



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE ANRÖCHTE

ANLAGE 1 – MAßNAHMENKATALOG

Februar 2023



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

Auftraggeberin

Gemeinde Anröchte

Hauptstraße 74
59609 Anröchte

Tel.: +49 2947 888-612

Ansprechpartner: Katja Mollerus
Birgit Hendriks**Auftragnehmerin**

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90
48268 Greven

Tel.: +49 2571 58866 216

Ansprechpartner: Jana Busse
Olav Hunting

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	5
TABELLENVERZEICHNIS	6
1 MAßNAHMENKATALOG.....	7
1.1 WIR SIND SCHNELL UND SICHER AUF DEM ZWEIRAD!.....	17
1.2 WIR SIND FLEXIBEL UND GUT VERNETZT!.....	33
1.3 WIR FAHREN BEDACHT, KLIMAFREUNDLICH UND RÜCKSICHTSVOLL!	45
1.4 IN ANRÖCHTE SIND ALLE SICHER UNTERWEGS!	63
1.5 DIE GEMEINDE GEHT MIT GUTEM BEISPIEL VORAN!	77
2 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN.....	87
3 LITERATURVERZEICHNIS	91

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Schutzstreifen auf der Kliever Straße.....	17
Abbildung 2: Fahrradstraße VZ 244.1 mit Zusatzkennzeichen Anlieger frei oder Kfz-Verkehr frei.....	23
Abbildung 3: Beispielhafte Einfädlungshilfe.....	25
Abbildung 4: Beispielhafte Fahrradreparaturstation	29
Abbildung 5: Bushaltestelle „Rathaus“ in Anröchte	33
Abbildung 6: Stele Mobilstation.....	39
Abbildung 7: Ladesäule auf dem Parkplatz hinter dem Rathaus	45
Abbildung 8: VZ 274-30 am Kindergarten in Mellrich	45
Abbildung 9: Straßenbegleitendes Parken als Problem an der Hauptstraße.....	47
Abbildung 10: Falschparken auf dem Radweg entlang der Hauptstraße	49
Abbildung 11: Fahrbahnschwellen und Fahrbahnverengung	53
Abbildung 12: vorhandene Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte.....	55
Abbildung 13: Beispiel Pendlerparkplatz + Beschilderung	59
Abbildung 14: FGÜ an der Berger Straße	63
Abbildung 15: Walking Bus-Treffpunkt in der Gemeinde Anröchte	65
Abbildung 16: Beispiel Elternhaltestelle.....	69
Abbildung 17: fehlende Querungshilfen an der Berger Straße und an der Teichstraße.....	73
Abbildung 18: fehlende und veraltete taktile Leitsysteme an Querungshilfen an der Hauptstraße	75
Abbildung 19: Stadtmobiliar	77
Abbildung 20: Kosten-Nutzen-Priorisierung aller Maßnahmen	87

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Leitziele.....	7
Tabelle 2: Gesamtübersicht aller Maßnahmen.....	9
Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen	12
Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung	15
Tabelle 5: Priorisierungsschlüssel Maßnahmenpriorisierung	15
Tabelle 6: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!“	17
Tabelle 7: Streckenabschnitte mit einer hohen Priorisierung für eine veränderte Radverkehrsführung	19
Tabelle 8: Streckenabschnitte mit Mängeln in der Oberflächenqualität der Radwege.....	21
Tabelle 9: Standorte für eine Verbesserung oder Neubau von Fahrradabstellanlagen	27
Tabelle 10: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Wir sind flexibel und gut vernetzt!“	33
Tabelle 11: Reisezeitverhältnis von Anröchte Richtung Soest, Bad Sassendorf und Rüthen	35
Tabelle 12: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!“	45
Tabelle 13: Strecken, die für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Frage kommen	51
Tabelle 14: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „In Anröchte sind alle sicher unterwegs!“	63
Tabelle 15: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!“	77

1 MAßNAHMENKATALOG

Ziel des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Anröchte ist die Konzeption einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität im gesamten Gemeindegebiet sowie die Bereitstellung einer Strategie, wie das erarbeitete Leitbild der zukünftigen Mobilität in Anröchte erreicht werden kann.

Die im Rahmen des Gesamtprojektes erarbeiteten Potenziale und Handlungsmöglichkeiten sowie das Mobilitätsleitbild stellen den Rahmen für die zukünftigen Aktivitäten und Maßnahmen dar. Das gemeinsame Ziel aller Maßnahmen ist eine langfristige Reduktion der verkehrsinduzierten Umweltauswirkungen sowie gleichzeitig eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Gemeinde Anröchte.

Basierend auf den ermittelten Defiziten und den daraus abgeleiteten Handlungsmöglichkeiten wurden innerhalb der fünf Leitziele des Leitbildes Einzelmaßnahmen entwickelt, welche die vorhandenen Potenziale nutzbar machen sollen und gleichzeitig eine Erreichung der Ziele für die zukünftige Mobilität in der Gemeinde Anröchte unterstützen sollen.

Tabelle 1: Übersicht der Leitziele

R	Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!
ÖV	Wir sind flexibel und gut vernetzt!
M	Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!
ZS	In Anröchte sind alle sicher unterwegs!
MM	Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!

In Summe sind 30 Maßnahmen innerhalb der obigen Leitziele entwickelt worden. Eine Gesamtübersicht aller Maßnahmen inklusive einer Zuordnung zu den Leitzielen ist nachfolgender Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Gesamtübersicht aller Maßnahmen

Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!	
R1	Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie in Richtung der angrenzenden Kommunen
R2	Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen
R3	Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen
R4	Schaffung einer eindeutigen Markierung und Beschilderung von Radwegen inkl. Einfädelungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Ortskern
R5	Ausweitung und Errichtung von (überdachten) Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde
R6	Errichten von Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde
R7	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem Fahrrad
Wir sind flexibel und gut vernetzt!	
ÖV1	Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Anröchte und Soest / Bad Sassendorf
ÖV2	Verbesserte Anbindung der einzelnen Ortsteile an den Ortskern Anröchte zu den Stoßzeiten
ÖV3	Errichtung von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde
ÖV4	Aufstellen von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen zur Attraktivierung von intermodalen Wegekettten
ÖV5	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Gemeindegebiet
Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!	
M1	Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität
M2	Vermehrte Durchführung von Kontrollen des ruhenden Verkehrs
M3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an relevanten Stellen
M4	Durchführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen
M5	Ausbau der öffentlichen und halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur
M6	Bewerbung von Förderprogrammen für private Ladestationen und THG-Quoten
M7	Errichtung eines adäquaten P+R / Pendlerparkplatzes in der Nähe der A44 / B55
M8	Etablierung eines Carsharing-Angebotes
In Anröchte sind alle sicher unterwegs!	
ZS1	Reaktivierung / Bewerbung des Walking Bus
ZS2	Schaffung eines ganztägigen ÖPNV-Tickets für Kinder und Jugendliche
ZS3	Einrichtung von Elternhaltestellen an den Schulen in Anröchte und Mellrich
ZS4	Verbesserung der Beleuchtung im Umfeld der Schulen in Anröchte
ZS5	Schaffung von weiteren Querungshilfen im Ortskern
ZS6	Erneuerung und Ausbau des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen

Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!	
MM1	Durchführung von Pilotprojekten oder Verkehrsversuchen zur Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs
MM2	Umdenken von Quartiersentwicklungsprozessen und Baumaßnahmen bzgl. einer nachhaltigen Mobilität
MM3	Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltige Antriebsformen
MM4	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Gemeindeverwaltung

In den nachfolgenden Kapiteln 1.1 bis 1.5 werden alle Maßnahmen weiterführend beschrieben und bewertet. Jede Einzelmaßnahme wird dabei in Form eines Steckbriefes dargestellt, der einheitlich folgenden Aufbau vorweist:

MAßNAHMENTITEL		NR.
ZIELGRUPPE	Angesprochene Zielgruppe(n)	
POTENZIAL	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme	

Ausgangssituation

Beschreibung der derzeitigen Situation / des Handlungsbedarfs

Maßnahme

Inhaltliche Kurzbeschreibung der Maßnahme

- | | |
|---|--|
| Handlungsschritte | ▶ Nennung der erforderlichen Handlungs- / Umsetzungsschritte |
| Verantwortung / Akteure | ▶ Nennung der für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlichen Akteure |
| Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten | ▶ Nennung von Möglichkeiten der Maßnahmenfinanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten |
| Kosten | ▶ Abschätzung der Umsetzungskosten |

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	Bewertung der Umsetzungskosten
Auswirkungen	Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahme
Umsetzungsdauer	Bewertung der voraussichtlichen Umsetzungsdauer
Umsetzbarkeit	Bewertung der Umsetzbarkeit der Maßnahme
Priorisierung Arbeitskreis	Bewertung durch den Arbeitskreis (Politik, Verwaltung, externe Akteure)
Priorisierung	Abschließende Priorisierung der Maßnahme (Querschnitt der Bewertungen aus Kosten, Auswirkungen und Umsetzungsdauer)

Weiterführend erfolgt eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand folgender Bewertungskriterien:

Tabelle 3: Bewertungsschemata Maßnahmen
[eigene Darstellung]

Bewertungsschema Kosten und Umsetzbarkeit					
	gering	eher gering	mittel	eher hoch	hoch
Kosten					
Umsetzbarkeit					
Bewertungsschema Umsetzungsdauer					
	kurzfristig	eher kurzfristig	mittelfristig	eher langfristig	langfristig
Umsetzungsdauer					
Bewertungsschema Auswirkungen & Priorisierung des Arbeitskreises					
	gering	eher gering	mittel	eher hoch	hoch
Auswirkungen					
Priorisierung Arbeitskreis					
Bewertungsschema Priorisierung					
	gering	eher gering	mittel	eher hoch	hoch
Priorisierung					

Kosten

Jeder Maßnahme wurden die zu erwartenden Kosten überschlägig zugeschrieben, welche mit der Umsetzung sowie der dauerhaften Instandhaltung und / oder dem Betrieb einhergehen. Bezüglich der finalen Priorisierung wurden die zu erwartenden Kosten anhand nachfolgender Bewertungsgrundlage differenziert:

	5 Punkte	Geringe zu erwartende Kosten (< 10.000 €)
	4 Punkte	Eher geringe zu erwartende Kosten (10.000 - 20.000 €)
	3 Punkte	Mittlere zu erwartende Kosten (20.000 - 50.000 €)
	2 Punkte	Eher hohe zu erwartende Kosten (50.000 - 100.000 €)
	1 Punkt	Hohe zu erwartende Kosten (> 100.000 €)

Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität

Zur Bewertung dieses Kriteriums wurden die Maßnahmen in Summe gegenübergestellt und hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität subjektiv bewertet. Dabei wurden mögliche Auswirkungen einer Maßnahme bezüglich der Aspekte vermeiden, verlagern und verbessern berücksichtigt. Darüber hinaus sind der potenzielle Personenkreis, dem eine Maßnahme zugutekommen würde, sowie potenzielle Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Bürger*innen Anröchtes ebenfalls berücksichtigt worden. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

	1 Punkt	Geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	2 Punkte	Eher geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	3 Punkte	Mittlere Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	4 Punkte	Eher hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
	5 Punkte	Hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung

Umsetzbarkeit

Für die Bewertung dieses Kriteriums wurden die mit der Maßnahmenumsetzung einhergehenden Rahmenbedingungen (bspw. Grundstückserwerb, Einflussnahmemöglichkeit der Gemeinde Anröchte, Anzahl zu beteiligender externer Akteur*innen etc.) subjektiv bewertet. Je mehr begleitende Rahmenbedingungen die Umsetzung einer Maßnahme möglicherweise negativ beeinflussen, desto geringer wurde die Umsetzbarkeit bewertet. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

	1 Punkt	Geringe Umsetzbarkeit
	2 Punkte	Eher geringe Umsetzbarkeit
	3 Punkte	Mittlere Umsetzbarkeit
	4 Punkte	Eher hohe Umsetzbarkeit
	5 Punkte	Hohe Umsetzbarkeit

Umsetzungsdauer

Weiterführend wurde jede Einzelmaßnahme dahingehend bewertet, in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Umsetzung zu rechnen ist. Dabei wurde zwischen einer kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung differenziert:

	5 Punkte	Kurzfristige Umsetzung (0 - 1 Jahr)
	4 Punkte	Eher kurzfristige Umsetzung (2 - 3 Jahre)
	3 Punkte	Mittelfristige Umsetzung (4 - 5 Jahre)
	2 Punkte	Eher langfristige Umsetzung (6 - 7 Jahre)
	1 Punkt	Langfristige Umsetzung (> 7 Jahre)

Priorisierung des Arbeitskreises

Um eine gewisse Richtung vorgeben zu können, hatten die Teilnehmer*innen des Arbeitskreises, bestehend aus Politiker*innen, Verwaltungsmitarbeiter*innen und externen Akteur*innen, die Möglichkeit die Maßnahmen zu priorisieren, die für Sie am wichtigsten sind. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

	1 Punkt	Geringe Priorisierung durch den Arbeitskreis
	2 Punkte	Eher geringe Priorisierung durch den Arbeitskreis
	3 Punkte	Mittlere Priorisierung durch den Arbeitskreis
	4 Punkte	Eher hohe Priorisierung durch den Arbeitskreis
	5 Punkte	Hohe Priorisierung durch den Arbeitskreis

Priorisierung

Um final eine Aussage darüber treffen zu können, welche Maßnahmen bevorzugt umgesetzt werden sollen, wurden diese untereinander priorisiert. Diese Priorisierung basiert auf einer Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen und damit einhergehend einer Kosten-Nutzen-Gewichtung. Je Bewertungskriterium konnten jeweils maximal fünf Bewertungspunkte erreicht werden. Die Höchstpunktzahl wurde dabei immer für die vorteilhafteste Bewertung (geringe Kosten, hohe Auswirkungen, kurze Umsetzungsdauer, etc.) vergeben.

Im Rahmen der abschließenden Priorisierung wurden die Bewertungspunkte je Maßnahme addiert. Die Maßnahmen sollen langfristig einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Anröchte bewirken, sodass das Bewertungskriterium Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität 2-fach gewertet wurde. In nachfolgender Rechnung ist die Vorgehensweise beispielhaft dargestellt:

Beispielrechnung:

Tabelle 4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung

	4 Punkte	1x	4 Punkte
	5 Punkte	2x	10 Punkte
	2 Punkt	1x	2 Punkte
	3 Punkte	1x	3 Punkte
	3 Punkt	1x	3 Punkt
			22 Punkte

Die Summe der Bewertungspunkte kann mit Hilfe des nachfolgenden Priorisierungsschlüssels umgerechnet werden:

Tabelle 5: Priorisierungsschlüssel Maßnahmenpriorisierung

	6 – 10 Punkte	sehr gering	Sehr geringer Kosten-Nutzen-Faktor → langfristige Umsetzung empfohlen
	11 – 15 Punkte	gering	Geringer Kosten-Nutzen-Faktor → mittel- / langfristige Umsetzung empfohlen
	16 – 19 Punkte	mittel	Mittlerer Kosten-Nutzen-Faktor → mittelfristige Umsetzung empfohlen
	20 – 24 Punkte	hoch	Hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurz- / mittelfristige Umsetzung empfohlen
	25 – 30 Punkte	sehr hoch	Sehr hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurzfristige Umsetzung empfohlen

1.1 WIR SIND SCHNELL UND SICHER AUF DEM ZWEIRAD!

Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung hat zum Ziel, das motorisierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Neben einer Reduktion von Wegen allgemein gilt es, im Kontext dessen, zudem das motorisierte Verkehrsaufkommen auf vorteilhaftere Verkehrsmittel – beispielsweise den Radverkehr – zu verlagern. Einen zentralen Baustein zur Förderung des Radverkehrs stellen infrastrukturelle Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit und Steigerung des Komforts dar.



Abbildung 1: Schutzstreifen auf der Kliever Straße
[eigene Aufnahme]

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!“

R1	Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie in Richtung der angrenzenden Kommunen
R2	Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen
R3	Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen
R4	Schaffung einer eindeutigen Markierung und Beschilderung von Radwegen inkl. Einfädelungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Ortskern
R5	Ausweitung und Errichtung von (überdachten) Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde
R6	Errichten von Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde
R7	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem Fahrrad

**ERRICHTUNG VON RADWEGEN ZWISCHEN DEN ORTSTEILEN ANRÖCHTES SOWIE
IN RICHTUNG DER ANGRENZENDEN KOMMUNEN**
R1

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr

Ausgangssituation

Im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ist die Sicherheit des Radverkehrs unabdingbar, denn sichere und komfortable Radwege sorgen für eine attraktive Infrastruktur und erhöhen das Nutzungspotenzial in der Bevölkerung. Ein wichtiger Faktor zur Stärkung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist eine geeignete Radverkehrsführung bzw. Führungsform.

In der Gemeinde Anröchte sind viele interkommunale und interörtliche Ziele für viele Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte nur über starkbefahrene Straßen im Mischverkehr zu erreichen. Da die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf Straßen mit einer hohen zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder mit einer hohen Verkehrsbelastung zu Sicherheitsproblemen und Konfliktpotenzial mit dem motorisierten Verkehr führen kann, wird empfohlen, eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom MIV vorzunehmen (vgl. ERA 2010). Beispiele für eine begleitende Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen bestehen bereits an den folgenden Strecken:

- ▶ Anröchte und Klieve,
- ▶ Anröchte und Mellrich sowie
- ▶ Anröchte und Erwitte.

Maßnahme

Um Radfahrer*innen in der Gemeinde Anröchte zukünftig auf allen Wegen eine attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur bieten zu können, sind die Netzlücken zwischen den einzelnen Ortsteilen der Gemeinde Anröchte und zu den Nachbarkommunen zu schließen. Insbesondere die Strecken zwischen den Ortsteilen, deren Bevölkerung bislang nicht auf Wirtschaftswege zurückgreifen kann, sind zeitnah auszubauen, damit eine sichere und schnelle Anbindung hergestellt wird. Dies gilt insbesondere für:

Tabelle 7: Streckenabschnitte mit einer hohen Priorisierung für eine veränderte Radverkehrsführung

Straßenname	Ortsteile	Nachfrage aus der Bevölkerung
Feldmark (K8)	Effeln-Uelde	98 Likes in der Online-Karte, zahlreiche Meldungen in den öffentlichen Veranstaltungen
Effelner Straße (K64)	Uelde-Mellrich	46 Likes in der Online-Karte
L747	Anröchte-Altengeseke	26 Likes in der Online-Karte
Soester Straße (L747)	Altengeseke-Neuengeseke	21 Likes in der Online-Karte
Breite Straße / Dorfstraße (L748)	Altenmellrich-Robringhausen	11 Likes in der Online-Karte

Nichtdestotrotz sind auch die anderen Strecken ohne straßenbegleitende Radverkehrsführung langfristig umzusetzen, sodass alle Ziele innerhalb und rundum die Gemeinde Anröchte mit dem Fahrrad gut zu erreichen sind. Dies gilt für die Verbindungen zwischen den Orten:

- ▶ Klieve – Waltringhausen – Mellrich (K64)
- ▶ Altenmellrich – Mellrich (K23)
- ▶ Berge – Erwitte (L735)
- ▶ Berge – Oestereiden (L735)
- ▶ Altenmellrich – Sichtigvor (L748)
- ▶ Effeln – Menzel (K8)

Da die genannten Straßen und Streckenabschnitte nicht im Besitz der Gemeinde Anröchte sind, ist eine Änderung der Verkehrssituation für den Radverkehr mit dem entsprechenden Baulastträger abzusprechen (Straßen.NRW für Bundes- und Landesstraßen, Kreis Soest für Kreisstraßen). Weiterhin gilt zu beachten, dass eine Verbreiterung des Straßenraums zur Errichtung eines straßenbegleitenden Weges dazu führen kann, dass mit Grundstückseigentümer*innen verhandelt werden muss, was besonders viel Zeit und Geld beansprucht.

Zudem sind Strecken, die in der Zukunft errichtet werden mit entsprechender Wegweisung (z.B. Radverkehrsnetz NRW) und Beschilderung (VZ 240: Gemeinsamer Geh- und Radweg) auszustatten, um die Radfahrer*innen bei der Orientierung zu unterstützen.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Priorisierung der Lückenschlüsse ▶ Möglichweise Absprache mit anderen Kommunen ▶ Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Baulastträger ▶ Sukzessive Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur ▶ Instandhaltung
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zuständiger Baulastträger (Kreis Soest / Straßen.NRW) ▶ Gemeinde Anröchte ▶ Nachbarkommunen ▶ Grundstückseigentümer*innen / Anwohner*innen
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers ▶ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75 bis 90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
Kosten	<p>Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Radwegneubau je nach Ausstattung ca. 200,00€ pro Meter ▶ Möglicherweise Grunderwerbskosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

AUSBAU DER BESTEHENDEN RADWEGEVERBINDUNGEN
R2

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Tourist*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr

Ausgangssituation

Im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ist die Sicherheit des Radverkehrs unabdingbar, denn sichere und komfortable Radwege sorgen für eine attraktive Infrastruktur und erhöhen das Nutzungspotenzial in der Bevölkerung. Dabei spielt die Qualität der Radwege eine besondere Rolle, denn Radwege mit einer schlechten Oberflächenbeschaffenheit sorgen für Sicherheitsrisiken bei Radfahrer*innen (Sturzgefahr, Fahrradschäden).

In der Gemeinde Anröchte existieren einige straßenbegleitenden Radwege sowie Wirtschaftswege zwischen den einzelnen Ortsteilen. Obwohl insbesondere die Wirtschaftswege eine attraktive Alternative zu den direkten Verbindungen entlang der Hauptstraßen bieten, sind einige dieser Wirtschaftswege aufgrund mangelnder Qualität schlecht und unsicher nutzbar. Beispiele für Wirtschaftswege zwischen den Ortsteilen Anröchtes mit einer schlechten Oberflächenbeschaffenheit, die u.a. in der Online-Beteiligungskarte genannt worden sind, umfassen folgende Strecken:

Tabelle 8: Streckenabschnitte mit Mängeln in der Oberflächenqualität der Radwege

Straßenname	Ortsteile	Nachfrage aus der Bevölkerung
Waldstraße	Anröchte-Effeln	11 Likes in der Online-Karte
Kirchweg (bereits ausgeführt)	Altenmellrich-Mellrich	10 Likes in der Online-Karte
Judenweg/Kapellenweg (bereits ausgeführt)	Anröchte-Berge	9 Likes in der Online-Karte, Renovierung der Straße ist in Planung
Lepperweg (bereits ausgeführt)	Altengeseke-Robringhausen	9 Likes in der Online-Karte
Bruchstraße	Anröchte-Freibad	6 Likes in der Online-Karte
Wirtschaftsweg (kein Name)	Mellrich-Waltringhausen-Klieve	5 Likes in der Online-Karte
Unterer Twerweg	Freibad-Mellrich	2 Beiträge in der Online-Karte

Maßnahme

Um die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad in der Gemeinde Anröchte zu stärken sind Wirtschaftswege und straßenbegleitende Radwege (bzw. gemeinsame Geh- und Radwege) regelmäßig auf Mängel zu prüfen und ggf. zu beseitigen. Aus der Bestandsanalyse sowie der Bürger*innenbeteiligung wird deutlich, dass eine Großzahl an Strecken aufgrund von Oberflächenschäden (Schlaglöcher, unbefestigte Oberflächen oder Risse in der Fahrbahn) erhebliche Sicherheitsmängel aufweisen. Insbesondere die Strecken, denen für eine interörtliche Erreichbarkeit von Alltagszielen eine hohe Bedeutung zugeschrieben werden kann, sind schnellstmöglich auszubauen bzw. zu renovieren.

Neben der Oberflächenqualität ist zu prüfen, inwiefern die wichtigsten Strecken mit weiteren Ausstattungsmerkmalen versehen werden können. So kann eine bedarfsorientierte Beleuchtung entlang vielbefahrener Strecken das Sicherheitsgefühl und somit die Attraktivität solcher Wirtschaftswege steigern. Weiterhin ist eine eindeutige Wegweisung von Wirtschaftswegen sinnvoll, um auch touristische Fahrradfahrer*innen bei der Orientierung in der Gemeinde zu unterstützen. Zuletzt sind die genannten Strecken regelmäßig zu pflegen (Grünbewuchs, Reinigung, Beseitigung von Beschädigungen), um langfristig attraktive Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen in der Gemeinde Anröchte zu ermöglichen.

Um Synergie-Effekte nutzen zu können, ist diese Maßnahme mit Maßnahme R3 zu verknüpfen.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Priorisierung der Streckenabschnitte (evtl. Bedarfsermittlung)
 - ▶ Definieren von Ausstattungsstandards für die ausgewählten Streckenabschnitte
 - ▶ Sukzessive Umsetzung der Maßnahme
 - ▶ Instandhaltung und Pflege

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Straßenbauamt

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus - MUNV NRW (70-75% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld - BMWK (65% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für Wegweisungselemente)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten

 - ▶ Instandsetzung des Weges: ca. 100€ je m²
 - ▶ Beleuchtung: 3.000-4.000€ pro Beleuchtungspunkt (LED)
 - ▶ Wegweisung: ca. 300-500€ pro Stück

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

AUSWEISUNG VON FAHRRADSTRASSEN AUF KOMMUNALEN STRAßEN UND WIRTSCHAFTSWEGEN
R3

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr

Ausgangssituation

Bislang bestehen in der Gemeinde Anröchte kaum Wege oder baulich getrennte Radwege, die den Anforderungen einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur nachkommen. Insbesondere auf Wegen zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Anröchte sind mehrere Defizite festzustellen, die den Radverkehr an einem sicheren und komfortablen Weg von Ortsteil zu Ortsteil hindern. Mit Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität in der Gemeinde sind also entsprechend attraktive Wege zu errichten und auszubauen. Da diese Maßnahmen jedoch viel Zeit in Anspruch nehmen, sollen weitere Möglichkeiten herangezogen werden, um den Radverkehr schnellstmöglich im Alltagsverkehr zu unterstützen und gezielt zu zeigen, dass der Radverkehr zukünftig eine vorwiegende Rolle spielen wird.

Maßnahme

Eine geeignete Maßnahme, um innerörtliche und interörtliche Radwegeverbindungen schnell und effektiv zu verbessern, ist die Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen. Die Wirtschaftswegen, die in der Regel eine gute Alternative zum Hauptverkehrsnetz darstellen, sind im Gegensatz zu den Hauptverkehrsstraßen im Besitz der Gemeinde Anröchte. Dies erleichtert die baulichen Umsetzungen und Änderung der Führungsform für den Radverkehr, da die Situation nicht mit dem Kreis Soest oder den Landesbetrieb Straßen.NRW abgesprochen werden muss.

Auf einer Fahrradstraße dürfen in der Regel nur Fahrradfahrer*innen fahren, sodass kein Konfliktpotenzial zu anderen Verkehrsteilnehmer*innen gegeben ist. Ein Zulassen von weiteren Verkehrsteilnehmer*innen auf einer Fahrradstraße ist nur mit sogenannten Zusatzkennzeichen möglich (vgl. Abbildung 2). Gerade auf außerörtlichen Fahrradstraßen, die auf Wirtschaftswegen geführt werden, ist das Zulassen von Kraftfahrzeugen unproblematisch, weil die Verkehrsbelastung sehr gering ausfällt. Die Vorteile einer Fahrradstraße gegenüber einem normalen Wirtschaftsweg sind jedoch, dass der Radverkehr auf Fahrradstraßen laut StVO weder gefährdet noch behindert werden darf. Zudem gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den motorisierten Verkehr und es gelten die gleichen Überholvorgaben, wie auf anderen Straßen, sodass auf Fahrradstraßen mit einer Breite von unter 5,00 Metern das Überholen von Fahrradfahrer*innen nicht gestattet ist.



Abbildung 2: Fahrradstraße VZ 244.1 mit Zusatzkennzeichen Anlieger frei oder Kfz-Verkehr frei

[StVO §39]

In der Gemeinde Anröchte gibt es mehrere Wirtschaftswegen und Straßen, die sich als Fahrradstraße anbieten würden, weil sie aufgrund ihrer direkten Verbindung zwischen den Ortsteilen eine attraktive Alternative zum Hauptverkehrsnetz bieten. Zudem stellen innerörtliche Verbindungen weitere Möglichkeiten für den Alltagsverkehr dar. Beispiele, die u.a. im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung genannt worden sind, lauten:

- ▶ Kapellenweg in Anröchte / Judenweg zwischen Anröchte und Berge
- ▶ Lindenweg zwischen Anröchte und Waltringhausen
- ▶ Lepperweg zwischen Altengeseke und Rوبرinghausen
- ▶ Hospitalstraße zwischen Bonhoefferstraße und Teichstraße

Das Ausweisen von Fahrradstraßen kann auf weitere Wirtschaftswege erweitert werden. Hierzu bieten sich die Wirtschaftswege an, die im Rahmen der Maßnahme F2 „Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen genannt worden sind, denn auch hier können Synergie-Effekte genutzt werden. Weiterhin können neben der Beschilderung der Fahrradstraßen farbliche Markierungen oder Piktogramme die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöhen. Je nach Lage und Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr ist zu prüfen, inwiefern diese Markierungen sinnvoll bzw. notwendig sind.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Priorisierung der Streckenabschnitte (evtl. Bedarfsermittlung) ▶ Ausweisung einzelner Streckenabschnitte als Fahrradstraße ▶ Aufstellen einer entsprechenden Beschilderung mit Hinweisen zur Berücksichtigung des Radverkehrs ▶ Instandhaltung und Pflege ▶ Evtl. Durchführung von Verkehrskontrollen
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Anröchte
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben) ▶ Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus - MUNV NRW (70-75% der zuwendungsfähigen Ausgaben) ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld - BMWK (65% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für Wegweisungselemente)
Kosten	<p>Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschilderung: 400-600€ pro VZ (inkl. Anschaffung und Montage) ▶ Evtl. Markierungen und Piktogramme: je nach Umfang 500-1000€ pro m²

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

SCHAFFUNG EINER EINDEUTIGEN MARKIERUNG UND BESCHILDERUNG VON RADWEGEN INKL. EINFÄDELUNGSHILFEN ENTLANG VON HAUPTVERKEHRSTRASSEN IM ORTSKERN				R4
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte			
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr			

Ausgangssituation

Sowohl im Rahmen der Bestandsanalyse als auch aus der Bürger*innenbeteiligung ist deutlich geworden, dass die Radverkehrsführung an der Hauptstraße im Ortskern Anröchte zu Verwirrungen und Irritationen bei den Radfahrer*innen führt. Einerseits sorgt ein ständiger Wechsel der Führungsform auf der Nord-Süd-Achse (Mischverkehr, getrennter Geh- und Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg sowie Schutzstreifen) dafür, dass ständig von und auf die Fahrbahn gewechselt werden muss. Andererseits ist nicht deutlich, wie die Wege zu nutzen sind, da die vorhandenen Markierungen und Beschilderungen (wenn vorhanden) uneindeutig sind.

Auch der Wechsel von einer getrennten Radverkehrsführung zum Mischverkehr ist für den motorisierten Verkehr an einigen Stellen schlecht erkennbar und führt zu Konflikten zwischen dem Radverkehr und dem MIV (z.B. Übergang Hauptstraße-Kliever Straße / Ende Schutzstreifen Kliever Straße).

Maßnahme

Eine Änderung der Führungsform des Radverkehrs an der Hauptstraße und Kliever Straße ist ohne weiteres nicht möglich, da die Breite des Straßenraums eine Änderung an den meisten Stellen nicht zulässt. Nichtsdestotrotz kann eine eindeutige Beschilderung und Markierung von Radwegen dazu beitragen, dass der Radverkehr sicherer geführt wird.

Um dies zu erreichen, ist bei jeder Änderung der Führungsform entlang der Hauptstraße ein entsprechendes Verkehrszeichen zu installieren, was für alle Verkehrsteilnehmer*innen klar erkennbar ist. Zudem empfiehlt es sich, die Radwege entlang der Hauptstraße farblich zu markieren damit die Führung des Radverkehrs eindeutig ist und auch andere Verkehrsteilnehmer*innen auf die Anwesenheit des Radverkehrs aufmerksam gemacht werden. Diese farbliche Markierung ist insbesondere dann einzusetzen, wenn der Radverkehr auf die Fahrbahn wechseln muss, anhand sogenannter Einfädelungshilfen (vgl. Abbildung 3). Dort, wo das Auftragen von Einfädelungshilfen nicht möglich ist, sollen Verkehrszeichen oder Piktogramme auf die ändernde Radverkehrsführung hinweisen. Eine Umsetzung solcher Einfädelungshilfen bietet sich zum Beispiel an der Kreuzung der Hauptstraße und Kliever Straße an. Auch am Ende des Schutzstreifens an der Kliever Straße (Höhe Robert-Koch-Straße) ist auf die Situation aufmerksam zu machen.



Abbildung 3: Beispielhafte Einfädelungshilfe
[eigene Aufnahme]

- Handlungsschritte**
 - ▶ Priorisierung der Einzelmaßnahmen
 - ▶ Konkrete Umsetzungsplanung der einzelnen Streckenabschnitte
 - ▶ Aufstellen einer entsprechenden Beschilderung und Anbringen von Markierungen an den entsprechenden Stellen
 - ▶ Instandhaltung und Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Zuständiger Baulastträger (Kreis Soest / Straßen.NRW)
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Straßenbauamt

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus - MUNV NRW (70-75% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld - BMWK (65% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für Wegweisungselemente)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten

 - ▶ Errichtung Einfädelsstreifen (inkl. Piktogramm): 500-1000€
 - ▶ Beschilderung: 400-600€ pro VZ (inkl. Anschaffung und Montage)
 - ▶ Markierungen und Piktogramme: je nach Umfang 500-1000€ pro m²

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

AUSWEITUNG UND EINRICHTUNG VON (ÜBERDACHTEN) FAHRRADABSTELLANLAGEN AN RELEVANTEN STELLEN UND EINRICHTUNGEN IN DER GEMEINDE		R5
ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, ÖPNV-Nutzer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte	
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr	

Ausgangssituation

Sowohl an zentralen Orten als auch an öffentlichen Einrichtungen in der Gemeinde Anröchte sind zum Teil keine oder keine adäquaten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass zahlreiche Fahrradabstellanlagen mit Vorderradhaltern ausgestattet sind. Diese Form des Fahrradparkens ist aus sicherheitstechnischen Gründen (Diebstahl, Vandalismus) nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere durch die Zunahme von hochpreisigen Fahrrädern (E-Bikes, Lastenräder) besteht zunehmend Nachfrage bezüglich sicherer Abstellmöglichkeiten. Der Ausbau adäquater Abstellanlagen an relevanten Stellen im Gemeindegebiet fördert dabei nicht nur den Radverkehr, sondern erhöht auch die Attraktivität von intermodalen Wegen. So unterstützen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger (vgl. Maßnahme ÖV4).

Maßnahme

Um Radfahrenden in der Gemeinde Anröchte die Möglichkeit zum sicheren Abstellen bzw. Parken des eigenen Fahrrades zu geben, sind adäquate Fahrradabstellanlagen bspw. Anlehnbügel, Fahrradboxen o.ä. an zentralen und relevanten Orten im Gemeindegebiet zu schaffen. Die Abstellanlagen sind idealerweise durch weitere Ausstattungselemente wie bspw. Überdachungen und Lademöglichkeiten für E-Bikes zu ergänzen. Je nach Standort und Nachfrage sind die Art der Abstellanlage, die Anzahl der Abstellplätze sowie die Ausstattungselemente anzupassen. An einigen Stellen sind diese mit den entsprechenden Akteuren abzusprechen.

Die Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen wird u.a. an folgenden relevanten Standorten in der Gemeinde Anröchte empfohlen:

Tabelle 9: Standorte für eine Verbesserung oder Neubau von Fahrradabstellanlagen

Standort	Empfohlene Art der Abstellanlage	Mögliche zusätzliche Ausstattungselemente
Schulen in Anröchte	Anlehnbügel / Fahrradkäfig	Überdachung
Kitas in Anröchte	Anlehnbügel / kindgerechte Abstellanlagen	Evtl. Überdachung
Am Sportplatz / Bürgerhaus	Anlehnbügel (5-10 Stück)	
Waldfreibad	Anlehnbügel (20-30 Stück)	Evtl. Überdachung
Relevante Haltestellen (Maßnahme ÖV4)	Anlehnbügel / Fahrradboxen	An zentralen Haltestellen evtl. mit E-Ladefunktion
Caritas Anröchte	Anlehnbügel (Absprache mit Caritas)	Überdachung
Lebensmitteleinzelhandel (Lidl, REWE, Edeka)	Anlehnbügel (5-10 Stück pro Geschäft)	

Im Rahmen der Kosteneinschätzung für die Priorisierung der Maßnahmen ist vorerst mit Kosten von 2-3 Standorten ausgegangen. Bei der Errichtung weiterer Fahrradabstellanlagen oder dem Umbau weiterer Standorte in der Gemeinde ist mit zusätzlichen Kosten zu rechnen.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte
 - ▶ Festlegung der Zuständigkeiten und Absprache mit Akteuren
 - ▶ Sukzessiver Ausbau und Qualitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen
 - ▶ Instandhaltung, Pflege und Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Einzelhandelsgeschäfte / öffentliche Einrichtungen
 - ▶ Kreis Soest (im Rahmen der Entwicklung von Mobilstationen)

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte / zuständigen Akteure
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
 - ▶ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75-90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten

 - ▶ Anlehnbügel: ca. 200€ pro Stück zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradbox: ca. 1.000-1.500€ pro Stück zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradüberdachung: ca. 7.500-15.000€ pro Stück zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

ERRICHTEN VON REPARATURSTATIONEN AN RELEVANTEN STELLEN UND EINRICHTUNGEN IN DER GEMEINDE
R6

ZIELGRUPPE Radfahrer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Tourist*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte

POTENZIAL Attraktivierung der Verkehrssituation für den Radverkehr

Ausgangssituation

Neben einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur können auch Kleinigkeiten dazu führen, dass das Radfahren in der Gemeinde Anröchte angenehmer und somit auch attraktiver wird. Durch Elemente, die den Komfort beim Radfahren erhöhen, wie zum Beispiel das Ampeltrittbrett an der Kreuzung Hauptstraße – Brückenstraße, wird Radfahrer*innen gezeigt, dass sie der Gemeinde wichtig sind und die Gemeinde eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr ausbauen möchte. Auch im Bereich der Fahrradabstellanlagen können solche aufmerksamen Gesten genutzt werden, hier zum Beispiel in Form von Reparaturstationen. So kann zeitnah ein ergänzendes Angebot im öffentlichen Raum etabliert werden.

Maßnahme

Um den Komfort der Fahrradnutzungen sowohl für Anwohner*innen als auch für Tourist*innen zu verbessern und die Praktikabilität im Alltag zu steigern bietet es sich an, ergänzend zu qualitativen Fahrradabstellanlagen, Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen der Gemeinde zu installieren. Durch die Bereitstellung von Werkzeugen können die Nutzer*innen einfache Reparaturen zeitunabhängig selbstständig und kostenlos durchführen. In Verbindung mit Pumpstationen können Nutzer*innen ihr eigenes Fahrrad jederzeit in gutem Zustand halten.

Die Ausstattung und das Aussehen einer Reparaturstation können je nach Preis unterschiedlich ausfallen. Wie die Reparaturstationen aussehen sollen und welche Bestandteile Teil des Angebotes sein sollen, ist durch die Gemeinde zu bestimmen. Eine beispielhafte Form zeigt Abbildung 4.



Abbildung 4: Beispielhafte Fahrradreparaturstation
[eigene Aufnahme]

Die Reparaturstationen sollen dort aufgestellt werden, wo viele Personen auf das Angebot zugreifen können und mit dem Fahrrad unterwegs sind. Gleichzeitig müssen die Reparaturhilfen im öffentlichen Raum gut sichtbar sein, damit Personen, die die Anlage benutzen wollen, schnell fündig werden. Hierzu bieten sich beispielhaft folgende Stellen und Einrichtungen an:

- ▶ Bushaltestelle Rathaus
- ▶ Waldfreibad
- ▶ Am Sportplatz / Bürgerhaus
- ▶ Weitere zentrale Haltestellen in den Ortsteilen (optional)

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Reparaturstationen regelmäßig überprüft werden müssen, damit die Angebote der Stationen ganzjährig genutzt werden können. Nichtsdestotrotz sollen die Stelen für alle frei und kostenlos zugänglich sein, damit das Zusatzangebot auch genutzt wird.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Entscheidung über die Größe und Ausstattung der Reparaturstationen ▶ Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte ▶ Auswahl der potenziellen Standorte ▶ Sukzessives Aufstellen von Reparaturstationen ▶ Instandhaltung, Pflege und Evaluation
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinde Anröchte
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) ▶ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75-90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
Kosten	Investitions- und Unterhaltungskosten <ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Servicestation: 1.000-1.500€ pro Stück (inkl. Montage)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

VERBESSERUNG DER ERREICHBARKEIT DER GEWERBEGBIETE MIT DEM FAHRRAD
R7

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Pendler*innen, Anwohner*innen der Gemeinde Anröchte
POTENZIAL	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, Attraktivierung der Verkehrssituation des Radverkehrs für den Arbeitsweg

Ausgangssituation

Ein Großteil der Arbeitswege in der Gemeinde Anröchte wird bislang mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Aus den Gesprächen mit unterschiedlichen Akteuren (z.B. Unternehmen) wird deutlich, dass dies zum Teil daran liegt, dass die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in der Gemeinde Anröchte mit dem Fahrrad nicht besonders sicher und attraktiv ist. So scheint insbesondere das Gewerbegebiet West (zwischen der Kliever Straße und der Lippstädter Straße sowie auch südlich der Kliever Straße) für den Radverkehr bislang noch nicht optimal erschlossen zu sein. Dabei bestehe das Potenzial, Arbeitswege für Mitarbeitende aus Anröchte und den benachbarten Orten auf den Radverkehr zu verlagern.

Maßnahme

Um die Situation für Radfahrer*innen auf dem Weg zur Arbeit zu verbessern, ist die Radverkehrsinfrastruktur anzupassen, auszubauen und an mancher Stelle sicherer zu gestalten. Im Rahmen eines Akteursgesprächs mit Unternehmen sind mehrere Defizite der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete genannt worden, welche mit dieser Maßnahme behoben werden sollen.

Erstens ist eine Radverkehrsverbindung zwischen der Kliever Straße und der Lippstädter Straße zu errichten. Um die Erreichbarkeit der meisten Unternehmen im Gewerbegebiet zu erhöhen, eignet sich hierfür eine getrennte Radverkehrsführung an der Boschstraße. Aufgrund der Breite der Straße von 7,00 Metern ist das Anbringen eines beidseitigen Schutzstreifens in jedem Fall möglich. Nichtsdestotrotz ist zu prüfen, ob eine bauliche Trennung in Form eines gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweges hier auch möglich ist. Zudem ist an Ein- und Ausfahrten von Firmengeländen zu prüfen, ob die Sichtbarkeit und somit die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ausreichend gegeben ist. Bei Zweifeln können Markierungen (farblich oder mit Piktogrammen) an den Ein- und Ausfahrten verstärkt die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr lenken.

Zweitens ist die Abbiegesituation für den Radverkehr in die Dieselstraße (südlich der Kliever Straße) zu verbessern. Für Personen, die aus südöstlicher Richtung die Kliever Straße hochfahren, besteht keine adäquate Möglichkeit links in die Dieselstraße einzubiegen. Um den Radverkehr eine sichere Querung der Kreuzung bzw. Straße zu ermöglichen, ist zu prüfen, inwiefern die Situation verbessert werden kann. Im Grunde bestehen drei Möglichkeiten:

- ▶ Errichtung einer zusätzlichen Querungshilfe in Form einer Mittelinsel nördlich der Kreuzung Kliever Straße – Dieselstraße, damit Radfahrer*innen nördlich der Kreuzung die Straßenseite wechseln können und somit nicht entgegen der Fahrtrichtung fahren müssen (wie es bei der Querungshilfe südlich der Kreuzung der Fall wäre).
- ▶ Schaffung einer Radfahrerabbiegespur oder einer Zufahrt auf die Abbiegespur für den motorisierten Verkehr, damit Radfahrer*innen die Abbiegesituation auf der Straße nutzen können.
- ▶ Freigeben des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der westlichen Seite der Kliever Straße für den Zweirichtungsverkehr, sodass die Querungshilfe südlich der Kreuzung zur Querung genutzt werden kann.

Diese Möglichkeiten sind lediglich Vorschläge zur Änderung der Verkehrssituation zugunsten des Radverkehrs. Inwiefern die Vorschläge umgesetzt werden können, ist in der genauen Planung des Vorhabens zu prüfen und mit dem zuständigen Baulastträger abzusprechen.

Zuletzt wurde aus mehreren Beteiligungsformaten gefordert, dass Geh- und Radwege in der Gemeinde Anröchte besser ausgeschildert werden sollen, denn viele Radfahrer*innen wüssten nicht, ob die Nutzung des Gehweges an mancher Stelle freigegeben ist oder nicht.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Prüfen der Umsetzungsmöglichkeiten an der Boschstraße und Kliever Straße zugunsten des Radverkehrs
 - ▶ Priorisierung der Maßnahmen
 - ▶ Absprache mit dem zuständigen Baulastträger (Straßen.NRW)
 - ▶ Sukzessiver Umsetzung der Einzelmaßnahmen
 - ▶ Instandhaltung und Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Zuständiger Baulastträger (Kreis Soest / Straßen.NRW)
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Straßenbauamt

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75 bis 90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten

 - ▶ Beschilderung: 400-600€ pro VZ (inkl. Anschaffung und Montage)
 - ▶ Markierungen und Piktogramme: je nach Umfang 500-1000€ pro m²
 - ▶ Errichtung einer Querungshilfe (Mittelinsel): 5.000-15.000€

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten 

Auswirkungen 

Umsetzungsdauer 

Umsetzbarkeit 

Priorisierung Arbeitskreis 

Priorisierung 

1.2 WIR SIND FLEXIBEL UND GUT VERNETZT!

Neben dem Radverkehr ist vor allem auch der öffentliche Verkehr mit deutlichen Verlagerungspotenzialen verbunden, welche eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens bewirken können. Zur Nutzung dieses Potenzials sollte der ÖPNV bewusst gefördert werden und das Ziel verfolgen, ein bedarfsgerechtes und attraktives Angebot zu schaffen. Dazu zählt auch die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern.



Abbildung 5: Bushaltestelle „Rathaus“ in Anröchte
[eigene Aufnahme]

Tabelle 10: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Wir sind flexibel und gut vernetzt!“

ÖV1	Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Anröchte und Soest / Bad Sassendorf
ÖV2	Verbesserte Anbindung der einzelnen Ortsteile an den Ortskern Anröchte zu den Stoßzeiten
ÖV3	Errichtung von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde
ÖV4	Aufstellen von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen zur Attraktivierung von intermodalen Wegeketten
ÖV5	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Gemeindegebiet

EINRICHTUNG EINER DIREKTEN BUSVERBINDUNG ZWISCHEN ANRÖCHTE UND SOEST/BAD SASSENDORF
ÖV1

ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen, Pendler*innen, Anwohner*innen
POTENZIAL	Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, Attraktivierung des ÖPNV-Angebots für alle Bevölkerungsgruppen

Ausgangssituation

Das interkommunale Busliniennetz in der Gemeinde Anröchte begrenzt sich auf eine Nord-Süd-Achse in Richtung Lippstadt und Warstein mit unterschiedlichen Buslinien (S60, R61 ergänzt von einem Nachtbusangebot N1). Obwohl die Nachbarkommunen im Norden und Süden der Gemeinde mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar sind, besteht keine direkte Busverbindung auf der Ost-West-Achse in Richtung Bad Sassendorf, Soest und Rüthen.

Sowohl die Daten der Pendlerverflechtungen zwischen der Gemeinde Anröchte und der Stadt Soest (693 Personen täglich) als auch die Mitteilungen in fast allen Bürgerbeteiligungsformaten des Mobilitätskonzeptes zeigen, dass die Nachfrage nach einer direkten Busverbindung in die Kreisstadt Soest hoch ist. So gehen bis zu vier Kommentare in der Online-Beteiligungskarte mit insgesamt über 35 Likes darauf ein, dass eine Ost-West-Verbindung wünschenswert wäre. Dabei steht nicht nur die Anbindung an die Kreisstadt Soest im Vordergrund, sondern auch an den Bahnhof in Bad Sassendorf sowie an die Gemeinde Rüthen, dessen Erreichbarkeiten aktuell ein Problem darstelle.

Personen aus Anröchte, die Richtung Soest und Bad Sassendorf fahren wollen oder andersrum, müssen heutzutage nach Lippstadt fahren, um dort auf weitere Bus- und Bahnlinien umsteigen zu können. Damit erhöht sich die Fahrtzeit mit dem ÖPNV in Richtung Soest auf 40 Minuten für eine Strecke von knapp 20 Kilometern. Die untenstehende Tabelle zeigt die Reisezeitverhältnisse zwischen dem MIV, dem ÖPNV und dem Fahrrad. Dabei ist auffällig, dass die Reisezeit in Richtung Bad Sassendorf mit dem Fahrrad geringer ist als mit dem ÖPNV.

Tabelle 11: Reisezeitverhältnis von Anröchte Richtung Soest, Bad Sassendorf und Rüthen

Von	Nach	Reisezeit MIV	Reisezeit ÖPNV	Reisezeit Fahrrad
Anröchte, Rathaus	Soest, Bahnhof	21 min	40 min	59 min
	Bad Sassendorf, Bahnhof	18 min	56 min	46 min
	Rüthen Markt	15 min	43 min	57 min

Maßnahme

Um die ÖPNV-Anbindung an den obengenannten Zielen zu verbessern, ist zu prüfen, ob eine direkte Busverbindung auf der Ost-West-Achse entstehen kann. Der Linienverlauf, Bedienzeiten und Taktung der Linie sind je nach Bedarf einzurichten. Möglichweise sollte die Linie vorerst als Pilotprojekt gestartet werden, um zu prüfen, wie die neue Buslinie in den betroffenen Kommunen angenommen wird und ob das Angebot ausreichend genutzt wird. Dabei ist zu beachten, dass das neue Angebot ausreichend beworben werden muss, um eine klare Evaluation zum Angebot durchführen zu können.

Da die Aufgabe des ÖPNV in der Gemeinde Anröchte in der Verantwortung des Kreises Soest und dem Verkehrsverbund RLG (Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH) liegt, hat die Gemeinde Anröchte wenig Einfluss auf die Entscheidung zur Erschaffung einer neuen Buslinie. Nichtsdestotrotz zeigen die Daten und Meinungen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes gesammelt worden sind, dass Potenzial für die Buslinie besteht. Dieses Argument soll an die zuständigen Akteure herangetragen werden.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Klärung der Zuständigkeiten
 - ▶ Bedarfsermittlung
 - ▶ Beteiligung aller Akteure und betroffenen Kommunen
 - ▶ Planung Linienvverlauf, Bedienzeiten und Taktung
 - ▶ Absprache zur Finanzierung
 - ▶ Umsetzung / ggf. Pilotprojekt
 - ▶ Öffentlichkeitsarbeit
 - ▶ Evaluation und Anpassung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Kreis Soest
 - ▶ Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG)
 - ▶ Westfalen Bus (WB)
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Nachbarkommunen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der zuständigen Akteure

- Kosten**
 - ▶ Personalkosten
 - ▶ Betriebskosten
 - ▶ Planungs- und Investitionskosten (evtl. Anschaffung zusätzliche Fahrzeuge)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

VERBESSERTE ANBINDUNG DER EINZELNEN ORTSTEILE AN DEN ORTSKERN ANRÖCHTE ZU DEN STOßZEITEN
ÖV₂

ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen, Pendler*innen, Anwohner*innen
POTENZIAL	Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, Attraktivierung des ÖPNV-Angebots für alle Bevölkerungsgruppen

Ausgangssituation

Neben der ÖPNV-Verbindung auf der Nord-Süd-Achse in der Gemeinde Anröchte, besteht nur ein dünnes Angebot im öffentlichen Verkehr. Insbesondere die kleineren Ortsteile Anröchtes sind schlecht an den Kernort bzw. an die Nord-Süd-Achse angebunden, sodass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für die Einwohner*innen dieser Ortsteile kaum in Frage kommt. Gerade zu den Stoßzeiten bzw. morgens zwischen 6:00 und 8:00 Uhr ist das Angebot nicht interessant für den Arbeitsweg. Diese Problematik wurde auch während der Beteiligungsformate im Rahmen des Mobilitätskonzeptes genannt.

Maßnahme

Um die Attraktivität des ÖPNV für den Arbeitsweg zu stärken, ist zu prüfen, wie Arbeitnehmer*innen aus den kleineren Ortsteilen Anröchtes morgens und nachmittags/abends mit dem ÖPNV zur und von der Arbeit nach Hause kommen können. Aufgrund der bereits starken Verbindung des S60 bzw. R61 Richtung Lippstadt, Erwitte und Warstein ist zu prüfen, ob Zubringerverkehre zu den zentralen Haltestellen entlang der Nord-Süd-Achse eingerichtet werden können.

Dabei ist zu prüfen, in welchen Ortsteilen der Bedarf zur Nutzung des ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit gegeben ist, um herauszufinden, wo und wann Fahrzeuge eingesetzt werden sollten. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Distanzen der Ortsteile zum Ortskern, ist zu prüfen, wie ein optimaler, effizienter und gleichzeitig attraktiver Linienverlauf gewählt werden kann.

Teil des Zusatzangebotes des ÖPNV könnte zum Beispiel die Ausweitung der Helmo-Fahrten sein. Da Helmo in der Gemeinde Anröchte im letzten Jahr stark an Präsenz und Aufmerksamkeit gewonnen hat, dürfte die Akzeptanz gegenüber einer Erweiterung des Angebots relativ hoch sein. Zusätzlich kann die Öffentlichkeitsarbeit bezüglich der Ausweitung des Angebots in der Bewerbung von Helmo mitaufgenommen werden.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bedarfsermittlung ▶ Beteiligung aller Akteure ▶ Prüfung der Finanzierung ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Öffentlichkeitsarbeit ▶ Evaluation
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kreis Soest ▶ Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) ▶ Gemeinde Anröchte
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel der zuständigen Akteure
Kosten	Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Betriebskosten <ul style="list-style-type: none"> ▶ evtl. Anschaffung zusätzliche Fahrzeuge

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN AN ZENTRALEN HALTESTELLEN IN DER GEMEINDE

ÖV3

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, ÖPNV-Nutzer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Anwohner*innen
POTENZIAL	Steigerung der Nutzung von intermodalen Wegeketten im Alltag, Attraktivierung des ÖPNV-Angebots für alle Bevölkerungsgruppen

Ausgangssituation

Teil der nachhaltigen Mobilität ist neben der Attraktivierung von nachhaltigen Verkehrsmitteln auch die Stärkung der Nutzung von intermodalen Wegeketten, das heißt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (ÖPNV, MIV, Fahrrad, zu Fuß, etc.). Gerade im Bereich ÖPNV, in dem Bushaltestellen als zentrale Verknüpfungspunkte oder Umsteigepunkte genutzt werden, spielt die Intermodalität eine große Rolle. Je nach Ausbaustandard können diese Verknüpfungspunkte als sogenannte Mobilstationen dienen. „Mobilstationen fördern als Teil eines kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzeptes und -managements ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systematischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung“ (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: 12).

Das Potenzial der Verknüpfungspunkte hat auch der Kreis Soest erkannt, sodass dieser ein Handlungskonzept für Mobilstationen aufgestellt hat. Hierin wurden unterschiedliche Standorte im Kreis identifiziert, die als mögliche Mobilstationen fungieren könnten. Dabei wurde unterschieden nach Größe (L, M, S, XS sowie Satellitenstationen), die aufgrund der Bedeutung der Haltestelle mit unterschiedlichen Angeboten auszustatten sind. Die Umsetzung der ersten Mobilstation in der Gemeinde Anröchte ist für das Jahr 2023 an der Bushaltestelle „Rathaus“ geplant.

Maßnahme

Um die Intermodalität und somit auch den ÖPNV in der Gemeinde Anröchte zu stärken, ist an das Handlungskonzept Mobilstationen des Kreises Soest anzuknüpfen, denn Mobilstationen bieten die optimale Möglichkeit zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu wechseln und vereinfachen damit das Zurücklegen der letzten Meile. Für die Einrichtung einer Mobilstation müssen jedoch bestimmte Grundvoraussetzungen erfüllt sein. So muss die entsprechende Haltestelle für alle gut erreichbar sein und ein gewisses ÖPNV-Angebot umfassen, damit die Station auch genutzt wird. Im Handlungskonzept für den Kreis Soest sind folgende potenzielle Mobilstationen identifiziert worden:

- ▶ Anröchte Rathaus (Größe M)
- ▶ Altengeseke Thingplatz (Satellitenstation)
- ▶ Berge Kindergarten (Satellitenstation)
- ▶ Effeln Marktstraße (Satellitenstation)
- ▶ Mellrich St. Alexander Kirche (Satellitenstation)

Weiterhin bietet sich die Haltestelle „Abzw. Uelde-Effeln“ an der B55 als Mobilstation (Größe S/XS) an, denn mit der Anbindung an die S60 und R61 bietet die Haltestelle bereits heute eine direkte Verbindung in die Nachbarkommunen auf der Nord-Süd-Achse. Gerade für die Ortsteile im Süden des Gemeindegebietes (Uelde und Effeln) bietet die Haltestelle Potenzial als Mobilstation fungieren zu können, solange eine Zuwegung mit dem Fahrrad geschaffen wird (siehe Maßnahme F1).



Abbildung 6: Stele Mobilstation

[Mobil.NRW o.J.]

Je nach Größe der Mobilstation ist die entsprechende Haltestelle mit bestimmten Ausstattungsmerkmalen auszustatten. Während die Mobilstation am Rathaus deutlich

mehr Angebote aufweisen soll, sind die Satellitenstationen mit minimalen Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Dabei ist sowohl auf die Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsträger zu achten, z.B. Parkplätze (auch für Carsharing-Fahrzeuge und E-Autos), sichere Fahrradabstellmöglichkeiten (mit eventuellem Lademöglichkeit) und gut ausgestattete Bushaltestellen (Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, etc.), als auch eine gewisse Wiedererkennbarkeit und Außendarstellung zu schaffen (einheitliche Stele, Hinweise zu den vorhandenen Angeboten). Für die Wiedererkennbarkeit der Mobilstationen bietet es sich an, auf die Stelen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zurückzugreifen (vgl. Abbildung 6). Abhängig davon, welche Angebote eine Mobilstation aufweisen soll, sind entsprechende Akteure in den Arbeitsprozess zu integrieren (z.B. Sharing-Anbieter).

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Priorisierung der Standorte ▶ Fördermittelakquise ▶ Abstimmung mit ÖPNV-Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern ▶ Sukzessiver Bau von Mobilstationen ▶ Öffentlichkeitsarbeit ▶ Instandhaltung
Verantwortung / Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zuständige Baulastträger (Kreis Soest, Straßen.NRW) ▶ Kreis Soest ▶ Gemeinde Anröchte ▶ Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) ▶ Mobilitätsdienstleister und Sharing-Anbieter
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel der zuständigen Akteure ▶ Richtlinie vernetzte Mobilität FöRi-MM (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben) ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG Nahverkehr Westfalen-Lippe (bis zu 90% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
Kosten	<p>Baukosten unterscheiden sich je nach Größe und bereits vorhandene Angebote, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stele: 15.000€ ▶ Fahrradabstellanlagen <ul style="list-style-type: none"> ○ Anlehnbügel: ca. 200€ pro Stück zzgl. Montage ○ Fahrradbox: ca. 1.000-1.500€ pro Stück zzgl. Montage ○ Fahrradüberdachung: ca. 7.500-15.000€ pro Stück zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

AUFSTELLEN VON FAHRRADABSTELLANLAGEN AN HALTESTELLEN ZUR ATTRAKTIVIERUNG VON INTERMODALEN WEGEKETTEN

ÖV4

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, ÖPNV-Nutzer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Anwohner*innen
POTENZIAL	Steigerung der Nutzung von intermodalen Wegekettens im Alltag, Attraktivierung des ÖPNV-Angebots für alle Bevölkerungsgruppen

Ausgangssituation

Teil der nachhaltigen Mobilität ist neben der Attraktivierung von nachhaltigen Verkehrsmitteln auch die Stärkung der Nutzung von intermodalen Wegekettens, das heißt der Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg. Dabei spielt insbesondere die letzte Meile von und zur Bushaltestelle eine entscheidende Rolle. Hierfür bietet sich unter den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bei steigender Distanz in der Regel das eigene Fahrrad an. Jedoch gibt es bislang nur wenige Bushaltestellen im Gemeindegebiet Anröchtes, an denen Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sind. Gerade mit Hinblick auf Schüler*innen, die mit dem Schulbus zur Schule fahren, ist eine sichere Abstellmöglichkeit an den Haltestellen wünschenswert.

Maßnahme

Indem zusätzliche Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen wird, wird auch die Attraktivität des ÖPNV gesteigert, da Haltestellen leichter und komfortabler zu erreichen sind. Auf diese Weise können auch weitere Personen zur Nutzung des ÖPNV angeregt werden. Mit adäquaten Fahrradabstellanlagen sind vor allem die Haltestellen zu erweitern, die tagtäglich von vielen Personen genutzt werden und somit ein hohes Potenzial für intermodale Wegekettens bieten. Da einige zentrale Bushaltestellen bereits über Fahrradabstellanlagen verfügen oder als Mobilstation ausgewiesen sind, ist zu prüfen, welche weiteren Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden können. Dies gilt insbesondere für die kleineren Ortsteile Anröchtes, wo bislang keine Mobilstation vorgesehen sind. Beispiele für die Ortsteile ohne zukünftig vorgesehene Satellitenstation oder Mobilstation sind:

- ▶ Altenmellrich: St. Georg-Kirche
- ▶ Klieve: Auf dem Knapp
- ▶ Robringhausen: Breite Straße
- ▶ Uelde: St. Antonius-Kirche
- ▶ Waltringhausen: Waltringhausen

Handlungsschritte

- ▶ Priorisierung von Haltestellen mit einer hohen Nutzung / Bedarfsanalyse
- ▶ Klärung von Zuständigkeiten
- ▶ Beteiligung relevanter Akteure (v. a. Betreiber betreffender Einrichtungen)
- ▶ Festlegung der zu errichtenden Abstellanlagentypen pro Haltestelle
- ▶ Sukzessiver Umsetzung der baulichen Maßnahmen
- ▶ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung

Verantwortung / Akteure

- ▶ Zuständiger Baulastträger (Kreis Soest, Straßen.NRW)
- ▶ Gemeinde Anröchte
- ▶ Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG)

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75 bis 90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
 - ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

- Kosten**
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten
- ▶ Anlehnbügel: ca. 200€ pro Stück zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradbox: ca. 1.000-1.500€ pro Stück zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradüberdachung: ca. 7.500-15.000€ pro Stück zzgl. Montage

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

BARRIEREFREIER AUSBAU VON BUSHALTESTELLEN IM GEMEINDEGEBIET
ÖV5

ZIELGRUPPE ÖPNV-Nutzer*innen, Pendler*innen, Schüler*innen, Menschen mit einer Behinderung, Senior*innen, Anwohner*innen

POTENZIAL Attraktivierung des ÖPNV-Angebots für alle Bevölkerungsgruppen

Ausgangssituation

Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ist eine barrierefreie Infrastruktur von großer Bedeutung für die Fortbewegung im Alltag. In der Gemeinde Anröchte sind nach derzeitigem Stand nicht alle Haltestellen des ÖPNV barrierefrei ausgebaut. Personen mit Mobilitätseinschränkungen werden somit von der Nutzung ausgeschlossen und müssen zur Alltagsmobilität andere Verkehrsmittel nutzen.

Maßnahme

Um die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für alle Personengruppen in der Gemeinde Anröchte unabhängig von jeglichen Mobilitätseinschränkungen zu ermöglichen, sind die Bushaltestellen im Gemeindegebiet barrierefrei auszubauen. Dabei sind verschiedene Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind insbesondere Querungshilfen in der Nähe der Haltestellen, abgesenkte Bordsteine, erhöhte Einstiegsbereiche bzw. eine möglichst ebene Gestaltung der Oberflächen und auch ausreichend Sitzmöglichkeiten von Bedeutung. Für Menschen mit Sehbehinderung oder eingeschränktem Hörvermögen sind visuelle, akustische und taktile Elemente zu installieren.

Nach §8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollte bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden. Die Gemeinde Anröchte sowie Kreis Soest und Straßen.NRW (als zuständige Baulastträger) arbeiten dauerhaft daran, die Bushaltestellen in der Gemeinde barrierefrei auszubauen. Jedoch sind bislang nur wenige Haltestellen den Anforderungen nach ausgebaut worden, sodass hier ein Nachholbedarf besteht. Deshalb ist gemeinsam mit den zuständigen Akteuren zu prüfen, inwiefern der Bearbeitungsprozess beschleunigt werden kann. Aufgrund der hohen Kosten für den Ausbau der Haltestellen in der Gemeinde ist zu prüfen, welche Haltestellen, aufgrund einer hohen Nutzung, priorisiert ausgebaut werden sollen. Zudem können barrierefreie Bushaltestellen nur dann von Menschen mit einer Behinderung genutzt werden, wenn die Zuwegung zur Haltestelle auch gegeben und barrierefrei ausgebaut ist. Somit ist die Planung des Gehweges im Ausbau der Haltestellen zu berücksichtigen.

Um den Ausbau der Haltestellen gezielt voranzubringen, könnte es hilfreich sein, einen Ausbaufahrplan aufzustellen, welches einen Überblick über die Haltestellen gibt, die noch ausgebaut werden müssen, samt derzeitige Ausstattung, Baulast und Priorität. Hiermit kann die Gemeinde die Barrierefreiheit im ÖPNV gezielt und sinnvoll voranbringen.

- Handlungsschritte**
- ▶ Identifikation und Priorisierung der Umsetzungsmöglichkeiten
 - ▶ Festlegung der Zuständigkeiten
 - ▶ Aufstellen eines Ausbaufahrplanes
 - ▶ Konkrete Planung sowie sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit
 - ▶ Evaluation und Controlling

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Zuständiger Baulastträger (Kreis Soest, Straßen.NRW)
 - ▶ Gemeinde Anröchte

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) (Förderquote: Maximal 80 %)

Kosten Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten

- ▶ Tiefbaukosten mit ggf. hohen Kosten verbunden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

1.3 WIR FAHREN BEDACHT, KLIMAFREUNDLICH UND RÜCKSICHTSVOLL!

Der motorisierte Individualverkehr ist nach wie vor für einen Großteil der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Mit dem Ziel, dies zu ändern, gilt es motorisiertes Verkehrsaufkommen sowohl zu vermeiden als auch unvermeidbares Verkehrsaufkommen nachhaltig zu gestalten.



Abbildung 7: Ladesäule auf dem Parkplatz hinter dem Rathaus
[eigene Aufnahme]



Abbildung 8: VZ 274-30 am Kindergarten in Mellrich
[eigene Aufnahme]

Tabelle 12: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!“

M1	Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität
M2	Vermehrte Durchführung von Kontrollen des ruhenden Verkehrs
M3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an relevanten Stellen
M4	Durchführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen
M5	Ausbau der öffentlichen und halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur
M6	Bewerbung von Förderprogrammen für private Ladestationen und THG-Quoten
M7	Errichtung eines adäquaten P+R / Pendlerparkplatzes in der Nähe der A44 / B55
M8	Etablierung eines Carsharing-Angebotes

NEUORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS ZUR ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT UND DER AUFENTHALTSQUALITÄT

M1

ZIELGRUPPE Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Anwohner*innen

POTENZIAL Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Ausgangssituation

Der ruhende Verkehr nimmt im Straßenraum viel Platz ein. Sowohl durch großflächige Parkplätze als auch durch das straßenbegleitende Parken ist der Raumanspruch des motorisierten Verkehrs sehr hoch. Insbesondere das straßenbegleitende Parken beeinträchtigt zum einen die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen, zum anderen aber auch die Aufenthaltsqualität in der Gemeinde.

Auch in der Gemeinde Anröchte ist es gestattet, entlang von mehreren Hauptverkehrsstraßen zu parken. Insbesondere an der Hauptstraße und der Mellricher Straße/Teichstraße führt dies zu gefährlichen oder unübersichtlichen Situationen.

Das erste Problem, was an den beiden genannten Straßen erkannt werden konnte, ist die schlechte Einsehbarkeit der Straße, wenn von Seitenstraßen auf die Hauptverkehrsstraße gewechselt wird (vgl. Abbildung 9, rechtes Bild). Die Fahrzeuge, die straßenbegleitend abgestellt sind, blockieren die Sicht, wenn z.B. aus der Niederstraße auf die Hauptstraße gewechselt wird. Diese Problematik wurde auch in der Online-Karte mit fünf Kommentaren und über 30 Likes mehrfach angesprochen.

Das zweite Problem, was im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellt wurde, ist die Gefahr für Radfahrer*innen (und Fußgänger*innen) durch sogenannte Dooring-Unfälle zu verunglücken. Dadurch, dass die Fahrzeuge sehr nah am Fahrradweg stehen, besteht die Gefahr, dass Personen, die aus dem Auto aussteigen eine(r) vorbeifahrende Fahrradfahrer*in verletzen. Auch beim aufmerksamen Aussteigen schränkt der straßenbegleitende Verkehr den Bewegungsraum für den Radverkehr ein (vgl. Abbildung 9, linkes Bild). Auch dies ist im Rahmen der Online-Karte erwähnt worden.

Zuletzt senken abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum die Aufenthaltsqualität in der Gemeinde. Parkende Fahrzeuge reduzieren die Attraktivität einer Straße und hindern Fußgänger*innen möglicherweise an dem Spazieren durch die Gemeinde.



Abbildung 9: Straßenbegleitendes Parken als Problem an der Hauptstraße
[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

Um den Straßenraum und den öffentlichen Raum sicherer und attraktiver zu gestalten ist zu prüfen, ob straßenbegleitende Parkplätze gesperrt, entfernt oder anderen Nutzungen gewidmet werden können. Dabei sind insbesondere die Parkplätze an der Hauptstraße und der Mellricher Straße bzw. Teichstraße zu betrachten, da diese im Rahmen der Beteiligung häufiger als Problem dargestellt wurden. Bei Bedarf können auch weitere straßenbegleitenden Parkplätze entfernt werden. Es ist jedoch immer zu berücksichtigen, dass eine Änderung der Parkraumsituation nur dann sinnvoll ist, wenn die Sicherheit von anderen Verkehrsteilnehmer*innen eingeschränkt wird.

Die Umsetzung dieser Maßnahme kann auch in Kombination mit der Durchführung von Verkehrsversuchen / Modellprojekten erfolgen, wie in der Maßnahme MM1 beschrieben wird.

- Handlungsschritte**
- ▶ Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten
 - ▶ Priorisierung der einzelnen Standorte
 - ▶ Entscheidung über die Umwidmung von Parkplätzen
 - ▶ Sukzessiver Reduzierung von straßenbegleitendem Parken
 - ▶ Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Einzelhandel
 - ▶ Anwohner*innen
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers

- Kosten**
- Personalkosten, Planungskosten
- ▶ Umwidmung einer Parklücke: abhängig von der Art der Umwidmung (Abstellanlagen, Grünelemente, etc.)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

VERMEHRTE DURCHFÜHRUNG VON KONTROLLEN DES RUHENDEN VERKEHRS
M2

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Anwohner*innen, Menschen mit einer Behinderung, Senior*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, Sensibilisierung der Bürger*innen für ein rücksichtsvolles Miteinander

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass sich viele Bürger*innen eine intensivere Überwachung des ruhenden Verkehrs wünschen. Werden Fahrzeuge außerhalb der ausgewiesenen Parkplätze oder Parkzonen unsachgemäß abgestellt, kann es zu Behinderungen bspw. des Fuß- und Radverkehrs kommen (vgl. Abbildung 10). Mit Blick in die Zukunft ist eine intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs essenziell, um eine Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer*innen zu vermeiden. Fehlverhalten der Parkenden sollte geahndet werden, sodass ein Lerneffekt eintritt.



Abbildung 10: Falschparken auf dem Radweg entlang der Hauptstraße
[eigene Aufnahme]

Maßnahme

Um die Bevölkerung stärker für ein rücksichtsvolles Miteinander zu sensibilisieren und auf lange Sicht einen Lerneffekt zu erzielen, ist eine Intensivierung der Parkraumüberwachung (sowohl des Parkverhaltens als auch der Parkhöchstzeiten) notwendig.

Insbesondere dort, wo andere Verkehrsteilnehmer*innen von falschparkenden Fahrzeugen gehindert und gefährdet werden, ist eine regelmäßige Kontrolle zwingend notwendig. Sowohl während der Ortsbegehung als auch aus Mitteilungen der Online-Karte hat sich herausgestellt, dass regelmäßig auf Radwegen (und Gehwegen) geparkt wird. Insbesondere auf dem Radweg an der Hauptstraße (vgl. Abbildung 10) ist die Häufigkeit des Falschparkens auffällig.

Um mehr Kontrollen durchführen zu können, braucht es mit höchster Wahrscheinlichkeit eine zusätzliche Stelle für eine(n) neue(n) Verkehrsüberwacher*in. Nichtsdestotrotz könnten Hinweise aus der Online-Karte und der Bevölkerung eine gezielte Herangehensweise bei den Kontrollen unterstützen. Somit könnte auch ein Teil der Kosten wieder eingespart werden, denn die Parkraumüberwachung scheint nur an bestimmte Stellen im Gemeindegebiet ein Problem zu sein.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Ermittlung von Standorten mit erhöhtem Kontrollbedarf
 - ▶ Ggf. arbeiten mit Verwarnungen bei der ersten Missachtung
 - ▶ Testweise Erhöhung der Kontrollen
 - ▶ Evaluation der Kontrollen und ggf. Beantragung zusätzlicher Personalstellen
- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Ordnungsamt
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde
- Kosten**
 - ▶ Ca. 40.000 € pro Jahr für eine neue Vollzeitstelle

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

REDUZIERUNG DER ZULÄSSIGEN HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT AN RELEVANTEN STELLEN

M3

ZIELGRUPPE	Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Anwohner*innen, Menschen mit Behinderung, Senior*innen
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, Reduzierung von Lärm und Treibhausgasen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Ausgangssituation

An einigen Stellen in der Gemeinde Anröchte ist aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs von 50 km/h mit Einschränkungen der Verkehrssicherheit und dem Komfort anderer Verkehrsteilnehmer*innen zu rechnen. Weiterhin sorgt eine erhöhte Geschwindigkeit des MIV an Ortsdurchfahrten für erhöhte Treibhausgas- und Lärmemissionen sowie eine reduzierte Aufenthaltsqualität.

Auch im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung kam mehrfach der Wunsch auf, an einigen Stellen im Gemeindegebiet die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zu senken. Bislang lässt sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit laut StVO §45 allerdings nur dann reduzieren, wenn konkrete Gefährdungen einzelner Verkehrsteilnehmer*innen vorliegen oder die Straße entlang sozialen Einrichtungen (wie z.B. Schulen, Kitas oder Altersheime) führt.

Maßnahme

Da eine direkte Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund des bestehenden Gesetzes in der StVO nicht möglich ist, muss zuerst eine Gesetzesänderung in die Wege geleitet werden. Die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ setzt sich für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung des Tempolimits auf innerörtlichen Straßen ein. Die Initiative, die Stand 22.11.2022 336 Mitglieder (Städte, Gemeinden und Landkreise) zählt, möchte eine Änderung der StVO bewirken. Je mehr Städte und Gemeinden der Initiative beitreten, desto höher ist die Chance, dass eine Änderung der StVO vorgenommen wird, denn mit dem Druck auf die Bundesregierung wird auch das politische Interesse in der Regierung geweckt.

Für die Gemeinde Anröchte bietet es sich an, der Initiative beizutreten, da ein Beitritt kostenlos ist und lediglich von der Politik beschlossen werden muss.

Falls sich in zeitnaher Zukunft herausstellt, dass die Regelung der StVO geändert wird, ist eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit abhängig vom zuständigen Baulastträger. Das heißt, dass die Gemeinde für einen Großteil der Straßen entscheiden könnte, wie schnell dort gefahren werden darf. Für eine Geschwindigkeitsreduzierung würden folgenden Straßen in Frage kommen:

Tabelle 13: Strecken, die für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Frage kommen

Straße	Straßenbaulast	Grund
Kliever Straße (östlich der Robert-Koch-Straße)	Straßen.NRW	Radverkehr fährt im Mischverkehr, geringe Straßenbreite im Kurvenbereich
Dorfstraße – Altenmellrich	Straßen.NRW	Fehlender Fußweg (Geschwindigkeitsunterschiede)
Berger Straße (westlich der Steinstraße)	Straßen.NRW	Fehlender Radweg, geringe Straßenbreite
Kreisstraße – Altengeseke	Kreis Soest	Geringe Straßenbreite

- Handlungsschritte**
 - ▶ Beschluss zum Beitritt der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“
 - ▶ Ermittlung der Umsetzungsmöglichkeiten nach Änderung der StVO (§45 Abs. 3)
 - ▶ Priorisierung / Bedarfsermittlung von Stellen in der Gemeinde
 - ▶ Verkehrsrechtliche Prüfung und ggf. Kooperation mit zuständigen Baulastträgern
 - ▶ Umsetzung der Maßnahme
 - ▶ Evaluation
- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Zuständiger Baulastträger (Straßen.NRW, Kreis Soest)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
- Kosten**
 - ▶ Beitritt zur Initiative ist kostenlos
 - ▶ Beschilderung (ca. 2.000 – 5.000 €)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

**DURCHFÜHRUNG VON VERKEHRSBERUHIGENDEN
MAßNAHMEN**
M4

ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Anwohner*innen, Radfahrer*innen, Senior*innen, Schüler*innen,
POTENZIAL	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, Reduzierung von Lärm und Treibhausgasen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Ausgangssituation

Aus den Gesprächen mit unterschiedlichen Akteuren und Bürger*innen aus der Gemeinde Anröchte hat sich ergeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit (meistens 30 km/h) an einigen Stellen im Gemeindegebiet nicht eingehalten wird. Dies führt zu einer Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Dieses Problem ist u.a. an Schulen und Kitas festzustellen, wo Kinder und Jugendliche mit geringer Erfahrung im Straßenverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Auch für Senior*innen oder Menschen mit Behinderung führt die erhöhte Geschwindigkeit zur Unsicherheit bei der Querung der Straße.

Neben der zu hohen Geschwindigkeit ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastung, insbesondere zu den Stoßzeiten an Schulen und Kitas, besonders hoch ist. Die Kombination aus hoher Verkehrsbelastung und überhöhter Geschwindigkeit kann auch bei für Anwohner*innen zu Lärmbelastung führen. Die hier genannten Probleme lassen sich mit Hilfe der Bürger*innenbeteiligung an folgenden Stellen verorten:

- ▶ Hospitalstraße, Marienweg (Kita Blauland, Altenheim, Caritas): Geschwindigkeitsüberschreitungen und hohe Verkehrsbelastung
- ▶ Kapellenweg (Schulzentrum Anröchte): hohe Verkehrsbelastung
- ▶ Brüderstraße, Handwerkerstraße: Geschwindigkeitsüberschreitungen

Maßnahme

Um die Verkehrssituation an den genannten Straßen sicherer gestalten zu können, ist zu prüfen, ob verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden können. Sowohl bei überhöhten Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs als auch bei einer hohen Verkehrsbelastung auf Gemeindestraßen können verkehrsberuhigende Maßnahmen zu einer Entlastung der betroffenen Straße führen. Jedoch sind die Maßnahmen so zu wählen, dass das vorhandene Problem gezielt angegangen wird, ohne die vor Ort lebende Bevölkerung einzuschränken.



Abbildung 11: Fahrbahnschwellen und Fahrbahnverengung

(links: Fahrbahnschwellen in Anröchte, rechts: Fahrbahnverengung in der Stadt Dorsten)

[eigene Aufnahmen]

Für die Straßen, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 oder 30 km/h ständig überschritten wird, können verkehrsberuhigende Baumaßnahmen, wie zum Beispiel Fahrbahnschwellen oder Fahrbahnverengungen eine Lösung sein (vgl. Fahrbahnschwellen in der Straße „Zum Schützenplatz“, Abbildung 11). Dies führt automatisch zu einem langsameren Autoverkehr und steigert somit die Verkehrssicherheit des nicht-motorisierten Verkehrs.

An den Stellen, an denen die Verkehrsbelastung der Straße als zu hoch empfunden wird, besteht die Möglichkeit Einbahnstraßen oder Sackgassen einzurichten, sodass der Durchfahrtsverkehr die Straße zukünftig meidet. Bei einer derartigen Änderung ist jedoch der Verkehrsfluss auf den restlichen Straßen zu berücksichtigen, denn der Verkehr auf den umliegenden Straßen sollte dabei nicht zum Erliegen kommen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, eine Straße für den motorisierten Verkehr zu sperren. Dabei wäre eine Zufahrt für Anlieger weiterhin möglich. Das Einrichten von Einbahnstraßen oder Sackgassen kann im Rahmen eines Verkehrsversuches zunächst getestet werden (vgl. Maßnahme MM1).

- | | |
|---|---|
| Handlungsschritte | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ermittlung der Umsetzungsfähigkeit und des Wirkungspotenzials von verkehrsberuhigenden Maßnahmen ▶ Priorisierung der Stellen im Stadtgebiet ▶ Verkehrsrechtliche Prüfung und ggf. Kooperation mit zuständigen Baulastträgern ▶ Umsetzungsplanung ▶ Wartung und Instandhaltung |
| Verantwortung / Akteure | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeinde Anröchte ▶ Ordnungsamt der Gemeinde Anröchte |
| Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel Baulastträger ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben) |
| Kosten | <p>Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschilderung (ca. 2.000 – 5.000 €) ▶ Aufpflasterungen / Fahrbahnschwellen (ca. 2.500 € pro Stück zzgl. Montage) ▶ Fahrbahnverengungen (> 20.000 €) |

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

AUSBAU DER ÖFFENTLICHEN UND HALB-ÖFFENTLICHEN LADEINFRASTRUKTUR

M5

ZIELGRUPPE MIV-Fahrer*innen, Einzelhandel, Anwohner*innen, Tourist*innen

POTENZIAL Senkung der THG-Emissionen durch die Förderung der E-Mobilität

Ausgangssituation

Die aktuellen Entwicklungen in der Gesellschaft zeigen, dass immer mehr Menschen vom Verbrennerfahrzeug auf ein E-Auto umsteigen (KBA 2022). Um diese Entwicklung in der Gemeinde Anröchte zu unterstützen, ist ein Ausbau der bestehenden öffentlichen und halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur an geeigneten Stellen sinnvoll. Durch eine flächendeckende Ladeinfrastruktur werden der Komfort und die Nutzbarkeit alternativer Antriebe gesteigert und etwaige Einschränkungen bei der Reichweite minimiert. Dies gilt insbesondere für Personen, die zuhause keine Lademöglichkeit haben oder für Besucher*innen und Tourist*innen, die den Ladevorgang nur im öffentlichen Raum durchführen können.

Maßnahme

Zur Förderung der Elektromobilität gilt es, möglichst im gesamten Gemeindegebiet und großflächig (öffentliche / halb-öffentliche) Ladeinfrastruktur möglichst durch externe Anbieter bereitzustellen. Die Art und Leistung der zukünftigen Ladesäulen sind je nach Bedarf und Standort anzupassen. Neben den vorhandenen könnten weitere Standorte zukünftig relevant sein. Dabei sind folgende Standorte besonders hervorzuheben:

- ▶ Parkplatz am Bürgerhausvorplatz (Zum Schützenplatz)
- ▶ Lebensmitteleinzelhandel im Ortskern (Lidl, Rewe, sb Lüning)
- ▶ Südring (Sportplatz, Schwimmbad, Tennishalle)
- ▶ An den Schulen in der Gemeinde
- ▶ An den Schützenhallen Berge, Mellrich und Altenmellrich (Wünsche aus der Online-Karte)

Darüber hinaus sollte ggf. in engem Austausch mit den Betreibern der Ladesäulen überprüft werden, inwiefern die aktuellen maximal möglichen Ladezeiten ausgeweitet werden können. Insbesondere für Personen ohne private Ladeinfrastruktur könnten so Bedenken bei der Anschaffung eines E-Fahrzeugs genommen werden, wenn diese ihr Auto auch an öffentlichen Ladesäulen über einen längeren Zeitraum vollständig laden können.



Abbildung 12: vorhandene Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte
[eigene Aufnahmen]

- Handlungsschritte**
 - ▶ Definition und Priorisierung von Handlungsbedarfen
 - ▶ Festlegung von Zuständigkeiten
 - ▶ Kontaktaufnahme Betreiber / Energieversorger
 - ▶ Finanzierungsplanung (ggf. gemeinsam mit Betreiber)
 - ▶ Umsetzungsplanung
 - ▶ Errichtung von Ladesäulen
 - ▶ Betrieb und Wartung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Wirtschaft / Unternehmen
 - ▶ Energieversorger
 - ▶ Betreiber Ladeinfrastruktur

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte
 - ▶ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.NRW - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (bis zu 80% bei einer maximalen Förderhöhe von 24.000€)
 - ▶ Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (bis zu 60% bei einer maximalen Förderhöhe von 20.000€)

- Kosten**
 - Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Betriebs- und Wartungskosten
 - ▶ Investitionskosten je Ladesäule inkl. Tiefbau und Markierung ca. 15.000 €
 - ▶ Evtl. Kosten für den Anschluss am Stromnetz

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

BEWERBUNG VON FÖRDERPROGRAMMEN FÜR PRIVATE LADESTATIONEN UND THG-QUOTEN

M6

ZIELGRUPPE MIV-Fahrer*innen, Anwohner*innen

POTENZIAL Senkung der THG-Emissionen durch die Förderung der E-Mobilität

Ausgangssituation

Die aktuellen Entwicklungen in der Gesellschaft zeigen, dass immer mehr Menschen vom Verbrennerfahrzeug auf ein E-Auto umsteigen (KBA 2022). Jedoch haben viele Personen Bedenken bei der Anschaffung eines eigenen Fahrzeuges, was zum einen mit der Einrichtung einer privaten Ladeinfrastruktur zusammenhängt, denn die Angst für hohe Anschaffungskosten schrecken dabei ab. Zum anderen ist auch der Preis eines E-Fahrzeuges für viele Personen eine Hürde, auf die umweltfreundlichere Alternative umzusteigen.

Potenzielle E-Fahrzeug-Nutzer*innen haben keinen Überblick oder fehlendes Wissen über die aktuellen Fördermöglichkeiten der privaten E-Mobilität. Dabei bestehen bereits heute mehrere Förderprogramme, die für das Einrichten von privaten Ladestationen (Wallboxen), den Kauf eines E-Fahrzeuges oder bessere THG-Quoten beantragt werden können. Beispiele sind:

- ▶ Förderrichtlinie progres.NRW (zwischen 1.000-1.500 € pro Ladesäule/Wallbox)
- ▶ Umweltbundesamt – THG-Quote (bis zu 350€ pro Jahr)
- ▶ BMWK - Umweltbonus für E-Fahrzeuge (ab 2023 bis zu 4.500€ + 2.677,50€ Rabatt auf rein elektrische Fahrzeuge).

Maßnahme

Es ist zu empfehlen, Privatpersonen in der Gemeinde Anröchte auf die Fördermöglichkeiten und somit auf die Vorteile von der Anschaffung eines elektrischen Fahrzeuges hinzuweisen bzw. die genannten Förderprogramme zu bewerben. Gerade bei Personen, die einen Wechsel zu einem E-Fahrzeug bereits erwägen, können Informationsmaterialien die letzten Zweifel beheben und eine nachhaltige Mobilität in der Gemeinde Anröchte vorantreiben.

Durch gezielte Bewerbung der kommunalen Förderprogramme bzw. weiterer verfügbarer Förderquellen kann der Erwerb eines Elektro-Fahrzeugs gezielt unterstützt werden. Für eine gezielte Herangehensweise ist Kontakt mit der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen aufzunehmen, die zudem wichtige Informationen und Werbematerialien bereitstellen kann.

Die Bewerbung kann auf unterschiedlicher Art und Weise durchgeführt werden (digital, analog). Um so viele Personen wie möglich zu erreichen, ist es sinnvoll mit Flyern und Broschüren zu arbeiten, die sowohl digital zum Download als auch in Papierform bereitgestellt und verteilt werden können. Zudem bietet es sich, an eine Beratungsmöglichkeit einzurichten oder ggf. einen Verweis zu einer externen Beratungsstelle in das Bewerbungsmaterial zu integrieren, um die Bevölkerung bei möglichen Fragen unterstützen zu können.

- Handlungsschritte**
- ▶ Kontaktaufnahme mit der Verbraucherzentrale und ggf. zusätzliche Akteure
 - ▶ Umsetzung und Öffentlichkeitsarbeit
 - ▶ Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Verbraucherzentrale NRW

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Kosten**

Personalkosten, Kosten für Werbung / Öffentlichkeitsarbeit

 - ▶ Broschüre in A5 (2.000 Stück)
 - Layout / Gestaltung: 500-1000€
 - Druck: ca. 300-400€
 - Verteilung: 700€

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

**ERRICHTUNG EINES ADÄQUATEN P+R /
PENDLERPARKPLATZES IN DER NÄHE DER A44/B55**
M7
ZIELGRUPPE MIV-Fahrer*innen, Pendler*innen

POTENZIAL Senkung der THG-Emissionen durch die Förderung von Mitfahrgelegenheiten

Ausgangssituation

Wie die Bestandsanalyse zeigt, ist ein Großteil des motorisierten Verkehrs auf den Arbeitsweg zurückzuführen, denn viele Personen in der Gemeinde Anröchte absolvieren den Weg zur Arbeit mit dem privaten Pkw. Gerade zu den Stoßzeiten ist die Verkehrsbelastung auf den Straßen Anröchtes besonders hoch. Laut Umweltbundesamt (2019) liegt der Besetzungsgrad im Berufsverkehr gerade mal bei 1,2 Personen pro Pkw. Würden mehrere Arbeitnehmer*innen zusammen fahren, könnte die tagtägliche Verkehrsbelastung auf der Straße reduziert werden.

Maßnahme

Zur Senkung der Verkehrsbelastung zu den Stoßzeiten sowie zur Förderung von Mitfahrgelegenheiten auf dem Weg zur Arbeit und der Erhöhung der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzung empfiehlt es sich, einen Pendlerparkplatz oder P+R-Parkplatz in der Nähe der A44 bzw. B55 einzurichten.

Die genaue Stelle, wo der Pendlerparkplatz entstehen soll, ist durch die Gemeinde Anröchte zu bestimmen. Jedoch soll dieser möglichst in der Nähe der Autobahn 44 und Bundesstraße 55 liegen, damit die Nutzung des Parkplatzes für viele Personen interessant ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Pendlerparkplatz für alle gut erreichbar sein sollte. Das heißt, dass auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen Zugang zum Parkplatz haben, um mögliche Mitfahrgelegenheiten nutzen zu können. Falls möglich könnte auch die Anbindung an eine Buslinie für einige Bürger*innen der Gemeinde Anröchte interessant sein. Diese Ergänzung ist allerdings mit dem Kreis Soest und der RLG zu besprechen. Falls eine Anbindung des Pendlerparkplatzes an das Busliniennetz möglich ist, könnte der zukünftige Pendlerparkplatz als eine mögliche Mobilstation dienen und dementsprechend ausgewiesen werden. Dies ist bei der Umsetzung von Maßnahme ÖV3 zu berücksichtigen.



Abbildung 13: Beispiel Pendlerparkplatz + Beschilderung

[links: eigene Aufnahme, rechts: StVO §39]

Generell ist der Pendlerparkplatz mit ausreichend Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen auszustatten, sodass ein Umstieg auf ein geteiltes Fahrzeug sicher und unkompliziert möglich ist. Zusätzlich ist durch eine Beschilderung kenntlich zu machen, dass es sich um einen Pendlerparkplatz / P+R-Platz handelt und dieser auch so zu nutzen ist.

Die Autobahn GmbH ist daran interessiert, den Besetzungsgrad in Pkws zu erhöhen, um somit Staus verhindern zu können. Deshalb ist eine Kontaktaufnahme im Rahmen der Errichtung eines Pendlerparkplatzes sinnvoll. Eventuell können Synergie-Effekte genutzt werden, sodass beide Parteien von der Errichtung des Parkplatzes profitieren.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Standortauswahl
 - ▶ Kontaktaufnahme mit weiteren Akteuren
 - ▶ Entscheidung über die Größe und Ausstattung des Pendlerparkplatzes
 - ▶ Finanzierung (Fördermittel / Eigenmittel)
 - ▶ Errichtung des Pendlerparkplatzes
 - ▶ Evaluation und Instandhaltung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Die Autobahn GmbH
 - ▶ Evtl. Kreis Soest und RLG

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) (bis zu 90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
 - ▶ Bei einer Mobilstation: Richtlinie vernetzte Mobilität FöRi-MM (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten und Unterhaltungskosten

 - ▶ Die genaueren Kosten können je nach Ausstattung und Größe des Parkplatzes sehr unterschiedlich ausfallen. Jedoch ist mit hohen Tiefbaukosten zu rechnen.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

ETABLIERUNG EINES CARSHARING-ANGEBOTES
M8

ZIELGRUPPE	MIV-Fahrer*innen, Anwohner*innen, Pendler*innen, Tourist*innen
POTENZIAL	Senkung der THG-Emissionen durch die Förderung alternativer Mobilitätsformen

Ausgangssituation

Der durchschnittliche private Pkw wird 23 Stunden am Tag nicht genutzt (Umweltbundesamt 2022). Viele Menschen benötigen allerdings in regelmäßigen Abständen ein Auto und besitzen deshalb ein privates Fahrzeug. Nichtsdestotrotz führt dies zu einer hohen Zahl an motorisierten Fahrzeugen pro Kopf. Dabei nehmen abgestellte Fahrzeuge viel Platz ein und die Nutzung des eigenen Fahrzeuges wird kaum in Frage gestellt.

Eine Möglichkeit, die Anzahl an Fahrzeuge zu senken, ist die Bereitstellung von Fahrzeugen, die von mehreren Personen genutzt werden können. Carsharing stellt eine Alternative zum eigenen Pkw dar und reduziert die Anzahl der Pkw im Gemeindegebiet bei gleichbleibender Verfügbarkeit eines Fahrzeugs für private Wegezwecke. Gleichzeitig bietet Carsharing Besucher*innen und Tourist*innen, die mit dem ÖPNV angereist sind, eine Möglichkeit, die letzte Meile komfortabel zurückzulegen. Häufig wird Carsharing ausschließlich mit urbanen und stark verdichteten Räumen assoziiert. In den vergangenen Jahren konnten allerdings auch in ländlichen Regionen vermehrt Carsharing-Projekte erfolgreich realisiert werden.

Maßnahme

Auch für die Gemeinde Anröchte gilt, dass viele Haushalte zwei oder drei Fahrzeuge besitzen, obwohl ein Großteil der Fahrzeuge wenig oder nur für eine kurze Zeit am Tag genutzt werden. Für die Personen, die nur selten auf die Nutzung eines privaten Fahrzeuges zurückgreifen oder für Personen, die in der Gemeinde zu Besuch sind und einmalig mit einem Pkw unterwegs sein wollen, bietet es sich an, ein Carsharing-Angebot in der Gemeinde zu etablieren.

Die Einführung eines Carsharing Angebots in Anröchte ist mit mehreren Planungs- und Umsetzungsschritten verbunden. Da der Kreis Soest in den kommenden Jahren allerdings ein kreisweites Carsharing-Konzept etablieren möchte, ist die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen in Anröchte mit dem Kreis Soest abzusprechen. So können Anschaffungs- und eventuelle Betriebskosten geteilt bzw. ganz übernommen werden. Wie lange der Kreis Soest die Angebote mitbegleiten und mitfinanzieren möchte, ist bislang unklar. Die Chance auf Etablierung eines nachhaltigen Angebotes sollte jedoch von der Gemeinde angenommen werden, um der Bevölkerung zu zeigen, dass Anröchte sich im Bereich nachhaltiger Mobilität entwickelt.

Die Standortwahl für die Carsharing-Fahrzeuge ist ebenfalls gemeinsam mit dem Kreis Soest abzustimmen. Es bietet sich jedoch an, die Fahrzeuge dort aufzustellen, wo viele Personen zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wechseln bzw. viele Personen unterwegs sind, wie zum Beispiel an Mobilstationen (Maßnahme ÖV3). Damit alle Personen in der Gemeinde Anröchte auf die Fahrzeuge zugreifen können, ist sowohl bei der Buchung als auch beim Fahrzeugzugang und der Abrechnung auf Transparenz und Nutzer*innenfreundlichkeit zu achten.

Mit dem Ziel, die Mobilität nachhaltig zu gestalten, sollte zudem die Nutzung von Elektro-Fahrzeugen für das Carsharing-Angebot mitberücksichtigt werden. Es bietet sich an, diese Maßnahme gemeinsam mit der Schaffung zusätzlicher Ladeinfrastruktur (Maßnahme M5) zu planen, um vorhandene Synergien möglichst umfangreich zu nutzen.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Bedarfsermittlung
 - ▶ Standortplanung
 - ▶ Absprache mit dem Kreis Soest und weiteren Akteure bzgl. Finanzierung und Laufzeit
 - ▶ Umsetzung
 - ▶ Öffentlichkeitsarbeit / Marketing
 - ▶ Evaluation und eventuell Anpassung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Kreis Soest
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Carsharing-Anbieter

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel des Kreises Soest und der Gemeinde Anröchte
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**

Personalkosten, Investitionskosten, (evtl.) Betriebs- und Wartungskosten

 - ▶ Die Kosten für das Carsharing-Angebot sind stark vom Betreiber abhängig. So gibt es Unterschiede bei der Anschaffung, dem Betrieb und der Wartung. Zusätzlich spielt die Anzahl an Fahrzeuge eine Rolle für die Höhe der Kosten.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

1.4 IN ANRÖCHTE SIND ALLE SICHER UNTERWEGS!

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements werden zielgruppenspezifische Strategien entwickelt, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten einzelner Personenkreise ausüben sollen. Dabei geht es um die Bereitstellung und Organisation verschiedener Mobilitätsangebote, die als Lösungsansatz für verschiedene Bedarfssituationen dienen.



Abbildung 14: FGÜ an der Berger Straße
[eigene Aufnahme]

Tabelle 14: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „In Anröchte sind alle sicher unterwegs!“

ZS1	Reaktivierung / Bewerbung des Walking Bus
ZS2	Schaffung eines ganztägigen ÖPNV-Tickets für Kinder und Jugendliche
ZS3	Einrichtung von Elternhaltestellen an den Schulen in Anröchte und Mellrich
ZS4	Verbesserung der Beleuchtung im Umfeld der Schulen in Anröchte
ZS5	Schaffung von weiteren Querungshilfen im Ortskern
ZS6	Erneuerung und Ausbau des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen

REAKTIVIERUNG / BEWERBUNG DES WALKING BUS
ZS1
ZIELGRUPPE Schüler*innen, Eltern, Schulen und Kitas

POTENZIAL Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Schulumfeld, langfristige Stärkung eines nachhaltigen Denkens in der Gesellschaft

Ausgangssituation

Insbesondere jüngere Schüler*innen werden regelmäßig von ihren Eltern mit dem privaten Pkw zur Schule gebracht. Gelegentlich geschieht dies, weil Eltern den Kindern das alleinige Zurücklegen des Weges nicht zutrauen oder den Schulweg als zu gefährlich erachten. Aufgrund dessen verschärft sich hingegen die Verkehrssituation im unmittelbaren Umfeld der Schulen. Hier treffen innerhalb eines kleinen Zeitfensters viele Pkw auf (junge) Schüler*innen, welche zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Sicherheit des nicht-motorisierten Verkehrs in unmittelbarer Nähe der Schulen nimmt somit ab.

Maßnahme

Der Walking Bus, der in der Gemeinde Anröchte bereits existiert, ist ein Konzept, indem sich die Kinder mit demselben Schulweg an vorab festgelegten Punkten treffen und unter der Aufsicht von ein, zwei Erwachsenen gemeinsam zur Schule laufen. Anders als im Auto sind die Kinder so bereits vor dem Unterricht körperlich aktiv, schütteln an der frischen Luft die letzte Müdigkeit ab und sind somit gut auf den Unterricht vorbereitet. Darüber hinaus lernen die Kinder unter Aufsicht, sich auf ihrem Schulweg sicher im Verkehr zu bewegen. So wird langfristig für ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten geworben. Außerdem wird mit dem „Walking Bus“ das Verkehrsaufkommen im Schulumfeld deutlich reduziert.

Die Maßnahme zielt auf die Reaktivierung des vormals bestehenden Angebotes des Walking Busses ab. Dieses sollte zur Erreichung der Zielsetzung der Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Umfeld der Schulen in der Gemeinde neu aufgelegt und intensiv beworben werden. Ziel ist es, dass möglichst viele Schüler*innen mit einem Wohnsitz in zumutbarer Entfernung zu ihrer Schule den Schulweg sicher zu Fuß zurücklegen. Hier ist seitens der Gemeinde eine intensive Zusammenarbeit mit den Schulen (und Kitas) im Gemeindegebiet sowie der Elternschaft empfehlenswert. Auch die Ausweitung des Walking Bus auf dem Ortsteil Mellrich, wäre aufgrund der hohen Zahl an Elterntaxis empfehlenswert.



Abbildung 15: Walking Bus-Treffpunkt in der Gemeinde Anröchte
[eigene Aufnahme]

- Handlungsschritte**
 - ▶ Absprache mit den Schulen (und Kitas) zur Reaktivierung bzw. Ausweitung des Walking Bus
 - ▶ Abstimmung zur Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit / evtl. Personalkosten
 - ▶ Reaktivierung und Ausweitung des Walking Bus
 - ▶ Informationsveranstaltungen und Bewerbung
 - ▶ Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Gemeinde Anröchte, Polizei
 - ▶ Schulleitungen
 - ▶ Elternschaft

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde und Schulen
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**

Personalkosten, Werbungskosten

 - ▶ Personalkosten: Betreuer*innen der Kinder (evtl. ehrenamtlich)
 - ▶ Kosten für Öffentlichkeitsarbeit und Werbungskosten: je nach Art und Umfang mit den Schulen abzusprechen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

SCHAFFUNG EINES GANZTÄGIGEN ÖPNV-TICKETS FÜR KINDER UND JUGENDLICHE ZS2

ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzer*innen, Schüler*innen
POTENZIAL	Reduktion von Fahrten im MIV durch Verlagerung auf den ÖPNV, langfristige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split

Ausgangssituation

Für viele Kinder und Jugendliche ist der ÖPNV die einzige Möglichkeit, selbstständig weite Wege zurückzulegen. Sowohl auf dem Schulweg als auch für Freizeitwege bietet der ÖPNV eine Alternative zum Elterntaxi. Zudem kann ein attraktiver ÖPNV dazu führen, dass die Kinder von heute auch zukünftig als Erwachsene ihre Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen, anstatt auf ein eigenes Fahrzeug zurückzugreifen.

Laut mehrerer Meldungen aus den Beteiligungsformaten im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist die Nutzung des ÖPNV für Kinder und Jugendliche bislang jedoch nicht attraktiv genug, weil kein einheitliches Ticket besteht, welches den ganzen Tag genutzt werden kann. Gemeint ist, dass das Schulticket nur während eines bestimmten Zeitraums am Tag genutzt werden kann. Daraufhin müssten die Schüler*innen ein weiteres Ticket kaufen, wenn sie auch in ihrer Freizeit mit dem Bus fahren möchten. Auch die Begrenzung der Tickets auf bestimmte Gebiete und Gemeinden grenzt die Nutzungsfreundlichkeit des ÖPNV ein.

Maßnahme

Die Komplexität und Nutzerunfreundlichkeit des Ticketsystems führen dazu, dass Kinder und Jugendliche bereits in ihren jungen Jahren negative Erfahrungen mit der Nutzung des ÖPNV machen. Um die Erfahrungen im ÖPNV zu verbessern und Wege, die als Mitfahrer*in zurückgelegt werden, auf dem öffentlichen Verkehr zu verlagern, braucht es ein einheitliches und ganztägiges Ticket, mit welchem Schüler*innen ihre Alltagsziele erreichen können.

Auch wenn das 49€-Ticket im Jahr 2023 kommen soll, ist nicht sicher, ob dieses einheitliche Ticket langfristig beibehalten werden kann. Deshalb ist bereits heute zu prüfen und zu schauen, inwiefern ein einheitliches Schülerticket langfristig ermöglicht werden kann. Da der Kreis Soest den ÖPNV in der Gemeinde Anröchte finanziert und die Tarifgemeinschaft Münsterland Ruhr Lippe GmbH die Tarife bestimmt, liegt die Entwicklung des genannten Tickets bei den externen Akteuren. Nichtsdestotrotz kann die Gemeinde Anröchte sich klar zu einem einheitlichen Schülerticket positionieren.

Handlungsschritte

- ▶ Bedarfsanalyse
- ▶ Entscheidung über Preis, Geltungsbereich und Buchung
- ▶ Absprache zur Finanzierung
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Evaluation

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Anröchte
- ▶ Kreis Soest
- ▶ Tarifgemeinschaft Münsterland Ruhr Lippe GmbH

Finanzierungs- und

- ▶ Eigenmittel der RLG und des Kreises Soest

Fördermöglichkeiten

Kosten

Personalkosten, Planungskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit

- ▶ Die Höhe der Kosten ist abhängig vom Ablauf des Planungsprozesses sowie der Umfang der Öffentlichkeitsarbeit

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten 

Auswirkungen 

Umsetzungsdauer 

Umsetzbarkeit 

Priorisierung Arbeitskreis 

Priorisierung 

EINRICHTUNG VON ELTERNHALTESTELLEN AN DEN SCHULEN IN ANRÖCHTE UND MELLRICH

ZS3

ZIELGRUPPE Schüler*innen, Eltern, Schulen und Kitas

POTENZIAL Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Schulumfeld, langfristige Stärkung eines nachhaltigen Denkens in der Gesellschaft

Ausgangssituation

Insbesondere jüngere Schüler*innen werden von ihren Eltern mit dem privaten Pkw zur Schule gebracht. Oftmals geschieht dies, weil Eltern den Kindern das alleinige Zurücklegen des Weges nicht zutrauen oder den Schulweg als zu gefährlich erachten. Aufgrund dessen verschärft sich die Verkehrssituation im unmittelbaren Umfeld der Schulen und Kitas. Hier treffen innerhalb eines kleinen Zeitfensters viele Pkw auf (junge) Schüler*innen, welche zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Sicherheit des nicht-motorisierten Verkehrs in unmittelbarer Nähe der Schulen nimmt somit ab.

Maßnahme

Um das Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schulen und Kitas zu reduzieren und die Sicherheit der Schüler*innen zu verbessern, sind speziell ausgewiesene und entsprechend beschilderte Elternhaltestellen einzurichten, die sich mehrere hundert Meter von der Schule bzw. Kita entfernt befinden. Somit müssen die Kinder, die von den Eltern zur Schule gebracht werden, die letzten Meter zu Fuß gehen. An diesen Elternhaltestellen findet demzufolge das Absetzen der Kinder räumlich konzentriert und räumlich getrennt vom ohnehin erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulen statt. Damit deutlich ist, wo die Kinder rausgelassen werden können, sind die „Haltestellen“ entsprechend zu markieren und zu beschildern (vgl. Abbildung 16).

Wo genau die Elternhaltestellen eingerichtet werden sollen, ist in Absprache mit den Schulen und Kitas zu klären. Wichtig ist allerdings, dass sich die Elternhaltestelle an einer Stelle befindet, wo andere Verkehrsteilnehmer*innen (insbesondere den Fuß- und Radverkehr) nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden. Nachdem die Haltestellen in der Gemeinde eingerichtet sind, ist durch Werbung und Öffentlichkeitsarbeit sowie in Absprache mit der Polizei zu schauen, wie die Eltern auf die geänderte Situation aufmerksam gemacht werden können.



Abbildung 16: Beispiel Elternhaltestelle
[eigene Aufnahmen]

- Handlungsschritte**
- ▶ Absprache mit den Schulen und Kitas zur Einrichtung der Elternhaltestellen
 - ▶ Standortwahl (Parkflächen)
 - ▶ Markierung und Beschilderung der „Haltestellen“
 - ▶ Absprache mit der Polizei bzgl. der Nutzung der Haltestelle (insbesondere in den ersten Wochen)
 - ▶ Öffentlichkeitsarbeit in den Schulen und Kitas (Eltern)
 - ▶ Evaluation
- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Schulleitungen
 - ▶ Polizei
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Gemeinde und der Schulen
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Beschilderung: 400-600€ pro Schild (inkl. Anschaffung und Montage)
 - ▶ Markierung: 200-300€ pro Markierung
 - ▶ Öffentlichkeitsarbeit: je nach Umfang. Jedoch eher geringe Kosten

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Umsetzbarkeit



Priorisierung Arbeitskreis



Priorisierung



VERBESSERUNG DER BELEUCHTUNG IM UMFELD DER SCHULEN IN ANRÖCHTE **ZS4**
ZIELGRUPPE Fußgänger*innen, Schüler*innen, Mitarbeiter*innen

POTENZIAL Verbesserung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr im Schulumfeld

Ausgangssituation

Im Akteursgespräch mit den Schulleitungen und Kitas in der Gemeinde Anröchte hat sich herausgestellt, dass die Beleuchtung im Umfeld der Schulen, insbesondere um das Schulzentrum im Ortsteil Anröchte herum, verbessert werden muss. In den Wintermonaten ist die Sichtbarkeit von Fußgänger*innen in der Nähe der Schule kaum vorhanden. Insbesondere kleine Kinder können dabei leicht übersehen werden. Dies führt wiederum zu gefährlichen Verkehrssituationen an der Schule zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Neben der Verkehrssicherheit spielt auch das Sicherheitsgefühl der Fußgänger*innen eine wichtige Rolle. Wenn Kinder, aber auch Erwachsene, sich nicht sicher fühlen, kann das dazu führen, dass der Weg zur Schule zukünftig nicht mehr zu Fuß zurückgelegt wird.

Maßnahme

Um die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl an den Schulen in Anröchte langfristig zu sichern und insbesondere während den Wintermonaten den Schulweg attraktiver und sicherer zu gestalten, ist die Beleuchtung an den Schulen auszubauen. Dabei ist mit den Leitungen der Schulen und Kitas in der Gemeinde Anröchte zu klären, ob und wo die Probleme auftauchen. Insbesondere das Schulzentrum im zentralen Ortskern der Gemeinde ist anzusprechen, da die Problematik laut den Beteiligten des Akteursgesprächs hier am dringendsten ist.

Welche Art von Beleuchtung eingesetzt wird, ist durch Absprache zwischen den Schulen und der Gemeinde Anröchte zu entscheiden. Da es sich allerdings um Schulen und Kitas handelt, könnten Leuchtmittel eingesetzt werden, die nur zu bestimmten Uhrzeiten und Jahreszeiten leuchten. Hiermit wäre gesichert, dass die Schulwege in den dunklen Jahreszeiten beleuchtet sind, jedoch nicht unnötig Strom verbraucht wird. Das Einsetzen von Lichtelementen mit Bewegungssensor ist in diesem Fall nicht zu empfehlen, da vor allem auch das Sicherheitsgefühl bei den Schüler*innen gestärkt werden soll. Mit Blick auf die Kosten und vor allem den nachhaltigen Umgang mit Strom ist zu schauen, ob bereits bestehende Lichtelemente anders geschaltet oder verändert werden können, damit sich die Situation verbessert, ohne dass das Anbringen von neuen Lichtelementen notwendig ist.

Handlungsschritte

- ▶ Bedarfsanalyse an allen Schulen und Kitas in Anröchte
- ▶ Standortwahl und Auswahl der Art der Beleuchtung
- ▶ Absprache mit den Schulen und Kitas bezüglich Finanzierung und Umsetzung
- ▶ Sukzessiver Umsetzung
- ▶ Evaluation

Verantwortung / Akteure

- ▶ Gemeinde Anröchte
- ▶ Schulleitungen

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Gemeinde und der Schulen
- ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben)

Kosten

- ▶ Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Wartungskosten
- ▶ Beleuchtung: 3.000-4.000€ pro Beleuchtungspunkt (LED)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Umsetzbarkeit



Priorisierung Arbeitskreis



Priorisierung



SCHAFFUNG VON WEITEREN QUERUNGSHILFEN IM ORTSKERN ZS5

ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Schüler*innen, Menschen mit Behinderung, Senior*innen, Anwohner*innen
POTENZIAL	Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr

Ausgangssituation

Die Fußverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte ist zum Großteil gut bis sehr gut ausgebaut. So bestehen kaum Lücken im Fußwegenetz, die meisten Gehwege sind in einem guten Zustand und es besteht auch für Menschen mit Behinderung die Möglichkeit zu Fuß unterwegs zu sein. Auch die Aufenthaltsqualität in der Gemeinde Anröchte ist an vielen Stellen positiv hervorzuheben (z.B. Bürgerhausvorplatz).

Obwohl das Fußwegenetz in der Gemeinde als positiv anzusehen ist, konnte ein Defizit bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen festgestellt werden, denn an einigen Straßen im Ortskern der Gemeinde, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs bei 50 km/h liegt, stellt die Querung der Straße für einige Personen eine Herausforderung dar. Dies gilt insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen, wie zum Beispiel Kinder, Menschen mit Behinderung oder Senior*innen, so gaben es auch die Teilnehmer*innen mehrere Beteiligungsformate an.

Maßnahme

Um die Querung der Hauptverkehrsstraßen für alle Personen in Anröchte so sicher wie möglich zu gestalten, sind geeignete Querungshilfen einzurichten. Während an der Hauptstraße bereits zahlreiche Querungsmöglichkeiten bestehen, ist die Situation an anderen Hauptverkehrsstraßen weniger gut geregelt. An folgenden Stellen in der Gemeinde würde eine Querungshilfe den Fußverkehr zukünftig unterstützen:

- ▶ Berger Straße - zwischen der Hauptstraße und Lidl (insbesondere für Personen die zu Fuß einkaufen)
- ▶ Teichstraße - Höhe Hospitalstraße (als direkte Verbindung zwischen den Kernort und die Kita, das Altenheim)
- ▶ Bei Bedarf wäre auch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit an der Kliever Straße denkbar. Insbesondere östlich der Bahntrasse ist bis zur Daimlerstraße keine sichere Querung der Straße möglich.



Abbildung 17: fehlende Querungshilfen an der Berger Straße und an der Teichstraße
[eigene Aufnahmen]

Grundsätzlich bestehen drei gängige Typen von Querungshilfen: Mittelinsel, Fußgängerüberwege (FGÜ) und Lichtsignalanlage (LSA). Welche der drei genannten Typen pro Situation ausgewählt wird, ist dabei abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dem Verkehrsaufkommen und dem Fußverkehr. Gleichzeitig spielt auch die Straßenbreite eine Rolle. Schlussendlich muss der zuständige Baulastträger entscheiden, welcher Querungstyp am besten für die Situation geeignet ist. Die neuen Querungshilfen sind zudem barrierefrei und mit taktilen Elementen zu errichten, sodass alle Personen in der Gemeinde Anröchte die Straße sicher queren können (Maßnahme ZS6).

- Handlungsschritte**
 - ▶ Standortauswahl und -Priorisierung
 - ▶ Auswahl der geeigneten Querungshilfen
 - ▶ Klärung von Zuständigkeiten
 - ▶ Sukzessiver Umsetzung
 - ▶ Evaluation und Instandhaltung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Zuständiger Baulastträger (Straßen.NRW, Kreis Soest)
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Straßenbauamt

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten

 - ▶ Fußgängerüberwege: ca. 15.000-30.000 € (je nach Tiefbaukosten)
 - ▶ Mittelinsel mind. 10.000 €
 - ▶ Lichtsignalanlage: mind. 50.000 €
 - ▶ Tiefbaukosten: abhängig von den lokalen Gegebenheiten sowie der Art der Querungshilfe
 - ▶ Evtl. Betriebskosten (bei LSA)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

ERNEUERUNG UND AUSBAU DES TAKTILEN LEITSYSTEMS AN RELEVANTEN STELLEN
ZS6

ZIELGRUPPE	Fußgänger*innen, Menschen mit Sehbehinderung
POTENZIAL	Erhöhung der Barrierefreiheit in der Gemeinde, Schaffung von gleichwertigen Bedingungen für alle Bevölkerungsgruppen

Ausgangssituation

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Schaffung einer komfortablen und nachhaltigen Mobilität für alle Bürger*innen in der Gemeinde Anröchte unabhängig von eventuellen Mobilitätseinschränkungen. Auch Menschen mit Sehbehinderung oder -schwäche können anhand baulicher Hilfen im Straßenverkehr unterstützt werden. Leider ist die Situation in der Gemeinde Anröchte nicht gut. Einerseits existieren Querungshilfen, die keine taktilen Elemente aufweisen, andererseits sind die Querungshilfen, die mit taktilen Elementen ausgestattet worden sind veraltet und entsprechen nicht den DIN-Richtlinien. Weiterhin bestehen keine taktilen Leitsysteme außerhalb der Querungsanlagen. Das heißt, dass Personen mit einer Sehbehinderung nicht zu den Querungshilfen entlang der Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde geführt werden.



Abbildung 18: fehlende und veraltete taktile Leitsysteme an Querungshilfen an der Hauptstraße
[eigene Aufnahmen]

Maßnahme

In der Gemeinde Anröchte fehlen die Elemente des taktilen Leitsystems auf Gehwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen sowie an einigen Querungshilfen entlang der Hauptstraße. Auch wenn ein durchgängiges und vollständiges taktiler Leitsystem entlang von Hauptverkehrsstraßen empfohlen wird, ist die Situation an den Querungshilfen besonders wichtig, denn hier besteht eine besondere Gefahrensituation für den Fußverkehr.

Deshalb sind taktiler Leitsysteme mit Auffindestreifen (z.B. Noppenstruktur) und Leitstreifen nach DIN-Norm (DIN 32984) in der Nähe sowie direkt an den Querungshilfen anzubringen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Situation mit Richtungsfeldern ergänzt wird, um Menschen mit einer Sehbehinderung die Laufrichtung anzuzeigen und sicher über die Straße zu führen. Auch ein gewisser Kontrast zum restlichen Bodenbelag ist notwendig damit die Auffindestreifen und Leitstreifen gefunden und genutzt werden können.

Grundsätzlich sind alle Querungshilfen (sowohl die bereits bestehenden als auch die, die noch errichtet werden müssen) mit taktilen Elementen auszustatten, sodass alle Anwohner*innen in der Gemeinde die Straße sicher und selbstständig queren können. Falls der Bedarf in der Gemeinde nach einem taktilen Leitsystem hoch ist, sollte überlegt werden, ob die Hauptverkehrsstraßen (z.B. Hauptstraße) mit einem einheitlichen System ausgebaut werden. Dies und auch die Änderung der Querungshilfen ist jedoch mit dem zuständigen Baulastträger abzusprechen.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Bedarfsermittlung
 - ▶ Auswahl und Priorisierung der potenziellen Standorte
 - ▶ Sukzessiver Umsetzung der Maßnahme
 - ▶ Instandhaltung, Pflege und Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Zuständiger Baulastträger (Straßen.NRW, Kreis Soest)
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Straßenbauamt

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben, nur auf Straßen im Besitz der Gemeinde)

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten

 - ▶ Tiefbaukosten sind abhängig von der Größe der Maßnahme, die Menge an taktilen Elementen (ca. 40€ pro Meter zzgl. Montage)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

1.5 DIE GEMEINDE GEHT MIT GUTEM BEISPIEL VORAN!

Neben der Entwicklung von baulichen und umsetzungsorientierten Maßnahmen sind strategische Maßnahmen umzusetzen, die die Mobilität in der Gemeinde Anröchte langfristig nachhaltig fördern. Dabei geht es darum, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen und ein generelles Verständnis für nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Dabei kann die Entwicklung in der eigenen Gemeindeverwaltung positiv auf die restliche Bevölkerung wirken.



Abbildung 19: Stadtmobiliar
[eigene Aufnahme]

Tabelle 15: Maßnahmenübersicht zum Leitziel „Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!“

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

DURCHFÜHRUNG VON PILOTPROJEKTEN ODER VERKEHRSVERSUCHEN ZUR ATTRAKTIVIERUNG DES NICHT-MOTORISIERTEN VERKEHRS

MM1

ZIELGRUPPE Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Anwohner*innen, Gemeinde Anröchte

POTENZIAL Veränderung des Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung, Erhöhung des Verständnisses für die Bedeutung der nachhaltigen Mobilität

Ausgangssituation

Viele Maßnahmen, die im Rahmen der nachhaltigen Mobilität umgesetzt werden können, stoßen regelmäßig auf Gegenwehr in der Bevölkerung. Bei anderen Maßnahmen ist nicht von Anfang an abzusehen, ob die erwünschte Zielwirkung erreicht wird. In beiden Fällen besteht die Möglichkeit Einzelmaßnahmen als temporäre Pilotprojekte oder Verkehrsversuche durchzuführen und die Bevölkerung an eine veränderte Situation zu gewöhnen. Gleichzeitig kann nach einem bestimmten Zeitraum evaluiert werden, ob die Maßnahme die Ziele erreicht und eine Weiterführung der Umsetzung erfolgreich sein kann.

Maßnahme

Im Rahmen der Umsetzung von baulichen Maßnahmen ist zu prüfen, ob Verkehrsversuche oder Pilotprojekte in der Gemeinde Anröchte umgesetzt werden können. Gerade bei Maßnahmen, bei denen nicht absehbar ist, ob die Umsetzung die gewünschte Wirkung hat, sind temporäre Veränderungen eine elegante Lösung. Für die Gemeinde Anröchte würden sich im Rahmen des Mobilitätskonzeptes folgende Pilotprojekte oder Verkehrsversuche anbieten:

▶ **Temporäre Umwidmung von Parkplätzen entlang der Hauptstraße/Mellricher Straße zugunsten der Aufenthaltsqualität oder des Radverkehrs:**

Mit der temporären Umwidmung von Parkplätzen entlang der Hauptstraße oder Mellricher Straße kann geprüft werden, inwiefern die straßenbegleitenden Parkplätze einen Mehrwert für die Bevölkerung haben oder eine alternative Nutzung angenommen wird. Dabei besteht die Möglichkeit, die Parkplätze für einen Tag zu sperren und diese für den internationalen Parking Day zu nutzen, oder die Parkplätze für einen längeren Zeitraum durch Möbel, Fahrradabstellanlagen oder Grünelemente zu ersetzen. Für eine kostengünstige Anschaffung stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW Kommunen das sogenannte Stadtmobiliar zum Ausleihen zur Verfügung. Aber auch das Mieten von mobilen Fahrradabstellanlagen ist kostengünstig realisierbar, sodass eine Durchführung des Pilotprojektes schnell und unkompliziert erfolgen kann.

▶ **Temporäre Einrichtung von Einbahnstraßen oder Straßensperrungen:**

Wie bereits in Maßnahme M4 beschrieben wird, kann das Einrichten einer Einbahnstraße oder eine Sackgasse / Straßensperrung den Verkehr in bestimmten Bereichen der Gemeinde Anröchte beruhigen und das Verkehrsaufkommen vor öffentlichen Einrichtungen reduzieren. Da häufig nicht deutlich ist, welchen Effekt die Einrichtung einer Einbahnstraße oder Straßensperrung auf den Verkehrsfluss im Ortskern und auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hat, könnte die Maßnahme an der einen oder anderen Stelle (vgl. Maßnahme M4) vorerst temporär umgesetzt werden. Dabei ist ein Zeitraum von mindestens 6 Monaten zu empfehlen. Nach den 6 Monaten ist durch die Gemeinde zu beschließen, ob die entsprechende Änderung im Straßenverkehr beibehalten oder aufgehoben werden soll.

▶ **Temporäre Einrichtung einer Fahrradstraße:**

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zu Schulbeginn und -schluss auf dem Kapellenweg im Ortsteil Anröchte und die dadurch eingeschränkte Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist zu prüfen, ob der Kapellenweg temporär oder langfristig zur Fahrradstraße umgewidmet werden kann (vgl. Maßnahme R3). Die Fahrbahn auf dem Kapellenweg ist relativ schmal. Dazu kommt,

dass die Fahrbahnverengungen, die an manchen Stellen eingerichtet sind, dem Radverkehr die Fahrt durch die Straße zusätzlich erschweren. Insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen entstehen gefährliche Situationen bei Überholversuchen und Begegnungsverkehr. Mit dem Ausweisen einer Fahrradstraße (Zufahrt für Pkw weiterhin möglich) hat der motorisierte Verkehr sich unterzuordnen. Dieser Versuch könnte in Kombination mit der Maßnahme der Elterntaxistellen dazu führen, dass die Anzahl an Elterntaxis vor der Schule reduziert wird.

Weitere Ideen für Pilotprojekte oder Verkehrsversuche können im Leitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität gefunden werden (Zukunftsnetz Mobilität NRW o.J.). Zudem ist zu berücksichtigen, dass Verkehrsversuche auf Straßen mit einer externen Baulast (Straßen.NRW oder Kreis Soest) frühzeitig abzusprechen und anzukündigen sind. Zudem ist die Bevölkerung Anröchtes durch umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit frühzeitig über die temporären Versuche zu informieren, damit die Verkehrsversuche nicht auf sofortigem Widerstand stoßen.

- Handlungsschritte**
 - ▶ Priorisierung und Abwägung der Umsetzbarkeit
 - ▶ Entscheidung zur Durchführung eines Modellprojektes / Verkehrsversuch
 - ▶ Absprache mit den zuständigen Akteuren (Zeitraum, Kosten, etc.)
 - ▶ Durchführung eines Projektes / Versuchs
 - ▶ Evaluation und ggf. Wiederholung / dauerhafte Umsetzung

- Verantwortung / Akteure**
 - ▶ Zuständiger Baulastträger (Straßen.NRW, Kreis Soest)
 - ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ Zukunftsnetz Mobilität NRW
 - ▶ Evtl. externe Unternehmen für einzelne Aktionen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
 - ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte
 - ▶ Eigenmittel der zuständigen Baulastträger
 - ▶ Vgl. die zugehörigen Maßnahmen R3 und M4

- Kosten**

Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit

 - ▶ Kosten sind abhängig von der Art des Pilotprojektes / Verkehrsversuches und die benötigten baulichen Veränderungen
 - Umwidmung Parkplätze:
 - Einrichtung Einbahnstraße / Sperrung: vgl. Maßnahme M4
 - Einrichtung einer Fahrradstraße: vgl. Maßnahme R3

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	
Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

UMDENKEN VON QUARTIERSENTWICKLUNGSPROZESSEN UND BAUMASSNAHMEN BEZGL. EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

MM2

ZIELGRUPPE Gemeinde Anröchte, Bauleitplanung

POTENZIAL Integration nachhaltiger Mobilität in die Stadtentwicklung

Ausgangssituation

Die autogerechte Stadt war über Jahrzehnte hinweg das prägende Leitbild der Stadt- und Quartiersentwicklung in Deutschland. Mit der Verkehrswende verändern sich zunehmend auch die Ansprüche und Zielvorgaben für laufende und zukünftige Planungsprozesse der Stadtentwicklung. Dies gilt sowohl für städtische als auch für ländliche Räume. Denn, obwohl die Bevölkerung im ländlichen Raum stärker vom privaten Pkw abhängig ist als die Personen, die in der Stadt leben und kürzere Strecken mit dem ÖPNV zurücklegen können, ist auch dort eine Änderung bemerkbar. Dies zeigt sich auch durch die Bemühungen in der Gemeinde Anröchte (Beauftragung eines Mobilitätskonzeptes, erste Umsetzungen zugunsten der nachhaltigen Mobilität sowie den Beitritt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW).

Maßnahme

Um den Anforderungen an einer nachhaltigen Mobilität gerecht zu werden sind aktuelle und prognostizierte Entwicklungen im Mobilitätsverhalten in Stadt- und Quartiersentwicklungsprozessen einzuplanen. Da dem MIV zukünftig weniger Flächen vorgehalten werden sollen, ergeben sich Möglichkeiten zur Umwidmung und Neuentwicklung bisheriger Verkehrsflächen im Bestand. Bei Neuentwicklungen muss grundsätzlich weniger Raum für den motorisierten Verkehr vorgehalten werden. Diese Freiräume gilt es, im Zuge der Freiraumplanung gezielt zu entwickeln und nachhaltige Mobilitätsformen bereitzustellen. Grundsätzlich ist bei der Planung einer Straße oder eines Quartieres so vorzugehen, dass alle Verkehrsträger als gleichwertig betrachtet werden.

Um sicher zu gehen, dass die Planungen und Baumaßnahmen den Anforderungen an einer nachhaltigen Mobilität gerecht werden, kann ein Grundsatzentscheid von der Politik beschlossen werden der besagt, dass die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) zukünftig vermehrt berücksichtigt werden sollen. Dies führt dazu, dass die nachhaltige Mobilität im Rahmen von Bau- und Entwicklungsprozessen nicht nur ein Leitgedanke ist, sondern vielmehr zu einer Selbstverständlichkeit wird.

- Handlungsschritte**
- ▶ Entwurf eines Grundsatzentscheids
 - ▶ Entscheidung und Beschluss zum Grundsatzentscheid
 - ▶ Dauerhafte Berücksichtigung in zukünftigen Planungsprozessen
 - ▶ Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Gemeinde Anröchte

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Gemeinde Anröchte

- Kosten**
- Personalkosten
- ▶ Nahezu keine Kosten, da lediglich ein Entwurf eines Grundsatzentscheids entwickelt und beschlossen werden muss.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

UMSTELLUNG DES KOMMUNALEN FUHRPARKS AUF NACHHALTIGE ANTRIEBSFORMEN

MM3

ZIELGRUPPE	Gemeinde Anröchte
POTENZIAL	Förderung der E-Mobilität in der Gemeindeverwaltung, positive Außendarstellung im Bereich nachhaltigen Mobilität

Ausgangssituation

Um die Nachhaltigkeitstransformation im Verkehrssektor voranzutreiben und aktiv zu bewerben, sollte die Gemeinde Anröchte als Positivbeispiel für die Einwohner*innen vorangehen. Ein Baustein stellt dabei die Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln für dienstliche Wege und Termine dar. Die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf nachhaltige Antriebsformen sowie die erhöhte Nutzung des Fahrrades für Begehungen und Termine zeigt der Bevölkerung, dass die Gemeinde die nachhaltige Mobilität lebt und gemeinsam mit den Bürger*innen vorantreiben möchte.

Maßnahme

Die Gemeinde Anröchte hat bereits mit der Umstellung des kommunalen Fuhrparks sowie der Anschaffung von Firmenrädern für dienstliche Wege angefangen. Nichtsdestotrotz ist zu prüfen, inwiefern diese Bemühungen weiter ausgebaut werden können, damit die Gemeindeverwaltung im Bereich nachhaltige Mobilität alles tut, um die Treibhausgase in der Gemeinde zu reduzieren und der Bevölkerung zu zeigen, wie nachhaltige Mobilität im Alltag funktionieren kann.

Im Zuge der Umstellung des Fuhrparks auf nachhaltige Antriebsformen sind nach und nach alle der Gemeinde zugehörigen Fahrzeuge sukzessiv durch neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ersetzen. Durch entsprechende Beschriftung bzw. Folierung der Fahrzeuge kann die Umstellung des Fuhrparks nach außen hin kommuniziert werden. Auch die Anschaffung weiterer (E-)Fahrräder und Lastenräder für innerkommunale Wegezwecke ist zu empfehlen. Wie viele und welche Fahrzeuge und Fahrräder angeschafft werden sollen, ist intern abzusprechen.

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Definition und Priorisierung von Handlungsbedarfen ▶ Finanzierungs- und Umsetzungsplanung ▶ Kontaktaufnahme mit externen Unternehmen ▶ Sukzessive Umsetzung ▶ Evaluation
Verantwortung / Akteure	▶ Gemeinde Anröchte
Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eigenmittel der Gemeinde ▶ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.NRW – Programmbereich emissionsarme Mobilität (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, bis zu 24.000€) ▶ Förderung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur für Kommunen – BMDV (bis zu 90% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, bis zu 500.000€)
Kosten	<p>Planungs- und Investitionskosten, evtl. Betriebs- und Unterhaltungskosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Abhängig von Anzahl, Bauart und Modell der anzuschaffenden Fahrzeuge, Fahrräder. ▶ Evtl. zusätzliche Kosten für das Aufstellen einer weiteren Ladesäule.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzungsdauer	
Umsetzbarkeit	
Priorisierung Arbeitskreis	
Priorisierung	

**FÖRDERUNG DES BETRIEBLICHEN
MOBILITÄTSMANAGEMENTS IN DER
GEMEINDEVERWALTUNG**
MM4

ZIELGRUPPE	Gemeinde Anröchte, Mitarbeiter*innen
POTENZIAL	Förderung der nachhaltigen Mobilität bei den Verwaltungsmitarbeiter*innen, positive Außendarstellung im Bereich nachhaltigen Mobilität

Ausgangssituation

Um die Nachhaltigkeitstransformation im Verkehrssektor voranzutreiben und aktiv zu bewerben, sollte die Gemeinde Anröchte als Positivbeispiel für die Einwohner*innen vorangehen. Ein Baustein stellt dabei die Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln für den Arbeitsweg dar. So können die Mitarbeiter*innen der Gemeinde und der Gemeindeverwaltung durch ihr Verhalten auf dem Weg zur Arbeit zeigen, wie nachhaltige Mobilität in den Alltag integriert werden kann. Insbesondere für Mitarbeiter*innen, die einen relativ kurzen Weg zur Arbeit haben besteht Potenzial auf umweltfreundlichere und gesundheitsfördernde Verkehrsmittel umzusteigen.

Maßnahme

Mit dem Ziel, die Mobilität der Mitarbeitenden (der Stadtverwaltung sowie weiterer Einrichtungen des öffentlichen Dienstes) nachhaltig zu gestalten, stellt die Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements eine Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten der kommunalen Beschäftigten in Richtung der Treibhausgasneutralität zu verändern. Das Programm kann verschiedene Einzelmaßnahmen, wie die Einführung der Möglichkeit zum Leasing von E-Bikes (z.B. JobRad) umfassen. Durch die Bereitstellung einer solchen Förderung können Beschäftigte animiert werden, den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Obwohl das Jobrad-Angebot in Nordrhein-Westfalen bislang nur von Tarifangestellten genutzt werden könnte und Beamt*innen, die Nutzung über den Arbeitgeber nicht ermöglicht wird, ist zu überlegen, inwiefern die Gemeinde Anröchte ihre Mitarbeiter*innen Zusatzangebote bereitstellen kann, um die nachhaltige Mobilität in der Verwaltung zu fördern. Alleine das Bereitstellen von Fahrrädern, die von allen Mitarbeiter*innen genutzt werden können (z.B. mit einem internen Kalender und Buchungssystem), würde dazu führen, dass ein attraktives Zusatzangebot geschaffen wird. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Jobrad-Angebot möglicherweise bald auch für Beamt*innen gelten könnte, da bereits erste Bundesländer die Regelung geändert haben. Neben der Nutzung des Fahrrades ist auch die Förderung der Nutzung des ÖPNV zu berücksichtigen. Hier können Jobtickets oder ähnliche Konzepte eingesetzt werden, um die Attraktivität der Alternative zu erhöhen.

- Handlungsschritte**
- ▶ Interne Beratung über Möglichkeiten die nachhaltige Mobilität bei den Mitarbeitenden zu fördern
 - ▶ Erarbeitung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für die Gemeindeverwaltung
 - ▶ Einführung möglicher Angebote
 - ▶ Evaluation

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Gemeinde Anröchte
 - ▶ JobRad NRW
- Finanzierungs- und**
- ▶ Eigenmittel der Gemeinde

Fördermöglichkeiten

Kosten

Investitionskosten, evtl. Wartungskosten

- ▶ Die genaueren Kosten sind abhängig davon, welches Angebot bereitgestellt wird bzw. inwiefern das Jobrad-Angebot in NRW für Beamt*innen ermöglicht wird.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten



Auswirkungen



Umsetzungsdauer



Umsetzbarkeit



Priorisierung Arbeitskreis



Priorisierung



zeitnah und ohne hohe Kosten umgesetzt werden. Gleichzeitig würde die Umsetzung der Maßnahme das Problem mit den Elterntaxis am Schulzentrum in Anröchte aktiv verbessern.

Aus dem Handlungsfeld Radverkehr ist zudem die **Maßnahme R3** (Ausweisung von Fahrradstraßen auf kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen) durch ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis gekennzeichnet. Durch die Ausweisung von Fahrradstraßen können schnelle Verbindungen auf inner- und interörtlichen Wegen geschaffen werden, die für den Radverkehr besonders attraktiv sind.

Weiterhin ist die **Maßnahme M4** (Durchführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen) durch ein vorteilhaftes Verhältnis von Kosten und Nutzen gekennzeichnet. Die Maßnahme aus dem Handlungsfeld des motorisierten Individualverkehrs ermöglicht eine Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens bzw. eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs an mancher Stelle und erhöht somit die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

Zuletzt ist die **Maßnahme MM1** (Durchführung von Pilotprojekten oder Verkehrsversuchen zur Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs) durch ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis gekennzeichnet. Mit der Durchführung von Pilotprojekten kann zudem die Umsetzung weiterer Maßnahmen initiiert werden.

Die Maßnahmen, die im oberen rechten Feld verortet sind, haben ebenfalls eine wichtige Bedeutung für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Anröchte, sind jedoch mit hohen Kosten und einem großen Zeitaufwand verbunden. Hier sind insbesondere die **Maßnahmen R1** (Errichtung von Radwegen zwischen den Ortsteilen Anröchtes sowie in Richtung der angrenzenden Kommunen), **R2** (Ausbau der bestehenden Radwegeverbindungen), **ÖV1** (Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Anröchte und Soest / Bad Sassendorf) und **ÖV3** (Errichtung von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde) hervorzuheben, denn diese Maßnahmen weisen einen besonders hohen Nutzen auf.

Weiterhin sind die Maßnahmen im unteren linken Feld zwar von geringen Kosten geprägt, jedoch auch mit einem geringeren Nutzen gekennzeichnet. Trotz des verhältnismäßigen geringen Nutzens können diese Maßnahmen schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Durch schnell sichtbare Ergebnisse haben die Maßnahmen mit einem geringen Zeit- und Kostenaufwand eine wichtige Öffentlichkeitsfunktion, denn sie zeigen der Bevölkerung zeitnah erste Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes. Beispiele sind die **Maßnahmen R6** (Errichten von Reparaturstationen an relevanten Stellen und Einrichtungen in der Gemeinde) und **M8** (Etablierung eines Carsharing-Angebotes).

Zum Schluss gibt es Maßnahmen mit hohen Kosten und verhältnismäßig geringen Nutzen. Diese sind im unteren rechten Feld dargestellt. Abgesehen von den anderen Maßnahmen ist die Priorität dieser Maßnahmen nicht so hoch, sodass eine Umsetzung erst zu einem späteren Zeitpunkt empfohlen wird. Nichtsdestotrotz leistet die Umsetzung dieser Maßnahmen (**M7**: Errichtung eines adäquaten P+R / Pendlerparkplatzes in der Nähe der A44 / B55, **ZS2**: Schaffung eines ganztägigen ÖPNV-Tickets für Kinder und Jugendliche, **ÖV5**: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Gemeindegebiet) einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Anröchte.

Unabhängig von der Umsetzung von Einzelmaßnahmen sollte Mobilität in der Gemeinde Anröchte – aufbauend auf dem Mobilitätskonzept – als ganzheitliches Thema betrachtet und als kommunale, fachbereichsübergreifende und gesamtgesellschaftliche Aufgabe etabliert werden. Um langfristig Veränderungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens zu bewirken, ist ein Zusammenwirken der Gemeindeverwaltung, der Politik und der gesamten Bevölkerung unerlässlich.

3 LITERATURVERZEICHNIS

- BM, Barrierefreie Mobilität im Detail (o.J.): DIN 32984. Abrufbar unter: <https://barrierefreie-mobilitaet.de/tag/din-32984/>
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2010): ERA 2010 – *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*. Köln.
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2022): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2022.
- Lebenswerte Städte und Gemeinden (o.J.). Abrufbar unter: <https://www.lebenswerte-staedte.de/>
- PBefG, Personenbeförderungsgesetz (2022): §8: Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr.
- StVO, Straßenverkehrs-Ordnung (2022): §39: Verkehrszeichen.
- StVO, Straßenverkehrs-Ordnung (2022): §45: Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.
- UBA, Umweltbundesamt (2022): Car-Sharing. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>
- UBA, Umweltbundesamt (2019): Fahrgemeinschaften. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften#:~:text=Das%20Verh%C3%A4ltnis%20von%20Mitfahrern%20zu,%2C42%20Personen%20je%20Pkw>
- Mobil.NRW (o.J.): Vernetzt mobil dank Mobilstationen. Abrufbar unter: <https://www.mobil.nrw/mobilove/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (o.J.): Stadt-Terrassen: 150 Meter neue Lebensqualität. Abrufbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022b): Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung. Abrufbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf>
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): *Mobilstationen in NRW. Mobilität vernetzen. Gestaltungsleitfaden*. Köln.