder Ein- oder Ausfahrt den Fahrweg eines Radfahrenden kreuzte. Abbiegeunfälle, bei denen Radfahrer*innen von einem anderen Verkehrsteilnehmenden, der die Vorfahrtstraße verlassen wollte, gekreuzt werden, stellen hingegen nur 5% der Unfälle dar.

In 20% der Unfälle kann von einem Fahrnfall gesprochen werden, indem der Radfahrende Kontrolle über das Fahrrad verloren hat (ohne Fremdeinwirkung von außen). Nur in zwei dieser insgesamt acht Fälle kam es zu einem Zusammenstoß mit weiteren Beteiligten. Ebenfalls 7,5% machten Zusammenstöße mit dem ruhenden Verkehr, also einem fahrenden und einem parkenden Fahrzeug oder während Einpark-Manövern aus. 20 % der Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr zwischen zwei Beteiligten, welche sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegt haben. 20 % der Unfälle konnte keinen Unfalltyp zugewiesen werden, sodass diese als „Sonstige Unfälle“ gelistet sind.

Unfalltyp Radverkehr

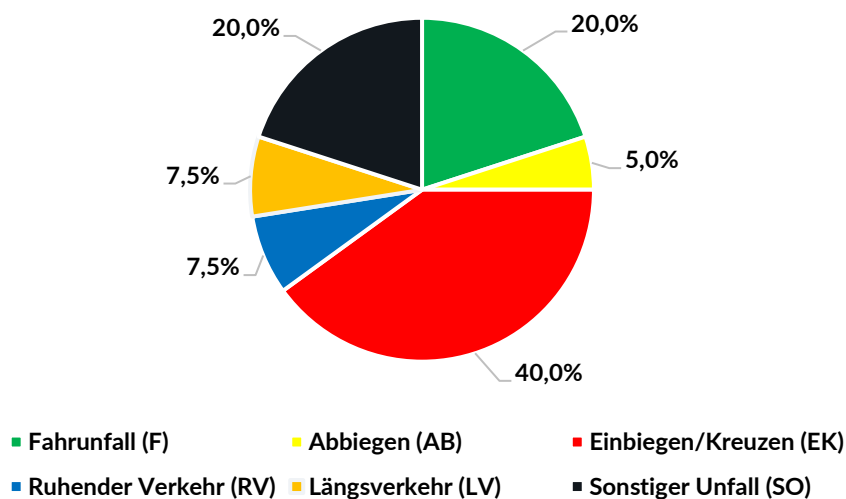


Abbildung 35: Radverkehrsunfälle nach Unfalltyp
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Soest]

Bei der Betrachtung der räumlichen Verteilung der Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs fällt auf, dass der Großteil der Unfälle im Gebiet der Kernstadt von Anröchte stattgefunden hat. Vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen (L734, L747) bzw. Straßen des klassifizierten Straßennetzes traten Unfälle auf. Vermehrt traten Unfälle entsprechend der vorherrschenden Unfalltypen (Vgl. Abb. 35) im Bereich von Kreuzungen auf. Betroffen sind Kreuzungen entlang der Hauptstraße (L734) im Zentrum der Kernstadt von Anröchte im Bereich Kliever Straße (L747) sowie in Höhe Brückenstraße/Steinstraße. Betrachtet man die Uhrzeiten, zu denen sich die Unfälle ereigneten, lässt sich weder mit Bezug zu den Wochentagen noch zu den Tageszeiten Schwerpunkte erkennen.

4.3.6 Zusammenfassung Radverkehr

Erkenntnisse



- ▶ geringer Anstieg des Radverkehrsanteils am Modal Split in den letzten acht Jahren (2011 bis 2019) von 9 % auf 10 %
- ▶ gut ausgebaute Radwege zwischen Anröchte und den Ortsteilen Mellrich, Klieve, und Effeln (teilweise Beschilderung und Oberfläche verbesserungswürdig)
- ▶ fehlende Radwegeverbindungen zwischen den weiteren Ortsteilen
- ▶ Konfliktpotenzial durch zu schmale Radwege und fehlende Optionen zum Linksabbiegen innerorts (insb. Hauptstraße)
- ▶ fehlende Hinweise bei Überleitungen zwischen wechselnden Führungsformen
- ▶ unsichere Situationen durch schwer einsehbare Kurven und Mischverkehrsführung bei großen Differenzen in der Geschwindigkeit
- ▶ teilweise unklare Radwegemarkierungen / -beschilderung
- ▶ Abstellanlagen sind größtenteils nicht-zeitgemäße Vorderradhalter
- ▶ meiste Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden geschehen beim Einbiegen, Kreuzen und Abbiegen

Handlungsansätze



- ▶ Verbesserung der Oberflächenqualität und Beschilderung an bestehenden Radwegen zwischen den Ortsteilen
- ▶ Ausbau fehlender Radwege zwischen den Ortsteilen nach Bedarf
- ▶ Ausbau der Radwege auf Mindestmaß an geeigneten Stellen im Ortskern
- ▶ Verbesserung der Übergänge zwischen wechselnden Führungsformen
- ▶ Verbesserung der Radverkehrssicherheit
- ▶ Erneuerung und Ausbau der Radabstellanlagen an relevanten Stellen

4.4 FUßVERKEHR

Zu Fuß gehen stellt die ursprünglichste, natürlichste und in vielerlei Hinsicht nachhaltigste Art der Fortbewegung dar. Es handelt sich um eine Fortbewegungsart ohne jegliches Verkehrsmittel, mit maximaler Flexibilität auf nahezu allen Flächen und auch auf engem Raum. Mindestens der Anfang und das Ende eines jeden Weges wird zu Fuß zurückgelegt. Gleichzeitig sind die Geschwindigkeiten und Distanzen beim zu Fuß gehen begrenzt, sodass sich das Zurücklegen von Wegen zu Fuß insbesondere für kurze Strecken (unter 5 km) anbietet. Außerdem sind Fußgänger*innen neben anderen, schnelleren Verkehrsmitteln im gemeinsamen Straßenraum deutlich vulnerabler und es bleibt ihnen meist nur eine Restfläche im fahrzeugorientierten Straßenraum.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der Fußgänger nachkommen. Beim Fußverkehr variieren diese Anforderungen dabei abhängig von der Personengruppe.

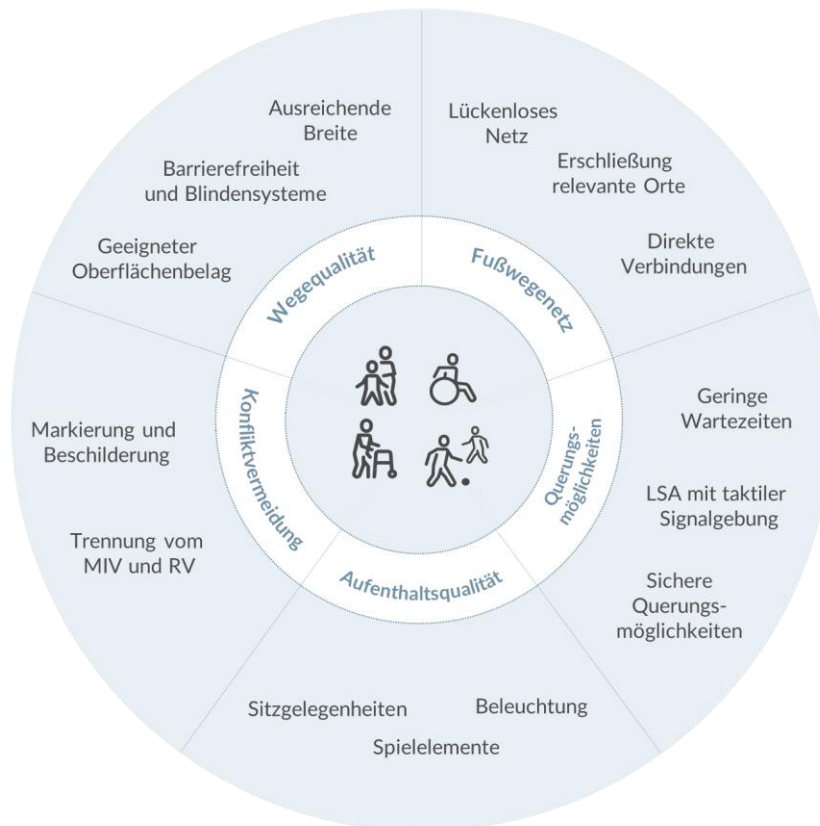


Abbildung 36: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur [eigene Darstellung auf Grundlage von Umweltbundesamt 2018]

Während Kinder das Zufußgehen weniger als reine Fortbewegung und mehr als ein Erlebnis sehen und damit auch Elemente der Straßenraumgestaltung einen hohen Stellenwert einnehmen, sind für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefreie und möglichst direkte Verbindungen von großer Bedeutung. Außerdem sind für diese Personengruppe Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen für eine Pause relevant. Allen gemeinsam ist aber grundsätzlich eine ausreichende Breite der Gehwege, eine Trennung vom MIV und Radverkehr zur Konfliktvermeidung sowie sichere Querungsmöglichkeiten.

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur bildet, wie bei den anderen Verkehrsmitteln, zunächst die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgebracht wurde. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)* – von der FGSV 2002 herausgebracht – spezifischere Orientierungshilfen für Fußverkehrsanlagen auf.

Die EFA unterscheiden im Grundsatz drei Funktionsbereiche auf einem Gehweg, aus deren Zusammenspiel sich die empfohlene Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 m ergibt (vgl. Abbildung 37):

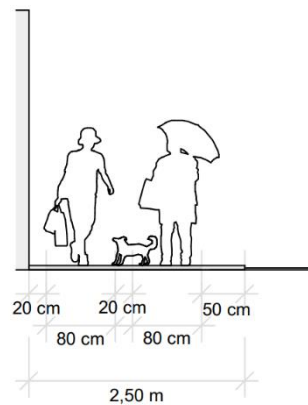


Abbildung 37: Mindestgehwegbreite
[eigene Darstellung auf Grundlage von FUSS e.V. o.J.]

Tabelle 10: Funktionsbereiche Gehwege
[eigene Darstellung nach FUSS e.V. o.J.]

Abschnitt	Erläuterung	Bemaßung
Gehbereich / „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs	funktional erforderlicher Fortbewegungsraum, ausgerichtet auf den Begegnungsfall zweier Personen	1,80 m (0,80 m pro Person + 0,3 m Zwischenstreifen)
Distanzstreifen Gebäude- oder Grundstücksseite	dient häufig auch als Wirtschafts- oder Aufenthaltsfläche	0,30 m
Distanzstreifen zur Fahrbahnseite	dient dem Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr; darauf sind häufig Leuchten, Bäume, o.ä. platziert	0,50 m

4.4.1 Nutzungsdaten zum Fußverkehr

Der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split hat sich in der Gemeinde Anröchte in den letzten 8 Jahren (von 2011 bis 2019) von allen Verkehrsmitteln am stärksten positiv entwickelt. In diesem Zeitraum hat sich der Fußverkehrsanteil von 6 % auf 18 % verdreifacht. Damit liegt der Fußverkehrsanteil in der Gemeinde Anröchte sogar über dem kreisweiten Durchschnitt von 17 %.

4.4.2 Betrachtung des zentralen Ortskerns

Da das Zufußgehen insbesondere für kurze Strecken und somit für innerörtliche Wege geeignet ist, wird bei der Betrachtung des Fußverkehrs ein besonderer Fokus auf die Fußverkehrsinfrastruktur im zentralen Ortskern gelegt, denn hier befinden sich die zentralen Einrichtungen und Ziele für einen Großteil der Bevölkerung.

Im Ortskern Anröchte (vgl. Abbildung 38) sind mehrere Ziele in zentraler Lage vorzufinden: 3 Lebensmitteleinzelhändler (REWE, Lidl, SB Lüning), 2 Schulen (Grundschule, Sekundarschule), das Rathaus, das Bürgerhaus sowie eine Sporthalle und ein Sportplatz.

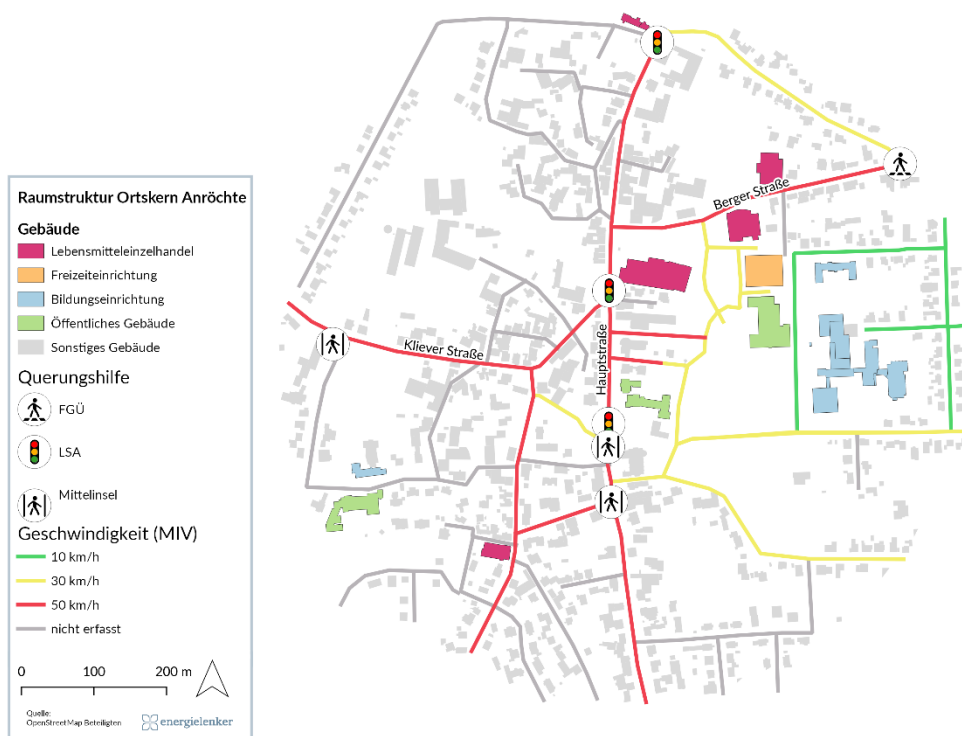


Abbildung 38: Verkehrssituation im Ortskern Anröchte (Fußverkehr)
[eigene Darstellung nach IT.NRW]

Für den Fußverkehr stellen stark befahrene Straßen Barrieren dar. Insbesondere die Querung von Straßen, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h oder höher liegt, ist für viele Fußgänger*innen wie Kinder und Menschen mit einer Behinderung eine Herausforderung. An den drei Hauptverkehrsachsen im Ortskern Anröchte (Hauptstraße, Berger Straße, Kliever Straße) bestehen einige Querungshilfen, die einen Übergang über die Straße erleichtern. Insbesondere an der Hauptstraße bestehen mit drei Fußgängerampeln (FGÜ) und zwei Mittelinseln ausreichend Möglichkeiten, um die Straße sicher queren zu können. Die Situation an der Berger und Kliever Straße sieht jedoch ganz anders aus, denn diese verfügen beide über nur eine Querungshilfe, die relativ weit Richtung Ortsausfahrt zu verorten sind. So ist der Lidl an der Berger Straße für Fußgänger*innen aus südlicher Richtung aufgrund von fehlenden Querungshilfen schlecht erreichbar. Für die Stellen, wo keine Querungshilfe geschaffen werden kann, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung des MIV eine Alternative.

Neben dem Vorhandensein von Fußwegen und Querungshilfen ist auch der Zustand sowie die Breite der Gehwege wichtig, um Fußgänger*innen die größtmögliche Sicherheit und den passenden Komfort bieten zu können. Im Ortskern Anröchte kann die Wegequalität und -breite positiv bewertet werden, denn viele Gehwege entsprechen der Mindestbreite von 2,50 m und sind nahezu plangleich.

Schulwege

Eine Bevölkerungsgruppe, der im Fußverkehr eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden soll, ist die der Schülerinnen und Schüler. Aufgrund des jungen Alters und der geringen Erfahrung im Straßenverkehr können Verkehrssituationen noch nicht richtig eingeschätzt werden. Im zentralen Ortsteil der Gemeinde Anröchte besteht das Angebot eines sogenannten „Walking Bus“ (vgl. Abbildung 39). Dies ermöglicht Grundschulkindern gemeinsam und sicher unter Begleitung eines Erwachsenen als Gruppe zur Schule zu laufen. So können auch kleine Kinder selbständig, ohne Elternteil, zur Schule kommen. Leider ist das Angebot zurzeit bei vielen unbekannt bzw. wird nicht genutzt, sodass weiterhin viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen.



Abbildung 39: Walking Bus in der Gemeinde Anröchte
[eigene Aufnahme]

Trotz der sicheren Verkehrssituation für Schulkinder im Ortskern Anröchtes werden viele Kinder von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht. Wie mehrere Personen in der Online-Karte und während der öffentlichen Auftaktveranstaltung erwähnten, ist die Verkehrssituation auf dem Kapellenweg zu Schulbeginn für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen besonders unsicher. Der große Anteil an „Elterntaxis“ und parkenden Fahrzeugen entlang der Straße blockiert die Straße oder nimmt wenig Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende. Eine Einschränkung des MIV würde hier zu einer erhöhten Schulwegesicherheit beitragen.

Barrierefreiheit

Eine weitere Bevölkerungsgruppe, der im Rahmen der Betrachtung der Fußverkehrsinfrastruktur Aufmerksamkeit gewidmet werden soll, ist die der Senior*innen und Menschen mit einer Behinderung. Diese Bevölkerungsgruppe ist abhängig von barrierefreien Gehwegen und Querungen, um sicher vom Start- zum Zielort zu kommen. Im Ortskern Anröchte bestehen zwar barrierefreie Wege, jedoch sind die Querungshilfen und taktilen Leitsysteme veraltet (vgl. Abbildung 40). Fehlende oder veraltete taktile Leitsysteme an den Querungshilfen können bei Menschen mit einer Sehbehinderung für Verwirrung sorgen und sind nach Vorgaben der EFA zu gestalten (Leitlinien, Aufstellfläche, usw.).



Abbildung 40: Barrierefreiheit im Ortskern Anröchte

(linksoben: Mittelinsel an der Hauptstraße, linksunten: zu hohe Bordsteinkante an der Mündung der Karl-Martin-Straße, rechts: taktiles Leitsystem an der LSA an der Hauptstraße (veraltet)) [eigene Aufnahmen]

Die Gehwege entlang der Hauptstraße sind jedoch barrierefrei gebaut worden und für alle Personen gut begehbar, denn es lassen sich keine Umlaufsperrern oder Hindernisse feststellen. Lediglich einzelne Unebenheiten können für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, zum Hindernis werden. Zusätzlich sind alle Bordsteinkanten an den Querungshilfen abgesenkt, sodass auch Menschen mit einem Rollstuhl oder Rollator die Anlagen sicher benutzen können. Nur die Querung der Karl-Maertín-Straße an der Mündung zur Hauptstraße könnte, aufgrund der fehlenden Absenkung, bei einigen Personen zu Problemen führen (vgl. Abbildung 40, linksunten).

Aufenthaltsqualität

Um mehr Menschen für den Weg zu Fuß gewinnen zu können, ist eine hohe Aufenthaltsqualität von Vorteil. Im zentralen Ortskern der Gemeinde Anröchte gibt es viele Elemente, die die Aufenthaltsqualität erhöhen. Insbesondere der Bürgerhaus-Vorplatz und der Rathausparkplatz bieten hervorragende Grün-, Spiel- und Sitzelemente, sodass alle Bürger*innen der Gemeinde hier Berücksichtigung finden. Auch an anderen Stellen im Ortskern befinden sich Rast- und Sitzmöglichkeiten sowie Grünelemente, die den Weg zu Fuß erleichtern bzw. verschönern. Das Einzige, was der Aufenthaltsqualität im Ortskern schadet, sind die hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs an den Hauptverkehrsstraßen. Da Parallelstraßen und Wirtschaftswege jedoch ausreichend Aufenthaltsqualität bieten, stellt dies keine der zentralen Problematiken dar.



Abbildung 41: Aufenthaltsqualität im Ortskern Anröchte

(links: Sitzmöglichkeiten am Bürgerhaus-Vorplatz, rechts: hochwertiges Spielelement mit Sitzmöglichkeit am Bürgerhaus-Vorplatz) [eigene Aufnahmen]

4.4.3 Fußverkehrsinfrastruktur im restlichen Gemeindegebiet

In den weiteren Ortsteilen des Gemeindegebietes Anröchte bestehen entlang der Hauptverkehrsstraßen größtenteils Gehwege mit ausreichender Breite. Auch Sitzelemente und Elemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind vielerorts vorzufinden, sodass die Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen grundsätzlich als attraktiv beschrieben werden kann.



Abbildung 42: Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen

[eigene Aufnahmen]

Eine große Barriere für den Fußverkehr stellen in den jeweiligen Ortsteilen jedoch die zentralen Hauptverkehrsstraßen dar. Zur Überquerung dieser Verkehrsachsen sind

vielerorts Unterstützungen eingerichtet. Dazu zählen beispielsweise vorgezogene Seitenräume. An manchen Stellen ist auch ein taktiler Leitsystem eingerichtet.



Abbildung 43: Unterstützung für die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen
[eigene Aufnahmen]

In Altenmellrich stellt sich entlang der Hauptverkehrsstraße eine gefährliche Situation für den Fußverkehr dar, da der Fußweg hier sehr schmal ist. Dies ist insbesondere im Hinblick auf den Fußverkehr zur Bushaltestelle „Altenmellrich Grund“ problematisch, da hier die Schulkinder direkt neben dem Kfz-Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten entlang laufen müssen. Die großen Geschwindigkeitsunterschiede und die sich daraus ergebenden Gefahren an dieser Stelle sind auch in der Online-Karte häufig genannt worden.



Abbildung 44: Zu schmaler Fußweg an der Dorfstraße am Ortsausgang Altenmellrich
[eigene Darstellung]

4.4.4 Erreichbarkeitsanalyse im Fußverkehr

Ähnlich wie im Kapitel zum Thema Radverkehr ist auch für den Fußverkehr eine Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt worden. Die dabei errechneten Daten sind in Tabelle 11 ersichtlich. Zusätzlich zeigt Abbildung 45 beispielhaft, wie die Ergebnisse für die fußläufige Erreichbarkeit des Rathauses in Anröchte aussehen.

Den berechneten Daten zufolge besteht insbesondere für innerörtliche Schulwege ein großes Potenzial, denn innerhalb von 15 Minuten können 5.587 Personen die Sekundarschule bzw. Pankratius Schule in Anröchte erreichen. Noch besser erreichbar ist das Rathaus in Anröchte und somit die zentrale Bushaltestelle mit Verbindungen nach Erwitte, Lippstadt und Warstein. Auch der Teilstandort der Grundschule im Ortsteil Mellrich ist für 90,3 % der Einwohner*innen aus dem Ortsteil Mellrich fußläufig innerhalb von 15 Minuten erreichbar, sodass Schüler*innen in Mellrich häufiger zu Fuß zu Schule gehen könnten. Lediglich das Waldfreibad südlich von Anröchte bietet kaum Verlagerungspotenzial auf den Fußverkehr, da die Distanz zu den Wohnsiedlungen zu Fuß zu groß ist. Hier ist eine Konzentration auf die Verbesserung der Situation für den Radverkehr sinnvoller.

Tabelle 11: Fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte

(Anzahl der Personen, die innerhalb eines Zeitintervalls das Ziel zu Fuß erreichen können) [eigene Darstellung; Bevölkerungsdaten: Zensus 2011]

Ziel	5 min	10 min	15 min
Sekundarschule / Grundschule Anröchte	497	2.774	5.587
Teilstandort Grundschule Ortsteil Mellrich	294	616	645
Rathaus Anröchte	860	4.012	6.233
Waldfreibad Anröchte	4	11	612

Nichtsdestotrotz zeigen die Nutzungsdaten, dass 18 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Es kann also davon ausgegangen werden, dass vor allem viele Wege innerhalb von einzelnen Ortsteilen ohne Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Die attraktive Fußverkehrsinfrastruktur innerhalb der einzelnen Ortsteile ist dafür nicht unerheblich. Zum Erreichen von Zielen in anderen Ortsteilen hingegen wird aufgrund der Distanz und Dauer auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen.



Abbildung 45: Erreichbarkeit vom Rathaus in Anröchte zu Fuß (in 5, 10 und 15 Minuten)
 [eigene Darstellung nach OpenStreetMap und Zensus 2011]

4.4.5 Unfallanalyse Fußverkehr

Zur Identifikation von Gefahrenstellen für den Fußverkehr wurden amtliche Unfalldaten für die Jahre 2015 bis 2022 ausgewertet. In der Gemeinde Anröchte gab in diesem Zeitraum insgesamt 19 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung.

Bis auf einen Fall im Juni 2022 waren jeweils nur zwei Beteiligte involviert. Bei keinem der Unfälle in diesem Zeitraum wurden Personen schwer verletzt oder getötet. In 18 von 19 Fällen wurde die zu Fuß gehende Person leicht verletzt. In einem Fall blieben alle Beteiligten unverletzt.

In 16 von 19 Fällen war ein Pkw in den Unfall involviert. Die weiteren drei Unfälle haben unter Beteiligung vom Radverkehr, Busverkehr und dem Lkw-Verkehr stattgefunden (jeweils 5,3 %).

Unfallbeteiligte Fußverkehr

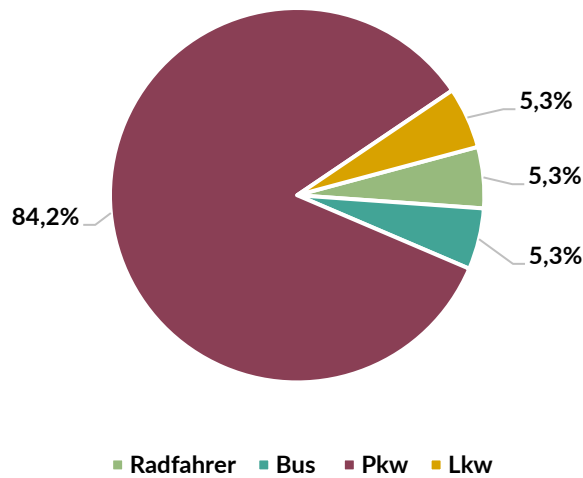
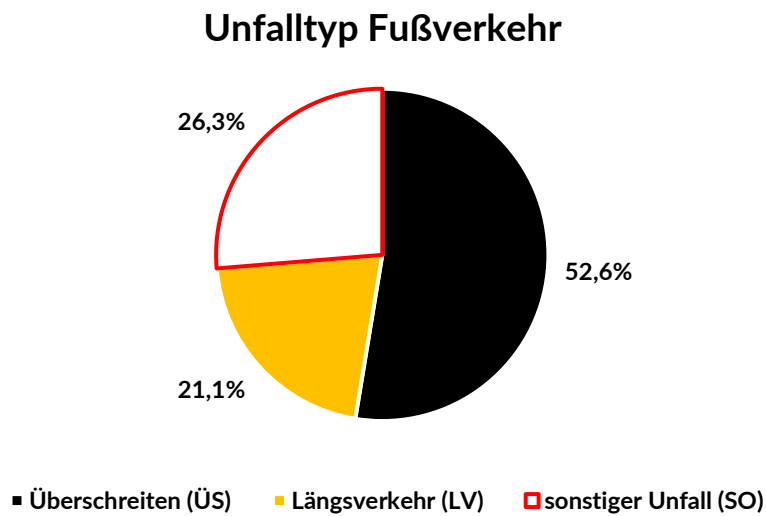


Abbildung 46: Unfallbeteiligte bei Fußverkehrsunfällen
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Soest]

Weiterführend wurden die Unfalldaten hinsichtlich des Unfalltyps differenziert. Abbildung 47 gibt einen Überblick über die vorherrschenden Unfalltypen mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden zwischen 2015 und 2022.

Mit 52,6% stellen Unfälle des Typs 4 den größten Anteil. Dabei handelt es sich um sog. Überschreitungsunfälle. Bei Überschreitungsunfällen geht die zu Fuß gehende Person über die Fahrbahn, während sich das beteiligte Fahrzeug auf der Fahrbahn bewegt.

Mit 21,1% stellen Unfälle des Typs 6 rund ein Fünftel der Ereignisse dar. Zu dieser Kategorie zählen Unfälle, bei denen sich alle Beteiligten parallel zur Fahrbahn entweder in gleicher oder in entgegengesetzter Richtung bewegt haben. Hierzu zählen u.a. Frontalkollisionen und Auffahrunfälle. Rund ein Viertel oder 26,3% der Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs ließen sich keiner der sechs spezifischen Kategorien zuordnen. Diese wurden daher unter Kategorie 7 „sonstiger Unfall (SO)“ zusammengefasst.



*Abbildung 47: Fußverkehrsunfälle nach Unfalltyp
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Soest]*

In Ergänzung zu der statistischen Auswertung lassen sich die Unfalldaten auch räumlich verorten. Hierbei ist auffällig, dass die meisten Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen im zentralen Ortskern von Anröchte stattgefunden haben. Besonders betroffen ist die Hauptstraße (L473/L747). Mit 10 von 19 Vorfällen (52 %) ereigneten sich mehr als die Hälfte der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen in diesem Bereich.

Auch außerhalb des Ortskerns haben vereinzelt Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden stattgefunden. Diese Unfälle, die sich sowohl von der Verortung als auch von der Art des Unfalls unterscheiden, zeigen keine Zusammenhänge, sodass davon auszugehen ist, dass diese Situationen Einzelfälle sind und nicht mit der verkehrlichen Situation in Verbindung stehen. Hinsichtlich der Wochentage und Tageszeiten lassen sich keine Unfallschwerpunkte erkennen.

4.4.6 Zusammenfassung Fußverkehr

Erkenntnisse



- ▶ umfangreicher Anstieg des Fußverkehrsanteils am Modal Split auf aktuell 18 % (2019), damit über dem kreisweiten Durchschnitt
- ▶ innerhalb der Ortsteile sind Ziele fußläufig gut erreichbar
- ▶ insgesamt gute Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern und in den Ortsteilen: größtenteils barrierefrei (insb. im Ortskern), taktiles Leitsystem vielerorts vorhanden (teilweise veraltet), hohe Aufenthaltsqualität
- ▶ teilweise zu schmale Gehwege
- ▶ gefährliche Situationen durch schmale / nichtexistierende Gehwege entlang einige schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen
- ▶ Walking Bus für den Schülerverkehr im Ortskern
- ▶ mehr als die Hälfte der Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung geschehen beim Überschreiten der Fahrbahn

Handlungsansätze



- ▶ Erweiterung der Gehwegebreite an geeigneten Stellen
- ▶ Verbesserung der Fußverkehrssicherheit an den schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und im Umkreis von für den Schülerverkehr relevanten Bushaltestellen
- ▶ Erneuerung des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen
- ▶ Schaffung neuer Querungshilfen an relevanten Stellen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Instandhaltung und Erweiterung der hohen Aufenthaltsqualität in allen Ortsteilen

4.5 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE



BESTAND

Allgemein

- ▶ MIV ist Hauptverkehrsträger, aber Rückgang am Modal Split um 12 % (2019 = 67 %)
- ▶ Erhöhte Pkw-Besitzquote

Fließender und ruhender Verkehr

- ▶ Hohe Verkehrsstärke auf der B55, der „Hauptstraße“ und der „Kliever Straße“
- ▶ Ausreichend Parkraum im zentralen Ortskern
- ▶ Gefahrenstellen durch parkende Pkw an schwer einsehbaren Kreuzungen und durch das Hereinragen auf Rad- und Gehwege entlang der Hauptstraße
- ▶ Hoher Anteil an Elterntaxis an den Schulen in Anröchte

E-Mobilität und Carsharing

- ▶ Zwei öffentliche Ladesäulen im Ortskern
- ▶ kein Carsharing-Angebot, aber Mitfahrerbank



BESTAND

Allgemein

- ▶ ÖPNV-Anteil am Modal Split sehr gering (5 %)

Straßengebundener ÖPNV

- ▶ Gute Anbindung auf der Nord-Süd Achse durch die S60, aber fehlende Anbindung an Soest (als zweitgrößtes Ziel von Auspendelnden) und an Bad Sassendorf (Bahnhof)
- ▶ Pilotprojekt „Helmo“ ergänzt den innergemeindlichen Busverkehr

Intermodalität

- ▶ Kürzliche Anpassungen zur verbesserten Abstimmung von Bus und Bahn
- ▶ Wenige Bushaltestellen verfügen über Radabstellanlagen

Barrierefreiheit

- ▶ Einige relevante Bushaltestellen im Ortskern sind barrierefrei ausgebaut, im restlichen Gemeindegebiet nur vereinzelt



BESTAND

Allgemein

- ▶ Geringer Anstieg des Radverkehrsanteils am Modal Split (2011 bis 2019) um 1 % auf 10 %

Radwegeinfrastruktur

- ▶ Gut ausgebaute Radwege zwischen Anröchte und den Ortsteilen Mellrich, Klieve, und Effeln
- ▶ Fehlende Radwegeverbindungen zwischen den weiteren Ortsteilen
- ▶ Konfliktpotenzial durch zu schmale Radwege und fehlende Linksabbiegemöglichkeiten innerorts
- ▶ Fehlende Hinweise bei Überleitungen zwischen wechselnden Führungsformen
- ▶ Unsichere Situationen durch schwer einsehbare Kurven und Mischverkehrsführung bei großen Differenzen in der Geschwindigkeit
- ▶ Teilweise unklare Radwegemarkierungen/ -Beschilderung

Zusätzliche Infrastruktur

- ▶ Qualitativ überwiegend nicht zeitgemäß, Anzahl nicht immer ausreichend



BESTAND

Allgemein

- ▶ Umfangreicher Anstieg des Fußverkehrsanteils am Modal Split auf aktuell 18 % (2019)

Fußverkehrsinfrastruktur

- ▶ Innerhalb der Ortsteile sind Ziele fußläufig gut erreichbar
- ▶ Insgesamt gute Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern und in den Ortsteilen
- ▶ Gefährliche Situationen durch schmale Gehwege entlang der schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen

Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

- ▶ größtenteils barrierefreie Wege (insb. im Ortskern)
- ▶ taktiles Leitsystem vielerorts vorhanden (teilweise veraltet)
- ▶ hohe Aufenthaltsqualität im gesamten Gemeindegebiet

Sonstiges:

- ▶ Walking Bus vorhanden im Ortsteil Anröchte; wird jedoch nicht genutzt



POTENZIALE

Fließender Verkehr

- ▶ Überprüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen an relevanten Stellen
- ▶ Einrichten von Elternhaltestelle zur Reduktion der Anzahl der Elterntaxis

Ruhender Verkehr

- ▶ Änderung der Parkraumsituation im Ortskern
- ▶ Stärkere Kontrolle des ruhenden Verkehrs bezüglich Ordnungswidrigkeiten

Alternative Antriebe / Mobilitätsformen

- ▶ Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur
- ▶ Einrichten eines Carsharing Angebotes



POTENZIALE

ÖPNV-Angebot

- ▶ Anbindung von wichtigen interkommunalen Zielen (insb. Soest)
- ▶ „Helmo“ verstetigen / verbessern

Intermodalität

- ▶ Ausstattung Haltestellen mit Radabstellanlagen
- ▶ Einrichten von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde

Barrierefreiheit

- ▶ Barrierefreier Ausbau der relevanten Haltestellen in den Ortsteilen



POTENZIALE

Radwegeinfrastruktur

- ▶ Verbesserung der Oberflächenqualität und Beschilderung an bestehenden Radwegen zwischen den Ortsteilen
- ▶ Ausbau fehlender Radwege zwischen den Ortsteilen nach Bedarf
- ▶ Ausbau der Radwege auf Mindestmaß an geeigneten Stellen im Ortskern
- ▶ Verbesserung der Übergänge zwischen wechselnden Führungsformen
- ▶ Verbesserung der Radverkehrssicherheit

Zusätzliche Infrastruktur

- ▶ Erneuerung und Ausbau der Radabstellanlagen an relevanten Stellen
- ▶ Errichtung von Reparaturstationen an relevanten Stellen



POTENZIALE

Fußverkehrsinfrastruktur

- ▶ Erweiterung der Gehwegebreite an geeigneten Stellen
- ▶ Verbesserung der Fußverkehrssicherheit an den schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und im Umkreis von für den Schülerverkehr relevanten Bushaltestellen
- ▶ Schaffung neuer Querungshilfen an relevanten Stellen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

- ▶ Erneuerung des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen
- ▶ Instandhaltung und Erweiterung der hohen Aufenthaltsqualität in allen Ortsteilen

Sonstiges:

- ▶ Reaktivierung des Walking Bus



PLANUNGEN



PLANUNGEN

Intermodalität

- ▶ Umbau der Haltestelle Rathaus zur Mobilstation – M (2023)

Barrierefreiheit

- ▶ Ausführung Umbau der Bushaltestellen der Linie S60 – Ortsdurchfahrt Anröchte bis 2023 (Haltestelle Freibad ist noch auszuführen)
- ▶ Antrag auf Förderung für barrierefreien Ausbau je einer Haltestelle in Altengeseke, Berge, Effeln, Klieve, Mellrich und Uelde wurde gestellt



PLANUNGEN

Radwegeinfrastruktur

- ▶ Radwegenetzkonzept ist in Planung

Zusätzliche Infrastruktur

- ▶ E-Ladestation im Ortsteil Effeln



PLANUNGEN

5 MOBILITÄTSLEITBILD GEMEINDE ANRÖCHTE

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse und des Partizipationsprozesses sind Ziele für die Zukunft der Mobilität in Anröchte abgeleitet worden. Zusammen ergeben die Ziele das Leitbild, auf dessen Grundlage künftig Entscheidungen getroffen und auf diese Weise die Vision der nachhaltigen Mobilität erreicht werden sollen. Unter dem Motto „*Wir machen es möglich, nachhaltige Mobilität in der Gemeinde Anröchte!*“ sind fünf Leitziele entwickelt worden, die die Gemeinde Anröchte bei der Gestaltung der nachhaltigen Mobilität begleiten werden:

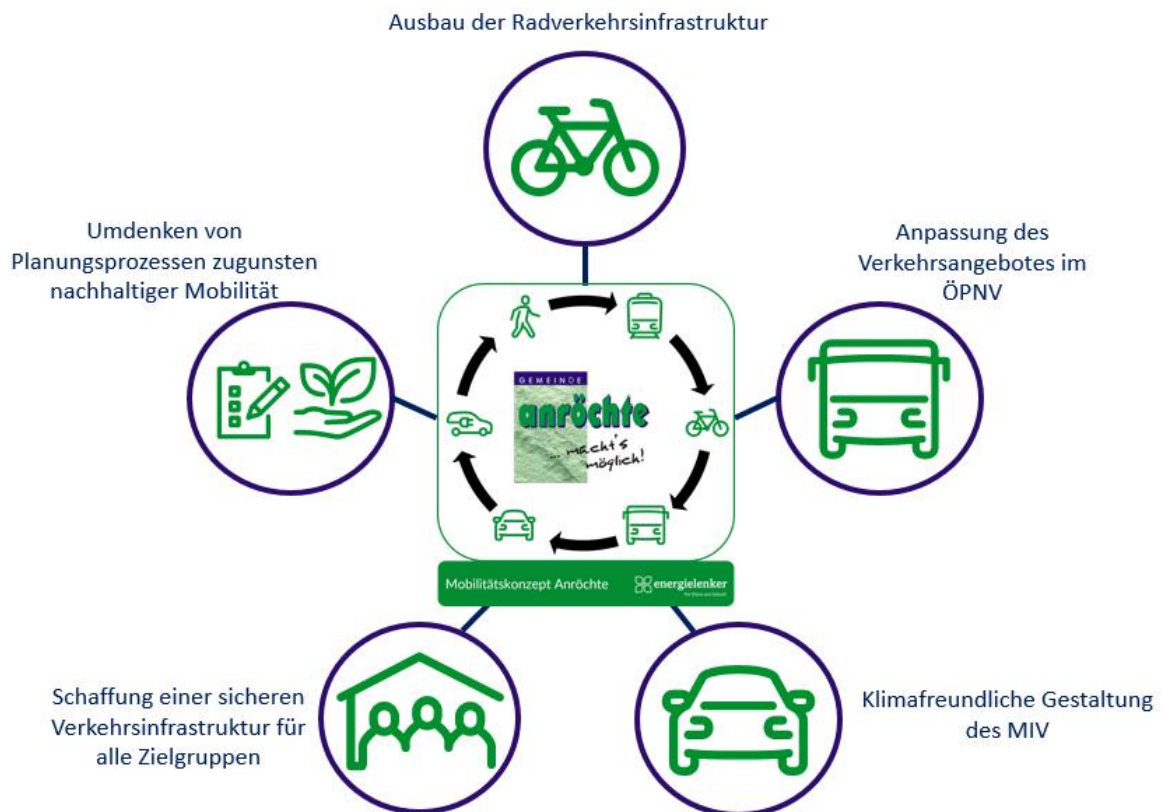


Abbildung 48: Leitbild Gemeinde Anröchte
[eigene Darstellung]

Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Durch den Ausbau des Radwegenetzes sowie die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur fördern wir die attraktive, sichere und komfortable Nutzung des Fahrrades in der Gemeinde Anröchte. Mit dem Ausbau von direkten Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie zu den umliegenden Kommunen schaffen wir sichere Arbeits-, Schul- und Freizeitwege.



Wir sind flexibel und gut vernetzt!

Anpassung des Verkehrsangebots im öffentlichen Verkehr

Um auch auf längeren Wegen ein nachhaltiges Mobilitätsangebot bieten zu können, setzen wir den ÖPNV bedarfsorientiert und zielgerichtet ein. Einerseits werden Verbindungen zu den wichtigsten Pendlerzielen ausgebaut oder eingerichtet, andererseits werden zusätzliche Angebote erweitert, um die Ortsteile Anröchtes besser miteinander verbinden zu können. Ergänzend fördern wir die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln, um den ÖPNV zu attraktiveren.



Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!

Klimafreundliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs

Neben der Attraktivierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern wir einen nachhaltigen Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr. Durch den Umstieg auf alternative Antriebsformen und Sharing-Konzepte sowie die Anpassung der Infrastruktur reduzieren wir die negativen Umweltauswirkungen des MIV und steigern die Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmende.



In Anröchte sind alle sicher unterwegs!

Schaffung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur für alle Zielgruppen

Um nachhaltige Mobilität zukünftig für alle sicher und zugänglich zu machen, fördern wir zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote und widmen uns den Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungs- und Altersgruppen. Wir ermöglichen allen, unabhängig vom Alter, körperlichem Zustand und Einkommen, ein sicheres und komfortables Mobilitätsangebot.



Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!

Umdenken von Planungsprozessen zugunsten von nachhaltiger Mobilität

Um der nachhaltigen Mobilität zukünftig mehr Aufmerksamkeit zu widmen, gestalten wir Planungsprozesse neu, indem wir Elemente der nachhaltigen Mobilität in allen Planungen auf dem Gemeindegebiet berücksichtigen. Zusätzlich geht die Gemeinde mit gutem Beispiel voran und fördert die nachhaltige Mobilität bei den Mitarbeitenden.



6 MAßNAHMENKATALOG

Als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Anröchte sind insgesamt 30 umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet worden. Die zuvor dargestellten Potenziale und Ziele sowie das daraus abgeleitete Mobilitätsleitbild geben die Zielrichtung vor. Eine Übersicht der Einzelmaßnahmen ist nachfolgender Tabelle 12 zu entnehmen. Alle Maßnahmen sind in Form einheitlicher Projektsteckbriefe in Anlage 1 zu diesem Konzept beigefügt.

Tabelle 12: Maßnahmenkatalog
[eigene Darstellung]

Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!		Grundlage
R1	Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie zu den angrenzenden Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse / Begehung
R2	Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse / Begehung
R3	Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
R4	Schaffung einer eindeutigen Markierung und Beschilderung von Radwegen inkl. Einfädelungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
R5	Ausweitung und Errichtung von hochwertigen (überdachten) Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandsanalyse / Begehung ▶ Akteursgespräche
R6	Errichten von Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
R7	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche
Wir sind flexibel und gut vernetzt!		Grundlage
ÖV1	Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Anröchte und Soest / Bad Sassendorf	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
ÖV2	Verbesserte Anbindung der einzelnen Ortsteile am Ortskern Anröchte zu den Stoßzeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen
ÖV3	Errichtung von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
ÖV4	Aufstellen von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen zur Attraktivierung von intermodalen Wegekett	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
ÖV5	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandsanalyse / Begehung

Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!		Grundlage
M1	Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
M2	Vermehrte Durchführung von Kontrollen des ruhenden Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
M3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse / Begehung
M4	Durchführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse / Begehung
M5	Ausbau der öffentlichen und halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse / Begehung
M6	Bewerbung von Förderprogramme für private Ladestationen und THG-Quoten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandsanalyse
M7	Errichtung eines P+R / Pendlerparkplatzes in der Nähe der A44 / B55	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen
M8	Etablierung eines Carsharing-Angebotes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
In Anröchte sind alle sicher unterwegs!		Grundlage
ZS1	Reaktivierung / Bewerbung des Walking Bus	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse / Begehung
ZS2	Schaffung eines einheitlichen Schülertickets mit einer Nutzung für mehrere Wegezwecke	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen
ZS3	Einrichtung von Elternhaltestellen an den Schulen in Anröchte und Mellrich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse / Begehung
ZS4	Verbesserung der Beleuchtung an und rundum den Schulen in Anröchte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche
ZS5	Schaffung von neuen Querungshilfen im Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
ZS6	Erneuerung und Ausbau des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandsanalyse / Begehung
Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!		Grundlage
MM1	Durchführen von Pilotprojekten oder Verkehrsversuche zur Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Bestandsanalyse / Begehung
MM2	Umdenken von Quartiersentwicklungsprozessen und Baumaßnahmen bzgl. einer nachhaltigen Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Arbeitskreis
MM3	Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltigen Antriebsformen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Arbeitskreis
MM4	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Gemeindeverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltungen ▶ Arbeitskreis

7 HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

Verstetigung

Um langfristig eine nachhaltige Veränderung der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Anröchtes zu initiieren, ist die Unterstützung der Gemeindeverwaltung, der Politik und der gesamten Bevölkerung essenziell. Ein zielführendes und dauerhaftes Engagement für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in Anröchte erfordert vor diesem Hintergrund ein organisatorisches Vorgehen innerhalb der Gemeinde. So gilt es, das Thema Mobilität als festen Baustein dauerhaft in bestehende Planungsabläufe zu integrieren. Verstärkte Kommunikation und regelmäßiger Austausch mit der Bevölkerung können dieses Vorhaben unterstützen.

Im Anschluss an die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes kommt es mancherorts dazu, dass neu eingeführte und teilweise erprobte Strukturen zwischen der Kommune und weiteren Beteiligten wenig genutzt werden (vgl. difu 2018: 38 ff.). Ausschlaggebend dafür sind oftmals fehlende Organisationsstrukturen. Es ist daher auch für die Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes unbedingt zu empfehlen, vorhandene Strukturen und Schnittstellen weiter zu verstetigen. Einen wesentlichen Beitrag zur Verstetigung der Mobilitätsthematik in der kommunalen Praxis und auch zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes kann von der Verwaltung in die Wege geleitet werden.

Umsetzungsfahrplan

Eine sukzessive Umsetzung der Maßnahmen ist für das Erreichen der Leitziele der nachhaltigen Mobilität in Anröchte zu empfehlen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass je umzusetzender Einzelmaßnahme ein politischer Beschluss durch den entsprechenden Fachausschuss sowie den Rat notwendig ist.

Um den politischen Gremien einen Orientierungsrahmen an die Hand zu geben, welche Maßnahmen möglichst bevorzugt umgesetzt werden sollten und welche Maßnahmen eher langfristiger Natur sind, sind die Einzelmaßnahmen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen verglichen worden. Besonders hoch priorisiert sind demnach die Maßnahmen, welche das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis folgt aus der Priorisierung der Maßnahmen im Anlagenband 1.

Ausgehend von dieser Priorisierung ist ein Umsetzungsfahrplan erarbeitet worden (vgl. Tabelle 13), welcher eine **Empfehlung** der zeitlichen Maßnahmenumsetzung in den nächsten 5 Jahren darstellt. Der Umsetzungsfahrplan ist also nicht verbindlich.

Die angesetzten Zeiträume werden nach unterschiedlichen Farbstufen gekennzeichnet:

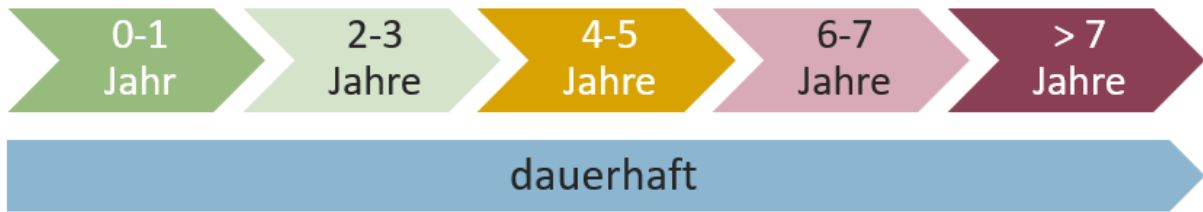


Abbildung 49: Farbliche Kennzeichnung der Laufzeiten zur Umsetzung der Maßnahmen
[eigene Darstellung]

Je nach farblicher Markierung ist davon auszugehen, dass die Einzelmaßnahme innerhalb von einem Jahr, 2-3 Jahren (kurzfristig), 4-5 Jahren (mittelfristig), 6-7 Jahren oder mehr als 7 Jahren (langfristig) umgesetzt werden können. Einige ausgewählte Maßnahmen gilt es darüber hinaus dauerhaft in der kommunalen Planungspraxis zu etablieren bzw. zu berücksichtigen.

Tabelle 13: Vorschlag Umsetzungsfahrplan
[eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahmen	Prio- risierung	2023			2024			2025			2026			2027			2028				
			II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
R1	Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie in Richtung der angrenzenden Kommunen	3																				
R2	Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen	4																				
R3	Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen	5																				
R4	Schaffung einer eindeutigen Markierung und Beschilderung von Radwegen inkl. Einfädelungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Ortskern	3																				
R5	Ausweitung und Errichtung von hochwertigen (überdachten) Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde	3																				
R6	Errichten von Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde	3																				
R7	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem Fahrrad	3																				
ÖV1	Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Anröchte und Soest / Bad Sassendorf	3																				
ÖV2	Verbesserte Anbindung der einzelnen Ortsteile an den Ortskern Anröchte zu den Stoßzeiten	3																				
ÖV3	Errichtung von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde	4																				
ÖV4	Aufstellen von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen zur Attraktivierung von intermodalen Wegeketten	3																				

MM1	Durchführung von Pilotprojekten oder Verkehrsversuchen zur Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs	4			■	■	■	■																
MM2	Umdenken von Quartiersentwicklungsprozessen und Baumaßnahmen bzgl. einer nachhaltigen Mobilität	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MM3	Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltige Antriebsformen	3		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MM4	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Gemeindeverwaltung	3				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■									

8 EVALUATIONSKONZEPT

Mit der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Anröchte wurden insgesamt 30 umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet und den aus dem Beteiligungsprozess entwickelten Leitzielen zugeordnet. Durch die Umsetzung aller Maßnahmen ist der Prozess einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung jedoch nicht abgeschlossen. Daher ist neben der Maßnahmenumsetzung eine kontinuierliche Überprüfung des Projekt-/Umsetzungsfortschritts erforderlich.

8.1 ÜBERPRÜFUNG PROJEKT-/UMSETZUNGSFortsCHRITT

Um den Projekt-/Umsetzungsfortschritt beurteilen zu können, empfiehlt es sich, in regelmäßigen Abständen (im Idealfall jährlich) eine Maßnahmenevaluierung durchzuführen. Dabei können nachfolgende Fragestellungen als Ansatzpunkte genutzt werden:

Tabelle 14: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten
[eigene Darstellung]

Prozessschritt	Fragestellungen
Netzwerk-Bildung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind neue Partnerschaften zwischen Beteiligten entstanden? ▶ Welche Intensität und Qualität haben die Partnerschaften? ▶ Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?
Umsetzungsergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Was war ausschlaggebend für den Erfolg / Misserfolg von Maßnahmen? ▶ Gab es Schwierigkeiten und wie wurde damit verfahren?
Auswirkungen umgesetzter Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst? ▶ Wenn ja, in welcher Höhe?
Umsetzung und Entscheidungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent? ▶ Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden? ▶ Wo besteht ein erhöhter Beratungs- / Informationsbedarf?
Partizipation regionaler Beteiligter	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind alle Beteiligten ausreichend eingebunden? ▶ Konnten weitere Beteiligte hinzugewonnen werden?
Zielerreichung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wie sind die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen? ▶ Befinden sich Projekte aus verschiedenen Leitzielen in der Umsetzung? ▶ Wo besteht Nachholbedarf?
Konzept-Anpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind Trends erkennbar, die eine Anpassung des Mobilitätskonzepts erfordern? ▶ Haben sich Rahmenbedingungen geändert, sodass Anpassungen vorgenommen werden müssen?

Um den Projektfortschritt dauerhaft positiv zu gestalten, ist neben der Feststellung des Umsetzungsfortschritts eine stetige Anpassung an die lokalen und aktuellen Gegebenheiten essenziell. Daher sollten je nach individueller Beantwortung der oben dargestellten Fragestellungen eine entsprechende Anpassung oder Handlung vorbereitet werden. Realisierte Maßnahmen werden analysiert und bewertet, ggfs. erneut aufgelegt, verlängert oder um weitere Projekte ergänzt. Wichtig ist dabei vor allem, der Kommunikation der Projektbeteiligten untereinander neue Impulse zu geben.

8.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN FÜR JEDE MAßNAHME

Im Rahmen der Überprüfung des Projekt- und Umsetzungsfortschritts sind für die Beurteilung der Wirkung vieler Maßnahmen in Teilen gleiche Indikatoren anzusetzen, welche im Folgenden erläutert werden.

▶ Modal Split

Unter Modal Split werden die Daten zur Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel sowie zum Beispiel den Fußverkehr bezeichnet. Der Modal Split ist die aussagekräftigste Datengrundlage, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und insbesondere auch, um Veränderungen über die Zeit zu erkennen. Eine regelmäßige Ermittlung des kommunalen Modal Split (ca. alle 5-10 Jahre) kann Entwicklungstendenzen in der Zusammensetzung des Verkehrs aufdecken und bietet daher ein gutes Instrument zur Überprüfung des Maßnahmenfortschritts bzw. der Wirkung der realisierten Maßnahmen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Modal Split Erhebung primär das gesamte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abbildet und daher vor allem zur Überprüfung des Gesamtfortschritts bzw. der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen in Summe geeignet ist. Eine Modal Split Erhebung geht zudem in der Regel mit weiteren Kosten und einer gewissen Erhebungsdauer einher.

▶ Verkehrszählung

Auf Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen werden in 5-Jahres-Intervallen Straßenverkehrszählungen vom Land Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Diese geben Aufschluss über das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich.

Ergänzend zur landesweiten Straßenverkehrszählung können auch die Verkehrsstärken auf kommunalen Straßen oder an kommunalen/öffentlichen Einrichtungen (bspw. mit erhöhtem

Sicherheitsbedarf) von großer Relevanz sein und erhoben werden. Gleichmaßen können auch weitere Verkehrsträger auf diese Weise erhoben werden. Anhand der Ergebnisse können Rückschlüsse auf weitere erforderliche Maßnahmen oder die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen gezogen werden.

Es bietet sich an, Verkehrszählungen vor allem für die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen durchzuführen, welche eine Reduktion des MIV und eine Stärkung des Radverkehrs als Zielsetzung haben. Dazu zählt beispielsweise die Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie in Richtung der angrenzenden Kommunen (R1) oder das Umsetzen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (M4).

Mittels einer Verkehrszählung und in Verbindung mit dem Modal Split kann überprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken zugunsten des Radverkehrs entwickelt haben.

▶ **Verkehrsbeobachtung**

Eine allgemeine Beobachtung des ruhenden und/oder fließenden Verkehrs gibt Aufschluss über das Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmenden in bestimmten Situationen (bspw. Parksuchverkehr etc.). Darüber hinaus ermöglicht eine solche Beobachtung die Herleitung von Rückschlüssen bzgl. des Verkehrsflusses/einer Staubildung o.ä. Anhand der Ergebnisse lassen sich ebenso Rückschlüsse zur Wirkungsweise der Maßnahmen ziehen.

In Anröchte kann dabei besonders die Maßnahme M1: „Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität“ bewertet werden. Doch auch die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bezüglich des Rad- und Fußverkehrs können so beurteilt werden.

▶ **Befragungen**

Befragungen der Bevölkerung, von Unternehmen oder bestimmten Zielgruppen stellen ein gängiges Instrument zur Erhebung von Daten dar. Auf diese Weise können unkompliziert Rückschlüsse auf die individuelle Wahrnehmung bestimmter Personengruppen gezogen werden. Mit Hilfe der Daten können die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung überprüft werden. Die Erfahrungen der Bevölkerung können in allen Bereichen Rückschlüsse auf Veränderungen bieten. Besonders Maßnahmen, deren Überprüfung eher technischer Art oder neuartig sind, können so besser beurteilt werden.

► **Erreichen von Meilensteinen**

Das Erreichen eines Meilensteins ist z. B. das Erzielen einer bestimmten Zielmarke (z. B. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur). Diese Zielmarke kann zusätzlich mit einem bestimmten Zeitpunkt verknüpft werden, um verbindliche Ziele zu setzen. In diesem Fall bilden die jeweiligen Zieldaten ein zeitliches Raster für die Evaluation.

Nachfolgende Tabelle 15 zeigt Erfolgsindikatoren auf, anhand derer die Projekt- und Prozessevaluierung durchgeführt werden kann. Weitere Indikatoren können nach Notwendigkeit oder aus gemachten Erfahrungen heraus ergänzt werden.

Tabelle 15: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen
[eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahme	Messgröße / Indikator	Instrument / Basis
Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!		Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split	Modal Split Erhebung Verkehrszählung (Radverkehr)
R1	Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie in Richtung der angrenzenden Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl an umgesetzten Maßnahmen ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung (Erhöhung Radverkehr, Senkung MIV) ▶ Modal Split Erhebung (langfristig)
R2	Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl an umgesetzten Maßnahmen ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung (Erhöhung Radverkehr, Senkung MIV) ▶ Modal Split Erhebung (langfristig)
R3	Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl vergleichbar umgestalteter Straßen / Straßenabschnitte ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung (Erhöhung Radverkehr, Senkung MIV) ▶ Modal Split Erhebung (langfristig)
R4	Schaffung einer eindeutigen Markierung und Beschilderung von Radwegen inkl. Einfädelungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter (Teil-) Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung
R5	Ausweitung und Errichtung von hochwertigen (überdachten) Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl errichteter Fahrradabstellanlagen ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split ▶ Nutzungszahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Modal Split Erhebung (langfristig) ▶ Verkehrsbeobachtung / Überprüfung der Nutzung der Abstellanlagen
R6	Errichten von Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl errichteter Reparaturstationen ▶ Nutzungszahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Überprüfung der Nutzung der Reparaturstationen
R7	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl an umgesetzten Maßnahmen ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung von Unternehmen und Arbeitnehmer*innen ▶ Modal Split Erhebung (langfristig)

Wir sind flexibel und gut vernetzt!		Erhöhung intermodales Verkehrsverhalten Erhöhung Anteil ÖPNV am Modal Split	Modal Split Erhebung Fahrgastzahlen
ÖV1	Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Anröchte und Soest / Bad Sassendorf	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Fahrgastzahlen ▶ Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgastbefragung & Befragung der Bevölkerung ▶ Nutzungsanalyse ▶ Modal Split Erhebung (langfristig)
ÖV2	Verbesserte Anbindung der einzelnen Ortsteile an den Ortskern Anröchte zu den Stoßzeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Fahrgastzahlen ▶ Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgastbefragung & Befragung der Bevölkerung ▶ Nutzungsanalyse ▶ Modal Split (langfristig)
ÖV3	Errichtung von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Modal Split (langfristig)
ÖV4	Aufstellen von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen zur Attraktivierung von intermodalen Wegekettten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Kundenzufriedenheit ▶ Erhöhung des Anteils des ÖPNV und Radverkehrs am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung der Bevölkerung ▶ Nutzungsanalyse ▶ Modal Split (langfristig)
ÖV5	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung der Bevölkerung (insb. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen)
Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!		Reduktion des MIV am Modal Split Reduktion von Lärm- /Schadstoffemissionen Erhöhung der Verkehrssicherheit	Modal Split Erhebung Verkehrsbeobachtung
M1	Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Zufriedenheit der Bürger*innen / Verkehrsteilnehmer*innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Bürger*innenbefragung ▶ Verkehrsbeobachtung
M2	Vermehrte Durchführung von Kontrollen des ruhenden Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Anzahl der Parkverstöße (langfristig) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung
M3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation

M4	Durchführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ▶ Verkehrsaufkommen in den betroffenen Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung
M5	Ausbau der öffentlichen und halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl öffentlichen / halböffentlichen Ladesäulen auf Gemeindegebiet ▶ Nutzungszahlen ▶ Zufriedenheit der Nutzer*innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Befragung der Bevölkerung zur Wahrnehmung der Ladeinfrastruktur
M6	Bewerbung von Förderprogrammen für private Ladestationen und THG-Quoten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl privaten Ladesäulen ▶ Anzahl E-Autos 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Befragung der Bevölkerung zur Wahrnehmung der Förderprogramme
M7	Errichtung eines adäquaten P+R / Pendlerparkplatzes in der Nähe der A44 / B55	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Auslastung des Parkplatzes 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Verkehrsbeobachtung
M8	Etablierung eines Carsharing-Angebotes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Nutzungszahlen ▶ Zufriedenheit der Nutzer*innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Befragung der Bevölkerung
In Anröchte sind alle sicher unterwegs!		Erhöhung der Verkehrssicherheit Verbesserung der Barrierefreiheit	Modal Split Erhebung Verkehrsbeobachtung Befragungen
ZS1	Reaktivierung / Bewerbung des Walking Bus	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Nutzungszahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Elternbefragung
ZS2	Schaffung eines ganztägigen ÖPNV-Tickets für Kinder und Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Fahrgastzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Schüler*innenbefragung ▶ Modal Split (langfristig)
ZS3	Einrichtung von Elternhaltestellen an den Schulen in Anröchte und Mellrich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Elternbefragung
ZS4	Verbesserung der Beleuchtung im Umfeld der Schulen in Anröchte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Schüler*innenbefragung

ZS5	Schaffung von weiteren Querungshilfen im Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Zufriedenheit der Bürger*innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Bürger*innenbefragung
ZS6	Erneuerung und Ausbau des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Nutzerzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Bürger*innenbefragung
Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!		Erhöhung Anteil Umweltverbund am zielgruppenspezifischen Modal Split	Modal Split Erhebung Nutzungsanalyse Befragungen
MM1	Durchführung von Pilotprojekten oder Verkehrsversuchen zur Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahmen ▶ Fahrgastzahlen über geteilte Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung der Nutzenden ▶ Nutzungsanalyse
MM2	Umdenken von Quartiersentwicklungsprozessen und Baumaßnahmen bzgl. einer nachhaltigen Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Quartiersbezogene Modal Split Erhebung (langfristig)
MM3	Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltige Antriebsformen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Reduzierung der THG-Emissionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation
MM4	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Gemeindeverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation

9 ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Anröchte ist eine ländlich geprägte Kommune, was sich auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auswirkt. Anders als in städtischen Ballungsräumen besteht ein hoher Motorisierungsgrad und der Pkw ist mit einem hohen Anteil am Modal Split das Hauptverkehrsmittel im Alltag. Die individuelle Flexibilität, die die Nutzung eines privaten Pkws mit sich bringt, hat jedoch negative Auswirkungen auf die Umwelt, wie z.B. Treibhausgase, Lärm oder Flächeninanspruchnahme. Vor diesem Hintergrund hat die Gemeinde Anröchte beschlossen, die Mobilität vor Ort nachhaltig zu gestalten und die klimarelevanten Emissionen langfristig zu reduzieren.

Gemeinsam mit der Bevölkerung und unterschiedlichen Akteursgruppen aus der Gemeinde Anröchte, der Politik und der Verwaltung ist in über 12 Monaten ein Mobilitätskonzept erarbeitet worden. Das gemeinsame Arbeiten spiegelt sich somit nicht nur im Motto der zukünftigen Mobilität wider („*Wir machen es möglich, nachhaltige Mobilität in der Gemeinde Anröchte!*“), sondern wurde bereits während des gesamten Zeitraums der Konzeptentwicklung aktiv umgesetzt.

Anhand einer umfangreichen Analyse der Ausgangssituation in der Gemeinde Anröchte mittels einer Grundlagenermittlung (Kapitel 3), einer verkehrsträgerspezifischen Bestandsanalyse (Kapitel 4) und einer Beteiligung der Bevölkerung über eine Online-Karte, konnten verschiedene Defizite und Potenziale der aktuellen Mobilitätssituation in der Gemeinde Anröchte ermittelt werden. Handlungspotenziale zeigten sich insbesondere in den Handlungsfeldern Radverkehr und Öffentlicher Verkehr. Neben den zwei auffälligsten Handlungsfeldern konnten auch Potenziale in den Bereichen motorisierter Individualverkehr, zielgruppenspezifische Mobilität und Mobilitätsmanagement erkannt werden, sodass folgende Leitziele im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelt worden sind:

- ▶ ***Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!*** (Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur)
- ▶ ***Wir sind flexibel und gut vernetzt!*** (Anpassung des Verkehrsangebots im öffentlichen Verkehr)
- ▶ ***Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!*** (Klimafreundliche Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs)

- ▶ ***In Anröchte sind alle sicher unterwegs!*** (Schaffung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur für alle Zielgruppen)
- ▶ ***Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!*** (Umdenken von Planungsprozessen zugunsten von nachhaltiger Mobilität)

Die fünf Leitziele sind richtungsweisend für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Anröchte und bilden die Grundlage für die Maßnahmen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelt worden sind. Unter Berücksichtigung der Bestandsanalyse sowie einer Beteiligung der Bevölkerung sind 30 Maßnahmen zu den fünf Leitziele entwickelt worden. Die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen trägt dazu bei, dass die Ziele im Bereich Mobilität langfristig erreicht werden können.

Jede Maßnahme ist dabei in einem Maßnahmensteckbrief dargestellt und dieser beinhaltet neben einer Maßnahmenbeschreibung eine Übersicht über die erforderlichen Handlungsschritte, die Verantwortlichkeiten, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sowie die Abschätzung der Umsetzungskosten. Abschließend sind die Maßnahmen bewertet und untereinander priorisiert worden, um aufzuzeigen welche Maßnahmen möglichst kurzfristig umgesetzt werden sollten. Die Maßnahmensteckbriefe sind dem Mobilitätskonzept als Anlage 1 in einem eigenständigen Maßnahmenkatalog beigelegt.

Die Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes ist der Startschuss für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Anröchte, denn erst mit der Umsetzung von erarbeiteten Maßnahmen und die Verstetigung des Entwicklungsprozesses kann die Gemeinde Anröchte den Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Um eine Dauerhaftigkeit der Entwicklungen zu gewährleisten ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle zu empfehlen. Wie eine Überprüfung der Umsetzung möglich ist, zeigt das Evaluationskonzept, welches in Kapitel 8 beschrieben wird.

Neben der Umsetzung der entwickelten Maßnahmen ist vor allem die Bevölkerung bezgl. einer nachhaltigen Mobilität und einer Änderung des Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren. Anhand einer transparenten Öffentlichkeitsarbeit können alle Akteure (Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Bevölkerung) auf die Relevanz des Themas aufmerksam gemacht werden und gemeinsam die Mobilität in der Gemeinde Anröchte nachhaltig verbessern.

10 LITERATURVERZEICHNIS

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2016): „To make people bike more often“. Abrufbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien_Fahrradinfrastruktur.pdf
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018a): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018b): Verkehr in Zahlen 2018/2019. 47. Jahrgang. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2019.html
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Abrufbar unter: <https://www.vdv.de/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-low-bmvi.pdf>
- BMU, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. Abrufbar unter: https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf
- DLR, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2015): Intermodalität. Abrufbar unter: https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU_Intermodalitaet.pdf
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (*RaSt*), Ausgabe 2006, Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2002): EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.
- FUSS e.V. (o.J.): Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter. Abrufbar unter: <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>
- Gemeinde Anröchte (2022): Aufstellung über die Bevölkerung in den Ortschaften der Gemeinde Anröchte nach dem Stand vom 01.02.2022. Abrufbar unter: https://www.anroechte.de/fileadmin/user_upload/Wohnen_Leben/Einwohnerstatistik/Monatsstatistik_01_2022.pdf

- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022a): Kommunalprofil Anröchte. Abrufbar unter:
<https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05974004.pdf>
- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022b): Pendleratlas. Abrufbar unter: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2022): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, 1. Januar 2022 (FZ 3). Abrufbar unter:
https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html
- Planersocietät (2020): Mobilitätsuntersuchung im Kreis Soest 2019. Endbericht Abrufbar unter: https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/mobilitaetsbefragung/201202_Mobilitaetsuntersuchung_im_Kreis_Soest_2019_Endbericht.pdf
- RLG, Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (2022): Linienfahrpläne. Abrufbar unter: <https://www.rlg-online.de/fahrgast/fahrt-planen/linienfahrplan>
- Straßen.NRW (2015): Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen. Abrufbar unter: <https://nwsib-online.nrw.de/application.jsp>
- UBA, Umweltbundesamt (2021): Mobilität privater Haushalte. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#verkehrsleistung-im-personentransport>
- UBA, Umweltbundesamt (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovation für eine nachhaltige Mobilität. Abrufbar unter: [umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinnmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinnmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf) abgerufen
- UBA, Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf

11 ANHANG

*Tabelle 16: Übersicht der Anhänge
[eigene Darstellung]*

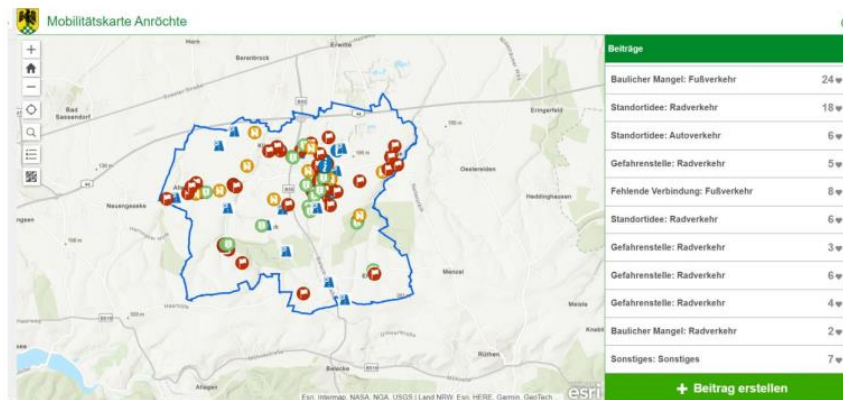
Nummerierung	Titel
Anhang 1	Auswertung der Online-Karte
Anhang 2	Kommentare aus der Online-Karte

Anhang 1: Auswertung der Online-Karte

AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

- ▶ Die Ergebnisse der Online-Karte können sowohl kartographisch als auch in Form von Diagrammen / Tabellen dargestellt werden

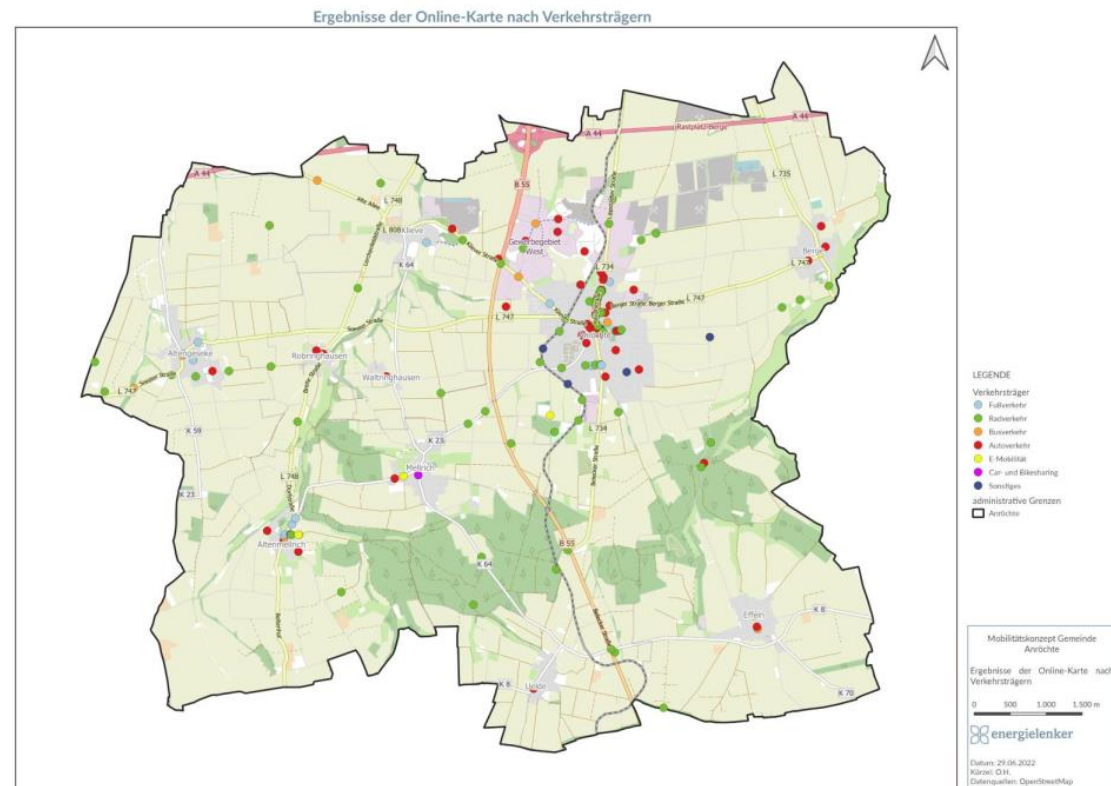
- ▶ Insgesamt wurde:
 - 159 x eine Eintragung vorgenommen
 - 898 x eine Eintragung mit einem „Like“ versehen
 - 2.606 x die Webseite der Karte aufgerufen



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

ERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE NACH VERKEHRSTRÄGER

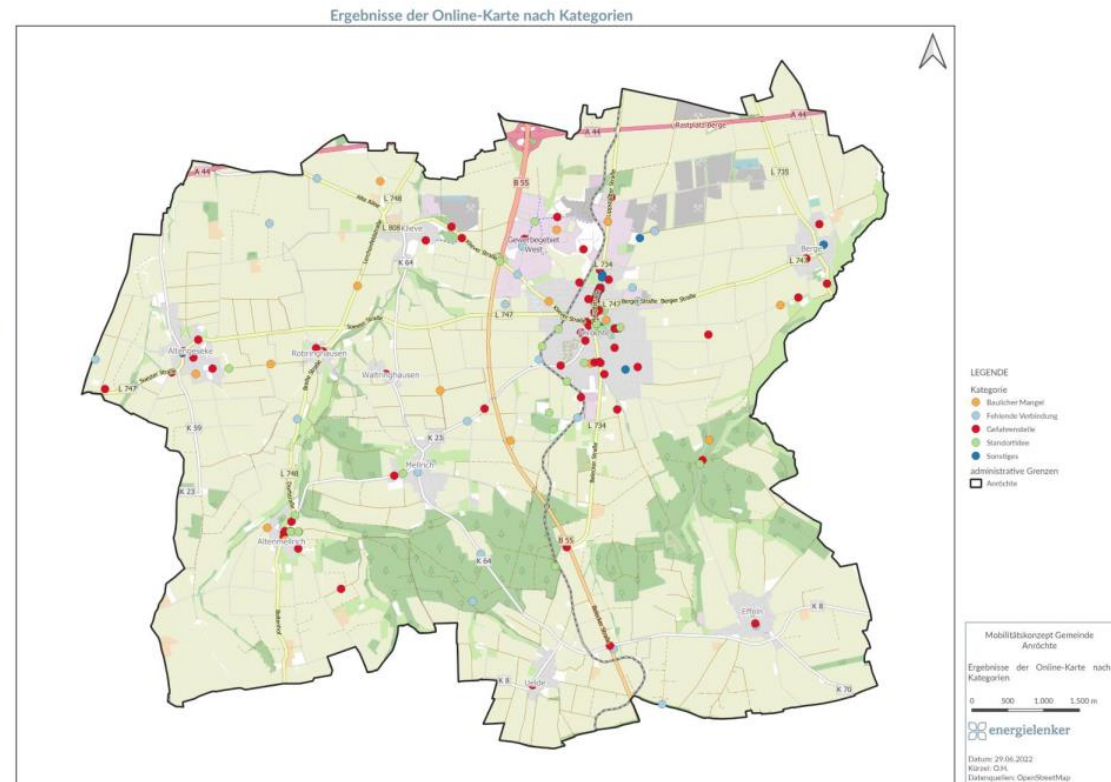
- ▶ Bei der räumlichen Verteilung der Beiträge ist eine klare Konzentration auf dem Ortsteil Anröchte zu erkennen
- ▶ Beiträge zum Fußverkehr und Autoverkehr hauptsächlich innerorts
- ▶ Beiträge zum Radverkehr und ÖPNV sowohl innerorts als auch außerorts
- ▶ Meiste Einträge außerorts befinden sich entlang der Hauptverkehrsstraßen



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

ERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE NACH KATEGORIEN

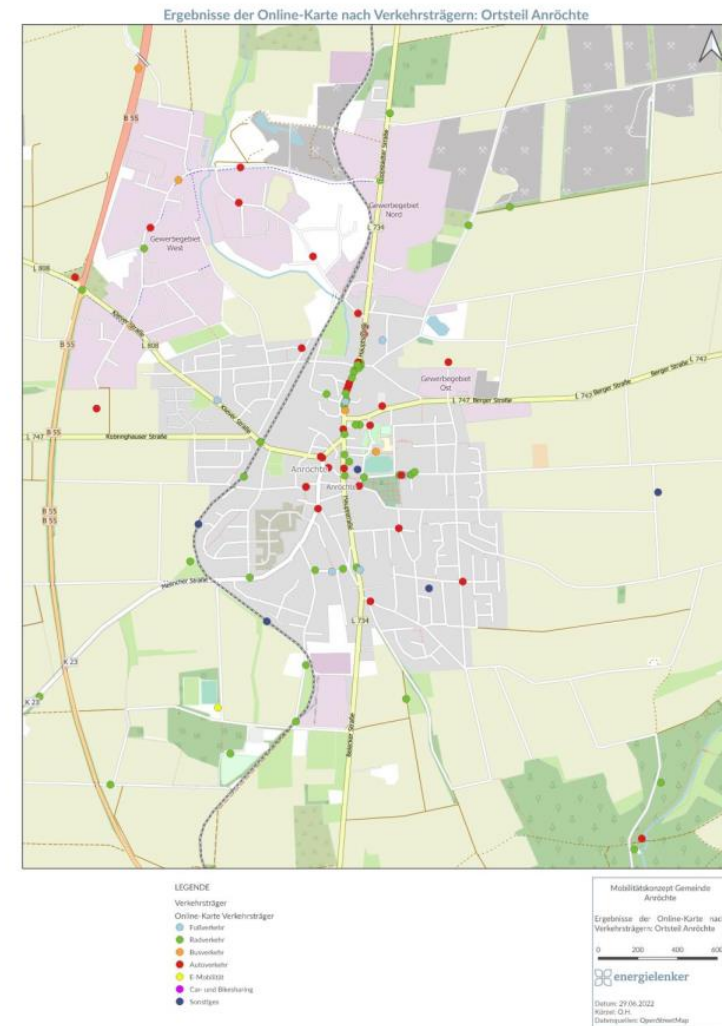
- ▶ Beiträge zur Kategorie Baulicher Mangel konnten hauptsächlich außerorts festgestellt werden (z.B. Schlaglöcher oder schlechte Oberflächenqualität)
- ▶ Die fehlenden Verbindungen beziehen sich fast ausschließlich auf zwischenörtliche Wege (Radverkehr) und fehlende Busverbindungen
- ▶ Gefahrenstellen sind hauptsächlich innerorts zu erkennen (insb. die Hauptstraße in Anröchte)



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

ERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE IM ORTSTEIL ANRÖCHTE

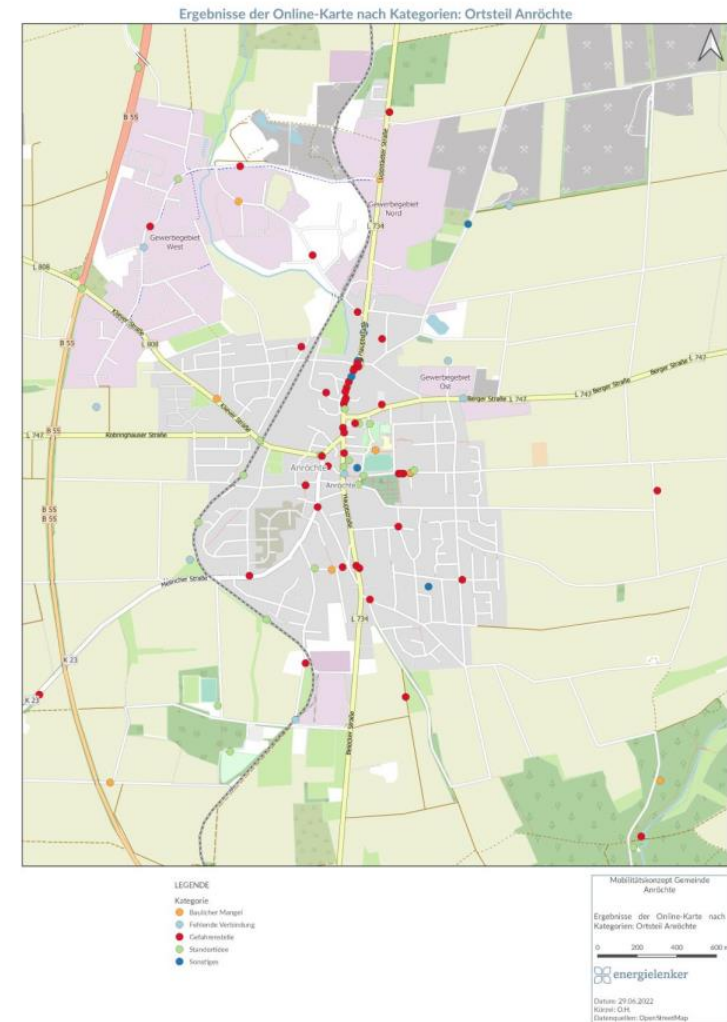
- ▶ Im Ortsteil Anröchte ist eine Konzentration der Beiträge zu erkennen. Insbesondere an:
 - ▶ der Hauptstraße
 - ▶ dem Kapellenweg
- ▶ Bei der Betrachtung der Beiträge in Anröchte nach Verkehrsträgern fällt auf, dass:
 - ▶ die Beiträge zum Radverkehr sich auf die Hauptstraße konzentrieren
 - ▶ die Beiträge zum Autoverkehr sich auf das gesamte Gebiet verteilen
 - ▶ relativ wenig Beiträge zum Fuß- und Busverkehr zu erkennen sind
 - ▶ keine Beiträge zur E-Mobilität oder Sharing erstellt worden sind



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

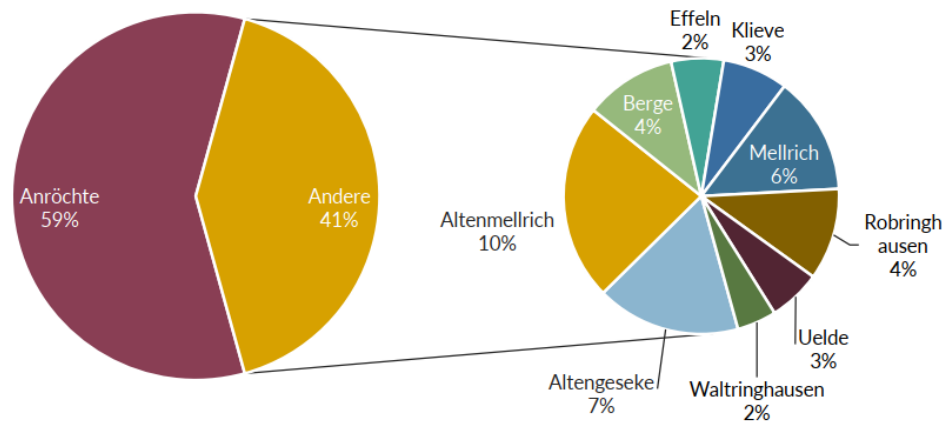
ERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE IM ORTSTEIL ANRÖCHTE

- ▶ Bei der Betrachtung der Beiträge im Ortsteil Anröchte nach Kategorien sind klare Schwerpunkte zu erkennen
 - ▶ Entlang der Hauptstraße sind fast ausschließlich Beiträge zu Gefahrenstellen erstellt worden
 - ▶ Bauliche Mängel sowie fehlende Verbindungen im Ortsteil Anröchte sind von den Beteiligten kaum thematisiert
- ▶ Es bestehen mehrere Standortideen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Anröchte
 - ▶ Hierbei steht insbesondere die Situation für den Fuß- und Radverkehr im Vordergrund



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

BEITRÄGE NACH ORTSTEIL



▶ Nach Auswertung der Karte konnte festgestellt werden, wo die meisten Beiträge erstellt worden sind:

▶ Im Ortskern sind mehr als die Hälfte der Beiträge eingegangen (92 x)

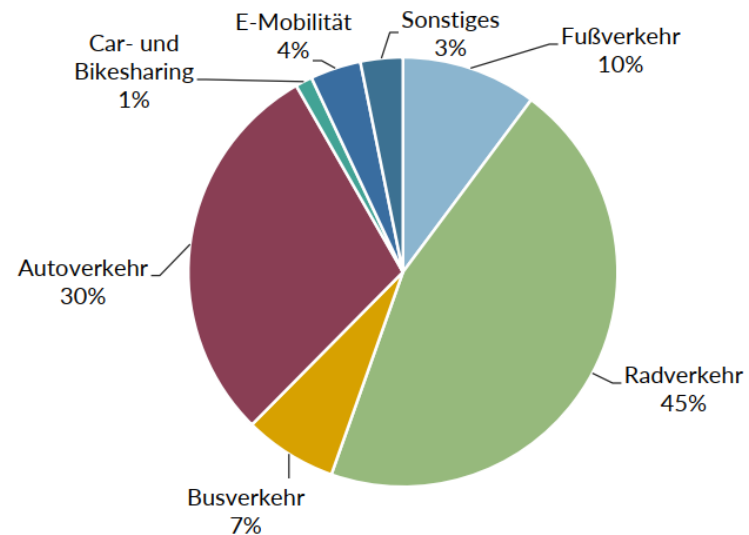
▶ Die restlichen 66 Beiträge verteilen sich auf die anderen Ortsteile:

- ▶ Altengeseke: 11 x
- ▶ Altenmellich: 15 x
- ▶ Berge: 7 x
- ▶ Effeln: 4 x
- ▶ Klieve: 5 x
- ▶ Mellrich: 9 x
- ▶ Robringhausen: 7 x
- ▶ Uelde: 4 x
- ▶ Waltringhausen: 3 x

AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

BEITRÄGE NACH VERKEHRSTRÄGERN

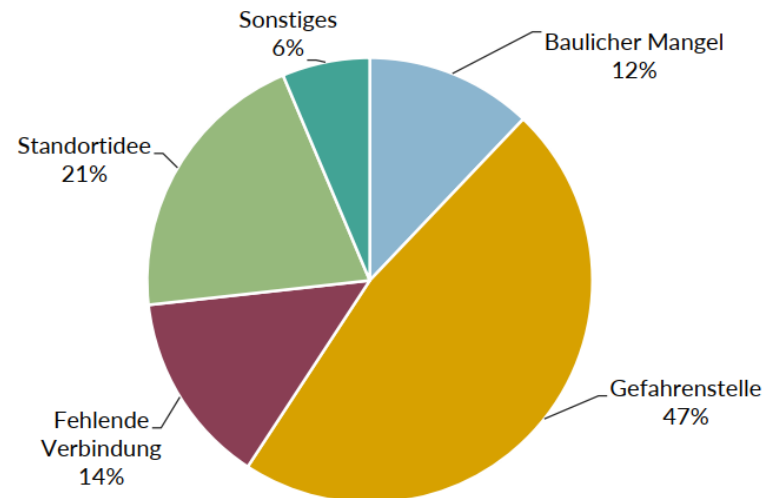
- ▶ Die Beiträge konnten nach Verkehrsträgern unterschieden werden.
- ▶ In den Kommentaren ist ersichtlich, dass sowohl Beiträge aus Sicht des Nutzenden (z.B. Autofahrende) als auch von außerhalb (z.B. Kritik am Autoverkehr) in die Kategorien miteinfließen
- ▶ Am meisten Beiträge bestehen zum Radverkehr (71 x) und Autoverkehr (46 x), gefolgt von:
 - ▶ Fußverkehr: 16 x
 - ▶ Busverkehr: 11 x
 - ▶ E-Mobilität: 6 x
 - ▶ Sonstiges: 5 x
 - ▶ Car- und Bikesharing: 2 x



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

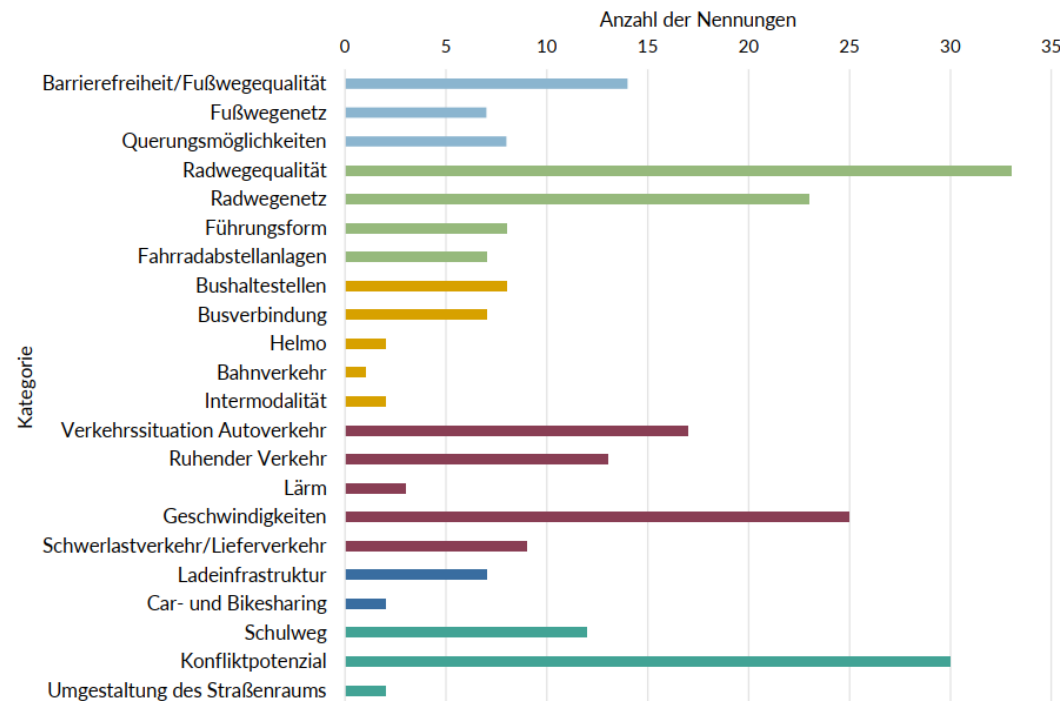
BEITRÄGE NACH KATEGORIEN

- ▶ Neben dem Verkehrsträger konnte auch einer der fünf Kategorien ausgewählt werden
- ▶ Die meisten Beiträge (74 x) wurden unter der Kategorie Gefahrenstelle erfasst, gefolgt von:
 - ▶ Standortidee: 32 x
 - ▶ Fehlende Verbindung: 22 x
 - ▶ Baulicher Mangel: 19 x
 - ▶ Sonstiges: 10 x



AUSWERTUNGSERGEBNISSE DER ONLINE-KARTE

KOMMENTARE SORTIERT NACH UNTERKATEGORIEN



- ▶ Die Ergebnisse lassen sich grob in 22 Unterkategorien unterteilen
- ▶ Dabei können Kommentare mehrere Unterkategorien beinhalten
- ▶ Insbesondere die Radwegequalität, das Radwegenetz, die Geschwindigkeiten des MIV sowie das Konfliktpotenzial zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern wurden bemängelt
- ▶ Die Kommentare umfassen sowohl Kritik als auch Verbesserungsvorschläge

Anhang 2: Kommentare aus der Online-Karte

Nr.	Verkehrsträger	Kategorie	Kommentar	Like
54	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Fehlender Radweg von Effeln Richtung Uelde	61
46	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Fehlender Radweg von Mellrich nach Uelde und von dort weiter nach Effeln. Teils sehr gefährliche Verkehrssituation (Raser), besonders für Kinder.	46
27	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Verbindung vom Friggenplass in Effeln in Richtung Uelde fehlt!	37
17	Fußverkehr	Baulicher Mangel	Die Fahrbahn in der Brüderstrasse und ist sehr schlecht. Hohe Sturzgefahr für Fußgänger und Radfahrer	27
23	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Fehlender Radweg zwischen Altengeseke und Anröchte. Grundsätzlich sollte man aus allen Gemeindeteilen die Kernstadt per Radweg erreichen können.	26
16	Radverkehr	Standortidee	Wieso endet der Fahrradweg auf der Straße hier? Dieser könnte bis in den Kernort weitergezogen werden und würde die Verkehrssicherheit erheblich erhöhen!	19
50	Radverkehr	Gefahrenstelle	Kein Radweg um mit dem Fahrrad über Neuengeseke und Opmünden nach Soest zu fahren.	17
87	Radverkehr	Standortidee	Um den Wildwuchs nicht gewünschter MTB-Trails im Wald entgegen zu wirken, sollte man ein Netz aus bewusst angelegten MTB-Trails priorisieren. Dann kann man den Konflikt zwischen MTB-Fahrern, Wanderern, Jägern, Förster, usw. weitestgehend abbauen. Siehe Projekte in Warstein, Brilon, etc. pp.	17
47	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Ein Albtraum an jedem Schultag, sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger....Kapellenweg morgens von 7 bis mittags um 14 Uhr im Bereich der Schule komplett für Autos sperren !	15
48	Busverkehr	Fehlende Verbindung	Fehlende Busverbindung nach Soest, Pendlerverkehr aber auch in den Abendstunden bzw. Nachtbus	15
25	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Sehr schneller PKW-Verkehr, welcher zur Gefahr für die Fußgänger wird bei der Überquerung der Straße. Schulweg aber auch für ältere Mitbürger	13
26	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Obwohl eine 30er-Zone wird hier besonders im südlichen Bereich viel zu schnell gefahren. Vielleicht wäre hier eine Straßenmarkierung mit der Zahl 30 in Abständen und beide Richtungen als Erinnerung für die Autofahrer hilfreich.	13

30	Autoverkehr	Standortidee	Hauptstraße vom Sb Lüning bis zum Rewe schließen. Geschäften und Cafés die Möglichkeit geben außen etwas aufzustellen. Erhöht die Attraktivität des Ortes und es kommt ein wenig Innenstadt-Feeling auf. Vielleicht hilft das gegen Leerstand. Für die Meisterjahnstrasse muss eine Lösung gefunden werden, alles andere kann weiterhin erreicht werden. Das würde die Gemeinde attraktiver werden lassen Belecka macht es mit der Schließung am Wochenende des Wilkeplatzes vor.	13
45	Radverkehr	Gefahrenstelle	Stetig parkende Autos im Kreuzungsbereich erschweren die Sicht, grundsätzlich zu schnell nahenden Fahrzeugen (Einfallstraße/ Ausfallstraße von/nach Mellrich) verhindern ein gefahrloses Befahren der Kreuzung Vorschlag: Marienweg / Mellricher Str. (Richtung Ortsmitte) als abknickende Vorfahrtsstraße gestalten, dadurch Bremswirkung für Fahrzeuge aus Richtung Mellrich! Wenn dies nicht machbar, Bodenwellen zwischen Bahnstrecke und Einfahrt Marienweg schaffen.....zusätzlich farbige Sperrmarkierung auf Straße gegen parkende Autos, dadurch könnte das Sichtdreieck freigehalten werden!	13
49	Busverkehr	Fehlende Verbindung	Fehlende Busverbindung nach Bad Sassendorf, dort gibt es einen Bahnhof, der angeschlossen werden sollte	12
75	Busverkehr	Fehlende Verbindung		12
83	Busverkehr	Sonstiges	Die Reichweite von HELMO (o.ä. öffentlichen Verkehrsmittel) erweitern, das auch bis nach Bad Sassendorf gefahren werden kann. Der Umweg über Anröchte -> Erwitte -> (dann vllt. Lippstadt) -> Bad Sassendorf ist zu Umständlich.	12
28	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Separater Radweg zwischen Altenmellrich in Richtung Robringhausen zumindest bis Einmündung zum Heidbergsweg (in Richtung Robringhausen oder Sunderweg nach Mellrich) wäre wünschenswert!	11
43	Autoverkehr	Standortidee	Pendlerparkplatz	11
19	Radverkehr	Gefahrenstelle	Bodenwellen durch Wurzeln unter der Fahrbahn. Seit längerem schon durch Baken provisorisch abgesichert.	10
22	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Hier fehlt eine Radverbindung Richtung Kliever Straße.	10
24	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Sehr starke Beschädigung der Straße, so dass schon Gefahr für die Fußgänger besteht, erst Recht für Radfahrer	10
40	Radverkehr	Sonstiges	Wirtschaftswege im Bereich der Steinbrüche häufig verschlammt und für Radfahrer/Fußgänger kaum nutzbar.	10
89	Radverkehr	Baulicher Mangel	Sehr starke bauliche Mängel Schlaglöcher	10

13	Fußverkehr	Fehlende Verbindung	Hier fehlt eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Mühlenweg und Feldweg am Münstermanns Scheune	9
33	Radverkehr	Gefahrenstelle	Radweg ist oft verdreckt und ist dann eine Gefahr für die Nutzer.	9
36	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Schulweg mit hohem Gefahrenpotential aufgrund geringer Fahrbahnbreite und fehlendem Fußweg.	9
42	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Unterbrochene Straßenführung wegen Steinbruch. Nutzung durch Radfahrer u. Fußgänger nicht mehr möglich	9
51	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Ständig parkende Fahrzeuge vor dem EDEKA machen das abbiegen in die Handwerkerstrasse und obere Kirchstrasse, bedingt durch den Gegenverkehr aus Richtung Mellrich, schwierig	9
78	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Tempo 30 auf der ganzen Dorfstraße innerorts. Hohe Gefahr gerade für Schulkinder auf dem Weg zur Bushaltestelle.	9
88	Radverkehr	Baulicher Mangel	Der Lepperweg zwischen Robringhausen und Altengeseke hat auf der ganzen Strecke starke Vertiefungen im Straßenbelag sowie im gekennzeichneten Bereich sehr starke Bauliche Mängel	9
21	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Die 50 km/h Regelung halten nur wenige Fahrzeuge ein. Zu viel LKW Verkehr, der die Anröchter Anbindung nutzt, um die Erwitter Industrie anzufahren.	8
32	Radverkehr	Gefahrenstelle	Der viel zu enge Bürgersteig/Radweg entlang diesem Teil der Hauptstraße wird öfter von schnellen Radfahrern/E-Bikes genutzt und ist eine Gefahr für Fußgänger.	8
38	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Sehr schlecht einsehbare Einmündung beim Einfahren auf die Hauptstraße wegen parkender Autos.	8
82	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Defekte Straße von Effeln nach Anröchte. Große Löcher in der Straße. Für Radfahrer kaum noch zu nutzen.	8
99	Radverkehr	Gefahrenstelle	Dadurch das die Kliever Straße sehr verdreckt ist(Steinbruchverkehr),läuft das Regenwasser immer auf den Radweg. Es bilden sich große Pfützen die im Winter gefrieren und im Sommer bleibt bei Abtrocknung der Feinsplitt liegen. Eine vernünftige Abführung des Regenwassers in die Gräben ist sinnvoll.	8
7	Sonstiges	Sonstiges	Sehr geehrte Damen und Herren, herzlich Willkommen auf der Mobilitätskarte der Gemeinde Anröchte. Schön, dass Sie hier sind. Bitte nutzen Sie die Möglichkeiten dieser Beteiligungsform zur Erstellung unseres Mobilitätskonzeptes. Danke und bis bald! Ihr Bürgermeister Alfred Schmidt	7
18	Radverkehr	Baulicher Mangel	Sehr schlechter Wirtschaftsweg. Hohe Sturzgefahr	7
29	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Gefahrenstelle durch teilweise beidseitig parkende Fahrzeuge. Einrichtung von beidseitigem absoluten Halteverbot für die ersten z.B. 80-100m.	7
31	E-Mobilität	Standortidee	Ladestation für Autos und E-Bikes auf dem Parkplatz des Sportheimes installieren!	7

39	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Sehr schlecht einsehbare Einmündung beim Einfahren auf die Hauptstraße wegen parkender Autos.	7
57	Autoverkehr	Sonstiges	Bitte die nördliche Hauptstraße/Lippstädter Str. auf 30 km/h begrenzen, wenn möglich, bitte auch regelmäßig die Geschwindigkeit kontrollieren auf dieser Rennstrecke!	7
58	Radverkehr	Gefahrenstelle	Gefährlicher Zustand der für Radfahrer durch durchbrechendes Wurzelwerk	7
71	Radverkehr	Standortidee	Es gibt zwei Ampeln und man muss beide Ampeln einzeln drücken. Unnötig und kostet viel Zeit . Oder Radfahrer benutzen lieber die Straße, die natürlich gefährlicher ist.	7
72	Radverkehr	Standortidee	Von der Mellricher Straße in Richtung des Sportheimes sollte die Straße "Südring" als Einbahnstraße ausgeschildert werden. Noch besser wäre, wenn ein separater Fahrradweg neben der Straße zum Sportzentrum (Fußballplätze/Tennisplätze/Waldfreibad/Reitstall/Bikepark) führen würde. Zudem müssten an den einzelnen Sportstätten gute Fahrradstellplätze mit einem Wetterschutz und einer Ladestation versehen würden!!!	7
73	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Viel Verkehr trotz Anliegerstraße mit deutlich überhöhtem Tempo beim Ortseingang. Gefahr für spielende Kinder.	7
10	Radverkehr	Gefahrenstelle	Straße in einem schlechten Zustand, Radfahren gefährlich	6
12	Radverkehr	Standortidee	Umbau der Bahnstrecke zum Radweg	6
15	Autoverkehr	Standortidee	Querungshilfe für Fußgänger. Bspw. Zebrastreifen oder Geschwindigkeitsanpassung. In der Kurve wird von Autofahrern oft viel zu schnell gefahren. Quert ein Fußgänger oder Fahrrad die Straße kam es schon sehr oft zu gefährlichen Ereignissen.	6
20	Autoverkehr	Standortidee	Verbreiterung der Friedhofstraße von der Hauptstraße bis zur Straße "Auf der Hille" als ergänzende Zuwegung zu den "östlichen" Wohngebieten. Hierfür müsste ein Teil des Gebäudes "Höxtermann" abgerissen werden und Flächen des Friedhofs einbezogen werden. Hierdurch ergeben sich auch neue Möglichkeiten zur Umgestaltung des /Neuschaffung eines Zentrums auf den Flächen von Friedhof, Sportplatz und Bürgerhausvorplatz.	6
37	Radverkehr	Gefahrenstelle	Gefahrenpotential für Fuß-, Rad- und Autoverkehr. Schmale, schlecht einsehbare Kurve.	6
52	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Hier biegen häufig Autos in die Teichstrasse ab, die Verengung auf Höhe Bolte sorgt bei Gegenverkehr für Rückstau bzw. anstoßen der Reifen, wenn 2 Autos gleichzeitig passieren	6
59	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Viel zu schneller LKW und Autoverkehr auf der Völlinghauser Straße! Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder Verkehrsberuhigung wäre dort angebracht.	6
65	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Nicht einsehbare Kurve.	6
74	Radverkehr	Baulicher Mangel	Rauer Straßenbelag unvorteilhaft für Rennräder.	6

79	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Kein Fußweg für Personen die aus Richtung Kapelle zur Schützenhalle und wieder zurück wollen. Auf Grund der Kurve sind Fußgänger hier erst spät erkennbar. Ein durchgehender Fußweg wäre wünschenswert oder wenigstens eine Geschwindigkeitsbegrenzung.	6
91	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Im Kernort ist der Schwerlastverkehr nun endlich seit mehreren Jahren raus, das muss so bleiben. Die Verlagerung des Zoll vom heutigen Standort aus der unmittelbaren Autobahnnähe auf die andere Seite des Ortes zu verlagern (Grundstück ehemals ALDI) widerspricht allen bisherigen Bestrebungen.	6
101	Radverkehr	Gefahrenstelle	Beidseitig eng parkende LKW blockieren die Sicht. Bei Gegenverkehr insbesondere schnell fahrenden Autos etc. von Neuengeseke kommend gefährlich. Einseitiges Parkverbot?	6
115	Radverkehr	Gefahrenstelle	Bei der Zuwegung zum Schulzentrum, zu den Sporthallen, dem Jugendzentrum und dem Kindergarten im Zentrum des Dorfes sollte dem Rad- und Fußverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr gegeben werden. Den Kindern, Jugendlichen und Schülern sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, dass sie das Schul- und Sportzentrum ohne größere Gefahren zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können! Der Bringdienst der Eltern mit dem PKW sollte massiv eingeschränkt werden!	6
119	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Querung der Hauptstraße, Geschwindigkeit Autoverkehr drosseln durch einen Kreisverkehr oder Zebrastreifen.	6
14	Radverkehr	Gefahrenstelle	Radweg quert die Einfahrt zum SB-Lüning. Diese ist schlecht einsehbar und dadurch ein hoher Gefahrenpunkt für Radfahrer und Fußgänger.	5
34	Radverkehr	Standortidee	Super Radwegeverbindung über Robringhausen nach Anröchte	5
41	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Gefahrenstelle in der Kurve wegen schlechter Fahrbahnbeschaffenheit und geringer Straßenbreite	5
44	Busverkehr	Baulicher Mangel	Erneuerung der Bushaltestellenüberdachungen am Bürgerhausvorplatz. Wegen Vandalismus sicherlich nicht ganz einfach, aber hier gibt es durchaus Möglichkeiten und die aktuelle Situation ist optisch absolut kein Aushängeschild. U.a. bei Feierlichkeiten mit auswärtigen Gästen (siehe z.B. JSV-Jubiläum) nicht gerade Werbung für Anröchte.	5
60	Radverkehr	Baulicher Mangel	Dies wäre ein schöner Radweg. Durch schlechten Zustand der Straße im dunklen kaum zu befahren. Gefahr durch große Schlaglöcher.	5
62	Car- und Bikesharing	Fehlende Verbindung	Car- und Bikesharing um die Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr zu verbessern und dessen Nutzung zu vereinfachen sowie attraktiver zu machen.	5
63	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Radfahrern sollte entlang der Hauptstraße mehr Raum gegeben werden. Aktuell entstehen Gefahren für Radfahrer und Fußgänger durch gemeinsame Nutzung und schlecht einsehbare Ausfahrten auf der Seite von Haus Wieneke.	5
69	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Viel zu enge Straße, schlecht einsehbar und kein Fußgängerweg. Gefahr durch zu schnelle Autos und insbesondere für die Schulkinder.	5

70	E-Mobilität	Standortidee	Ladesäule E-Bike	5
77	E-Mobilität	Standortidee	Zwei E-Auto Ladeanschlüsse (min. 11kW) für Wanderer und weitere Besucher.	5
93	Car- und Bikesharing	Standortidee	Carsharing Angebot damit nicht jeder Haushalt einen Zweitwagen benötigt und einige sogar komplett auf ein eigenes Fahrzeug verzichten können.	5
106	Autoverkehr	Standortidee	Durchfahrt für PKW sperren zur Verkehrsberuhigung des Bürgerhausvorplatzes. Gleichzeitig hierdurch Entschärfung des Gefahrenpotentials am Spielplatz durch zu schnelle PKW.	5
9	Radverkehr	Gefahrenstelle	Radweg ist zu eng, Gefahr durch querende Autos, übersehen zu werden	4
56	Autoverkehr	Sonstiges	gewerbliche Trecker-Gespanne fahren die nördliche Hauptstraße/Lippstädter Straße, obwohl nur 7,5 Tonnen erlaubt sind => Lärmbelastung	4
66	Radverkehr	Gefahrenstelle	Radweg endet plötzlich.	4
68	Sonstiges	Standortidee	Im Zuge der Diskussion um die Reaktivierung der Bahnstrecke für die Personenbeförderung sollte man darüber nachdenken, die Bahnstrecke komplett entlang der Umgehungsstraße zu verlegen. Die jetzige Bahnstrecke durch den Ort könnte man für einen Fahrradweg nutzen.	4
90	Radverkehr	Gefahrenstelle	Die Hauptstraße von SB Lüning bis zur Eisdiele als Radstraße umwidmen. Dann sind die Gehwege nur für die Fußgänger, die Straße vorrangig für die Fahrräder und es könnte noch genug Parkraum für Autos zur Verfügung gestellt werden	4
94	Radverkehr	Standortidee	Fahrradständer mit Bügel an denen das Fahrrad gut verschossen werden kann.	4
96	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Unklare Vorfahrtsregelung	4
98	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Ein sicherer Radweg und eine Direktverbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Soest wäre für Pendler wünschenswert.	4
100	Radverkehr	Baulicher Mangel	Strecke mit wenig Autoverkehr eignet sich grds. gut zum Fahrradpendeln Richtung Lippstadt. Leider ist die Wegoberfläche in katastrophalem Zustand.	4
108	Radverkehr	Gefahrenstelle	Mehrere unterschiedlich große Löcher in der Straße. Gefahr für Fahrradfahrer und Fußgänger. 30km/h Zone wird kaum eingehalten. Starker Durchgangsverkehr seit dem das Baugebiet Krumme Wende , Fasanenweg und Kuckucksweg besteht.	4
114	Radverkehr	Sonstiges	Radverkehr ist entlang der Hauptstraße lebensgefährlich! Beispiele a) Öffnen stehende Personenkraftwagen ihre Türen, dann wird es für Radfahrer gefährlich! b) Kommen sich Lastkraftwagen und größere Personenkraftwagen entgegen, bleibt teilweise kein Platz mehr für den Radfahrer. c) Es besteht kein Radwegekonzept in der Gemeinde Anröchte! Im Kernort ist dies besonders deutlich zu erkennen!	4

131	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Zwischen Anröchte und Uelde. Von dort gute Anbindung ins Möhnetal über die Haar	4
11	Radverkehr	Gefahrenstelle	Radweg zu eng, Gefahr vom Auto übersehen zu werden	3
55	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Die Gehwege an der Hauptstraße werden nördlich der Ampel Steinstraße bis zum Busch, obwohl vorhandener Radwege, in beide Richtungen mit Fahrrädern befahren, auf Querverkehr wird selten geachtet.	3
67	Sonstiges	Standortidee	Keine weiteren Züge (Personennahverkehr) durch den Ort!	3
76	Busverkehr	Fehlende Verbindung	Helmo fährt nicht früh genug um damit zur Arbeit pendeln zu können.	3
80	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Die Pflastersteine am Straßenrand sind sehr puckelig und oft ebenso rutschig.	3
81	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Zu schnell fahrende Autos. Viele fahren an der falschen Seite der Insel vorbei.	3
86	Radverkehr	Gefahrenstelle	Fehlender Lückenschluss Bürgerradweg zwischen Berge und Weickede. Gefährdung der Fußgänger/Wanderer und Fahrradfahrer, bedingt durch den Schwerlastverkehr auf der Landstraße.	3
92	Radverkehr	Gefahrenstelle	Viele Schlaglöcher. Gefährlich für Radfahrer und Fußgänger	3
95	Radverkehr	Baulicher Mangel	Extreme Straßenschäden, Schlaglöcher ,für Fahrräder sehr gefährlich zumal wenn auch noch Autos kommen	3
103	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Feldwege ergänzen und Ertüchtigen, damit es eine Alternative zur Landstraße gibt, um über Seringhausen zur alten B1 zu kommen.	3
105	Radverkehr	Gefahrenstelle	Schlechter Zustand des Radweges durch Baumwurzeln!	3
107	Autoverkehr	Standortidee	Durch fehlende Haltebuchten für Busse wird der Autoverkehr unnötig aufgehalten. Empfehlung hier: Hauptstraße verbreitern und Haltebuchten für die Busse anlegen. So könnte der Autoverkehr ungehindert rollen und auch landw. Fahrzeuge hätten deutlich mehr Platz.	3
125	Radverkehr	Gefahrenstelle	Neugestaltete Bushaltestelle in südlicher Richtung. Der markierte Standstreifen führt auf die erhöhte Bushaltestelle. Radfahrer/innen werden optisch durch die Blindenstreifen auf der Bushaltestelle getäuscht, dass sie da weiter fahren könnten, fahren dann aber vor die hohe Bordsteinkante.	3
127	Radverkehr	Standortidee	Um die Energie-/Verkehrswende zu erreichen, sollte man bei einer so familien- und fahrradfreundlichen Gemeinde wie Anröchte darauf hinwirken, das für jede Wohnung ebenerdige überdachte Fahrradstellplätze oder -räume zur Verfügung stehen. Viele besitzen mittlerweile hochwertige Fahrräder, die man nicht im Regen parken möchte und auch eben schnell für eine Besorgung und andere kurze Fahrten benutzen möchte. Daher sind ebenerdige Parkplätze wichtig (umständlich erreichbare Abstellräume im Keller sind daher i.d.R. nicht geeignet).	3

			Ebenso schafft man sich ein gutes Fahrrad nur dann an, wenn geeignete und geschützte Abstellmöglichkeiten vorhanden sind. Durch gute und ausreichende Fahrradstellplätze wird zukünftig der Stellplatzbedarf für Autos zurückgehen. Mancher Weg wird dann auch mit dem Rad zurückgelegt. Hierdurch können zukünftig einige Autostellplätze für den Zweitwagen entfallen. Ausreichend geeignete überdachte Fahrradabstellflächen oder -räume sollten daher in den Bebauungsplänen für Mehrfamilienhäuser zu	
128	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Häufig verdreckte bzw. verschlammte Fahrbahn durch LKW Verkehr der Steinbrüche. (Erhöhte Rutschgefahr)	3
130	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Ein Fuß-Radweg der nur von einer Schotterschicht bedeckt ist. Deshalb bilden sich nach kurzer Zeit tiefe Schlaglöcher die im Dunkeln nicht zu erkennen sind. Ist die Schotterschicht nass stehen in den Löchern das Wasser knöcheltief und bei Trockenheit staubt es sehr stark.	3
147	Autoverkehr	Sonstiges	Tempo 30 im gesamten Ort. Es gibt keine Gehwege, die Straßen sind eng und durch Kurven häufig schlecht einsehbar.	3
148	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Trecker, LKW und Fahrzeuge fahren im Spielplatzbereich unheimlich schnell. Im Gefahrenfall ist niemand in der Lage zu bremsen und im schlimmsten Fall kommt ein Kind zu Schaden Vorschlag: Verkehrsberuhigung oder mittels Poller Sackgasse erstellen	3
149	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Ca. 100m hinter dem Ortsausgangsschild befindet sich eine Schulbushaltestelle. Trotzdem darf hier 70km/h gefahren werden. 50km/h wären deutlich sicherer für die Kinder.	3
8	Radverkehr	Baulicher Mangel	Ampel Hauptstraße Steinstraße löst nicht bei Radfahrern aus	2
53	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Die untere Kirchstrasse ist zu eng für 2 gleichzeitig passierende Autos, Empfehlung Einbahnstraße	2
84	Radverkehr	Gefahrenstelle	Extreme Unregelmäßigkeiten im Straßenbelag, tiefe Schlaglöcher, teils lose, weggebrachten Teerstücke. Akute Sturzgefahr in Zeiten der Dämmerung.	2
97	Sonstiges	Sonstiges	Die Handwerkerstrasse ist sehr viel befahren. Autos und Busse halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h. Zudem ist durch das Parkverhalten die Kreuzung zur Mellricherstrasse eine massive Gefahrenquelle	2
112	Radverkehr	Gefahrenstelle	Absolute Gefahrenstelle für Radfahrer und Fußgänger! Autos queren hier den Fußgänger- und Radfahrbereich, um zum Rewe-Markt zu kommen. Warum wurde hier eine Zufahrt für den Markt zugelassen? Die ausschließliche Zufahrt zum Markt sollte über die Berger Straße erfolgen!	2

113	Radverkehr	Gefahrenstelle	Gefährdungspunkt für die Radfahrer und Fußgänger. Warum wurde hier nachträglich eine Zufahrt über die Hauptstraße genehmigt? Die eigentliche Hauptzufahrt erfolgt über die Brückenstraße. Dies hätte so bleiben können. An diesem Beispiel lässt sich erkennen, welchem Verkehrsmittel Vorrang gewährt wird!	2
116	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Innerhalb der Ortseingang- und dem Ortsausgang-Schild ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sinnvoll. Aus Richtung Klieve beginnt direkt eine Kurve, in der viele Autofahrer mit zu hoher Geschwindigkeit hereinfahren. Das gleiche gilt auch für den Ortseingang aus Richtung Altenmellrich. Außerdem befinden sich die Bushaltestellen in der Straße.	2
120	Radverkehr	Baulicher Mangel	Der Weg zu den Schulen sollte als Fahrradstraße ausgestaltet werden. Die PKWs müssen sich hier unterordnen. So wird der Verkehr für Fahrradfahrer und Fußgänger sicherer.	2
150	Fußverkehr	Standortidee	Hier befindet sich eine Schulbushaltestelle ohne Warthäuschen. Ein Warthäuschen zum Schutz gegen Regen und Wind wäre sehr sinnvoll.	2
35	Fußverkehr	Baulicher Mangel	Fußweg wird durch Anwohner zugeparkt, da diese durch den neu angelegten Radweg ausweichen müssen.	1
61	Busverkehr	Standortidee	Die Anbindung des Industriegebiets an den öffentlichen Nahverkehr sollte ausgebaut werden, um vielen Berufstätigen die Möglichkeit zu geben mit dem Bus zur Arbeit zu kommen.	1
85	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Tempo-30-Abschnitt. Hier wird im Berufsverkehr häufig mit 50 km/h und mehr gefahren, sowohl morgens als auch Spätnachmittags. Vorschlag: Rechts-vor-Links-Markierung im Bereich Lipperweg und In der Mähne, ggf. 30er Markierung auf der Fahrbahn	1
102	Radverkehr	Standortidee	Hier müsste es einen grünen Pfeil für Radfahrer geben. Heute fahren viele Radfahrer bei Rot über den Bürgersteig um Richtung Norden auf die Hauptstraße zu kommen.	1
111	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Die Luziastraße ist als Schulweg zu bezeichnen, es steigen an dieser Straße alle Schulkinder des Dorfes in den Schulbus ein und auch wieder aus. Auch sollte die Geschwindigkeit auf 30 km/h und auf 7,5 t (außer ÖPNV und Anlieger) beschränkt werden.	1
121	Radverkehr	Baulicher Mangel	Es wird zum Abstellen der PKW viel Platz vorgesehen. Um die Energie-/Verkehrswende zu erreichen, sollte man bei einer so fahrradfreundlichen Gemeinde wie Anröchte darauf hinwirken, dass für jede Wohnung ebenerdige überdachte Fahrradstellplätze oder -räume zur Verfügung stehen (Mehrfamilienhäuser und Miethäuser). Viele besitzen mittlerweile hochwertige Fahrräder, die man nicht im Regen parken möchte und auch eben schnell für eine Besorgung und andere kurze Fahrten benutzt. Daher sind ebenerdige Parkplätze wichtig (umständlich erreichbare Abstellräume im Keller sind daher i.d.R. nicht geeignet).	1

			Ebenso schafft man sich ein gutes Fahrrad nur dann an, wenn geeignete und geschützte Abstellmöglichkeiten vorhanden sind. Durch gute und ausreichende Fahrradstellplätze wird zukünftig der Stellplatzbedarf für Autos zurückgehen. Ausreichend geeignete Fahrradabstellflächen sollten daher in den Bebauungsplänen zumindest bei neuen Mehrfamilien-häusern immer aufgeführt und festgesetzt werden.	
123	Radverkehr	Gefahrenstelle	An der Ampel Hauptstraße/Steinstraße ist bei der Neugestaltung der Hauptstraße und der damit erfolgten Markierung der Radweg in nördlicher Richtung so schmal (unter 80cm), dass vorbeifahrende Autos mit ihren Außenspiegel den Lenkern der Radfahrer mehr als bedrohlich nah kommen. Außerdem fahren die Autos oft nicht langsam, da die Grün-Gelbphase gerade noch erwischt werden möchte.	1
126	Sonstiges	Gefahrenstelle	Der Feldweg ist von den landwirtschaftlichen Fahrzeugen einseitig (östlich) so abgesenkt, dass Fußgänger/innen, die ein wenig eingeschränkt in der Balance sind, einer hohen Sturzgefahr ausgesetzt sind. Das gilt auch besonders für Verkehrsteilnehmer/innen mit E-Mobilen oder Kinder beim Radfahrlernen.	1
133	E-Mobilität	Standortidee	Ladestation für Auto & Fahrrad fehlt. Optimaler Platz ist der Parkplatz des Schützenvereins.	1
134	Autoverkehr	Sonstiges	Hier hat mir mal jemand auf die Motorhaube geschissen. Bitte des Öfteren Kontrollen durchführen. Das ist mir jetzt schon von einigen Nachbarn zu Ohren gekommen. Diese jugendlichen Banausen! Außerdem habe ich gesehen bereits Zwei mal gesehen, dass hier die Kinder hier mit 10Km/h auf ihren Fahrrädern an der Kirche vorbeifahren und ununterbrochen klingeln. Diese Lärmbelästigung brauchen wir an der Kirche einfach nicht.	1
141	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Verbrauchermärkte sollten ihre Belieferung über den eigenen Parkplatz durchführen und nicht die Berger Straße quasi zum Rangieren sperren!	1
142	Radverkehr	Standortidee	Wie kann man die Mitbürger davon überzeugen für den täglichen Einkauf vermehrt das (E-) Bike zu benutzen. Dazu müssten u.a. die Märkte ihre Fahrradstellplätze attraktiver machen. Wer mit dem Fahrrad einkauft kauft höchstwahrscheinlich in Anröchte ein.	1
151	Busverkehr	Fehlende Verbindung	Fehlende Busverbindung zwischen Anröchte und Soest	1
153	Radverkehr	Gefahrenstelle	Vom Rewe-Parkplatz auf die Hauptstraße muss zweimal links abgebogen werden im fließenden Autoverkehr (viel Verkehr, keine Radwege). Fahrradfahrer fahren deshalb in die Einbahnstraße (Einfahrt des Rewe-Parkplatzes) ein gegen die Fahrtrichtung	1
158	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Umdenken des ruhenden Verkehrs am Straßenrand. Insbesondere zur Schulzeiten	1
160	Autoverkehr	Baulicher Mangel	Jede Menge Schlaglöcher im Kreuzungsbereich Hagebusch und Sonnenbornstraße	1

161	Radverkehr	Standortidee	Es fehlen Fahrradständer an der Grundschule , an denen die Räder auch angeschlossen werden können.	1
64	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Ausfahrt Trift auf Espenweg nicht einsehen Bar wegen einer Hecke und Zigarettenautomat .	0
104	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Anlieferverkehr der Verbrauchermärkte sollte über die Parkplätze erfolgen, damit die Rangierfahrten auf der Berger Straßen nicht weiterhin eine Gefahr darstellen.	0
109	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Die Hessenstraße ist nur einspurig zu befahren, daher ist es sinnvoll, die Geschwindigkeit auf 10 km/h und 7,5 t zu beschränken.	0
117	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Parkende Autos versperren den Blick auf spielende Kinder und Gegenverkehr	0
118	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Parkende Autos engen Straße ein und versperren Blick auf Gegenverkehr	0
124	Autoverkehr	Sonstiges	Wenn sich das Auto aus nördlicher Richtung der Ampel nähert, ist die Grünanforderung (auch bei einer Geschwindigkeit unter 50km/h) so verzögert, dass immer erst abgebremst werden muss, auch wenn keine weiteren Verkehrsteilnehmer/innen sich an der Kreuzung befinden. Das ist ärgerlich, aber auch Energieverschwendung und Geräuschbelästigung wegen des erneuten Anfahrens bzw. Beschleunigungs.	0
129	Autoverkehr	Baulicher Mangel	Viele der Gullideckel sind abgesenkt, es sind regelrecht Löcher in der Straße entstanden. Außerdem ist die Fahrbahn an einigen Stellen schadhaft.	0
132	E-Mobilität	Standortidee	Ladestation für Auto & Fahrrad fehlt. Optimaler Platz ist der Parkplatz des Schützenvereins.	0
135	E-Mobilität	Standortidee	Ladestation für E-Autos und E-Bikes einrichten.	0
136	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Hier fehlt ein ausgebauter Feldweg um über Nebenwege von Altengeseke nach Neuengeseke zu kommen und dann über den Bierpfad bis nach Opmünden und Soest	0
137	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Waldweg entlang der Abwasserleitung ausbauen und als alternative Verbindung von Uelde nach Mellrich bekanntmachen	0
138	Radverkehr	Baulicher Mangel	Fahrbahn ist in einem sehr schlechten Zustand	0
139	Fußverkehr	Gefahrenstelle	Neu ausgebaute Bushaltestelle versperrt den Standstreifen, der häufig von Radfahrern genutzt wird. Hier muss man als Radfahrer verdammt aufpassen, dass man nicht vor die schlecht sichtbaren (insbesondere bei Dunkelheit) Bordsteine fährt und verunfallt.	0
140	Autoverkehr	Fehlende Verbindung	Verlängerung der Siemensstraße bis zur Boschstraße, damit der LKW-Verkehr zum Industriegebiet Berger Straße und der PKW Verkehr zu den östlichen Baugebieten besser erfolgen kann.	0
143	Busverkehr	Standortidee	Alle Überlegungen zur Verbesserung der Situation sind grundsätzlich gut. Aber man sollte auch darauf achten, dass der Busverkehr nicht zu sehr verlangsamt wird und dadurch an Attraktivität verlieren würde.	0

144	Radverkehr	Fehlende Verbindung	Feldweg als Radweg ausbauen, um die Situation an der Mellricher Straße zu entschärfen.	0
145	Autoverkehr	Fehlende Verbindung	Robringhauser Straße mit der Dieselstraße verbinden und die Landstraße über diese Verbindung führen, damit die Westdörfer die A44 erreichen können, ohne durch Klieve oder durch Anröchte fahren zu müssen. Eventuell könnte dann auch die Boschstraße bis zur Lippstädter Straße zur Landstraße werden als Ersatz für das dann nicht mehr als Landstraße benötigte Straßenstück der Robringhauser Straße.	0
146	Radverkehr	Standortidee	Rad-/Fußweg entlang der Bahn besser ausbauen und als alternative Streckenführung von Anröchte und Mellrich nach Uelde bekannter machen!	0
152	Busverkehr	Standortidee	Ausbau der Taktung der S60 Richtung Lippstadt auf 20 Minuten	0
154	Radverkehr	Baulicher Mangel	Ortseinwärts muss der Verkehr von der Boschstraße vorgelassen werden. Der geradeaus fahrende Radverkehr kann nicht weiterfahren ohne anzuhalten	0
155	Radverkehr	Gefahrenstelle	fehlende Möglichkeit für den Radverkehr links abzubiegen Es muss auf die Fahrbahn gewechselt werden, um links abbiegen zu können. (Dies gilt aus beiden Richtungen)	0
156	Radverkehr	Standortidee	Einrichten einer Fahrradstraße (bis zur Berger Str., Kappelenweg runter)	0
157	Radverkehr	Gefahrenstelle	2 Verkehrsinseln müssen verkleinert damit die Fahrfahrer gerade durchfahren können damit kein Konfliktpotenzial mit dem Autoverkehr entsteht	0
159	Autoverkehr	Gefahrenstelle	Sehr schlecht einsehbare Stelle. Beim Abbiegen aus dem Jahnweg auf die Schützenstraße hat man keinen Einblick auf den Verkehr, der von links kommt. Man kann nur raten, ob Verkehr von links kommt. Hier wäre ein Spiegel Richtung Altenmellrich dringend notwendig!	0
162	Busverkehr	Baulicher Mangel	Zieharmonikabusse wie z.B. der Schulbus nach Rüthen können die Haltestelle St-Georgs-Platz nicht anfahren, weil es zum Drehen zu eng ist. Diese können nur an der Haltestelle "Im Grund" außerhalb des Ortskernes halten. Der Weg an der Dorfstraße zu dieser Bushaltestelle hat keinen Bürgersteig, sodass die Schüler auf der befahrenen Straße entlang gehen müssen. Der Einstieg am St. Georgs-Platz ist nicht barrierefrei. Die Busse halten an unterschiedlichen Stellen.	0
163	Radverkehr	Baulicher Mangel	Der Unterer Twerweg ist eine optimale Verbindungsstraße zum Freibad sowie Sportzentrum Süd. Der Zustand der Straße ist sehr marode, so dass ein Radverkehr mit Kindern aufgrund zahlreicher Schlaglöcher sehr gefährdend ist.	0
164	Radverkehr	Gefahrenstelle	Eine Querungshilfe für den Radverkehr an der Bundesstraße fehlt und müsste eingerichtet werden.	0
165	Radverkehr	Gefahrenstelle	Eine Querungshilfe für den Radverkehr an der Bundesstraße fehlt und müsste eingerichtet werden.	0

