



# MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE ANRÖCHTE

## ZWISCHENBERICHT

August 2022



### Förderprojekt

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

Förderkennzeichen:

Laufzeit: 01.03.2022 – 28.02.2023

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



### Projektpartner

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

### Auftraggeber

Gemeinde Anröchte

Hauptstraße 74

59609 Anröchte

Tel.: +49 2947 888-612

Ansprechpartner: Katja Mollerus

Birgit Hendriks

### Auftragnehmer

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 58866 216

Ansprechpartner: Jana Busse

Olav Hunting



## VORWORT

Folgt im Abschlussbericht

VORWORT.....	2
ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	5
TABELLENVERZEICHNIS .....	7
1 EINLEITUNG.....	8
1.1 AUFGABENSTELLUNG .....	9
1.2 ZIELSETZUNG .....	10
1.3 RELEVANTE KONZEPTE UND STUDIEN.....	12
2 VORGEHENSWEISE.....	13
2.1 ZEITPLAN .....	15
2.2 PARTIZIPATIONSPROZESS .....	17
3 GRUNDLAGENERMITTLUNG.....	23
3.1 RAUM- UND GEMEINDESTRUKTUR.....	23
3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	26
3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN .....	28
3.3.1 Interkommunale Verkehrsinfrastruktur .....	28
3.3.2 Pendlerverflechtungen .....	30
3.3.3 Erreichbarkeitsanalyse.....	31
3.4 MOBILITÄT IN ANRÖCHTE.....	32
4 BESTANDSANALYSE .....	34
4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV) .....	34
4.1.1 Nutzungsdaten zum MIV .....	36
4.1.2 Verkehrsstärken.....	37
4.1.3 Ruhender Verkehr .....	39
4.1.4 Ladeinfrastruktur und Carsharing.....	40
4.1.5 Zusammenfassung MIV .....	42
4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV).....	43

4.2.1 Nutzungsdaten zum ÖPNV .....	45
4.2.2 Straßengebundener Personennahverkehr.....	45
4.2.3 Intermodalität.....	50
4.2.4 Barrierefreiheit im ÖPNV.....	52
4.2.5 Zusammenfassung ÖPNV.....	53
4.3 RADVERKEHR .....	54
4.3.1 Nutzungsdaten zum Radverkehr .....	57
4.3.2 Radverkehrsanlagen.....	57
4.3.3 Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr.....	63
4.3.4 Fahrradabstellanlagen.....	65
4.3.5 Zusammenfassung Radverkehr.....	68
4.4 FUßVERKEHR.....	69
4.4.1 Nutzungsdaten zum Fußverkehr .....	71
4.4.2 Betrachtung des zentralen Ortskerns.....	71
4.4.3 Fußverkehrsinfrastruktur im restlichen Gemeindegebiet .....	75
4.4.4 Erreichbarkeitsanalyse im Fußverkehr .....	77
4.4.5 Zusammenfassung Fußverkehr.....	79
4.5 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE .....	80
5 LITERATURVERZEICHNIS .....	82

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland (1990-2019) .....	10
Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität .....	13
Abbildung 3: Projektzeitplan .....	16
Abbildung 4: Ergebnisse der öffentlichen Auftaktveranstaltung.....	19
Abbildung 5:Ergebnisse der Online-Karte für die Gemeinde Anröchte .....	21
Abbildung 6: Darstellung der Top 25 Kommentare aus der Online-Karte (unterteilt nach Schwerpunkt).....	22
Abbildung 7: Raumstruktur der Gemeinde Anröchte .....	23
Abbildung 8: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Anröchte.....	27
Abbildung 9: Modal Split der Gemeinde Anröchte in den Jahren 2011 und 2019 (in Prozent) .....	33
Abbildung 10: Anforderungen an den MIV .....	35
Abbildung 11: Motorisierungsgrad der Gemeinde Anröchte im Vergleich .....	36
Abbildung 12: Verkehrsstärken auf klassifizierten Straßen in Kfz/Tag in der Gemeinde Anröchte.....	38
Abbildung 13: Ruhender Verkehr in der Gemeinde Anröchte .....	39
Abbildung 14: Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte .....	41
Abbildung 15: Mitfahrerbank am Ortsausgang Berge .....	41
Abbildung 16: Anforderungen an den ÖPNV .....	43
Abbildung 17: Helmo On-Demand Busangebot in Anröchte.....	48
Abbildung 18: Busliniennetz der Gemeinde Anröchte.....	49
Abbildung 19: Potenzielle Mobilstation am Rathaus in Anröchte .....	51
Abbildung 20: Haltestelle Bürgerhaus in Anröchte .....	51
Abbildung 21: Barrierefreiheit im ÖPNV .....	52
Abbildung 22: Anforderungen an den Radverkehr.....	54
Abbildung 23: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung .....	56
Abbildung 24: Beschilderung der Radverkehrsnetzes NRW in Anröchte.....	58
Abbildung 25: Radwegenetz in der Gemeinde Anröchte .....	59
Abbildung 26: Radverkehrssituation an der Hauptstraße.....	60
Abbildung 27: Nicht eindeutige Beschilderung/Markierung des Radweges an der Hauptstraße.....	61

Abbildung 28: Ende des Schutzstreifens an der Kliever Straße.....	62
Abbildung 29: Erreichbarkeit der Schulen in Anröchte mit dem Fahrrad (in 5, 10 und 20 Minuten).....	64
Abbildung 30: Abstellanlagen an der Sekundarschule Anröchte / Erwitte (oben) und Pankratius Grundschule (unten).....	65
Abbildung 31: Zeitgemäße Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle Rathaus (links) und am Generationenplatz (rechts).....	66
Abbildung 32: Fahrradabstellanlagen am Freibad in Anröchte.....	67
Abbildung 33: Nicht zeitgemäßer mobiler Vorderradhalter im Ortsteil Mellrich.....	67
Abbildung 34: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur .....	69
Abbildung 35: Mindestgehwegbreite .....	70
Abbildung 36: Verkehrssituation im Ortskern Anröchte (Fußverkehr) .....	71
Abbildung 37: Walking Bus in der Gemeinde Anröchte.....	73
Abbildung 38: Barrierefreiheit im Ortskern Anröchte .....	74
Abbildung 39: Aufenthaltsqualität im Ortskern Anröchte .....	75
Abbildung 40: Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen .....	75
Abbildung 41: Unterstützung für die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen .....	76
Abbildung 42: Zu schmaler Fußweg an der Dorfstraße am Ortsausgang Altenmellrich .....	76
Abbildung 43: Erreichbarkeit vom Rathaus in Anröchte zu Fuß (in 5, 10 und 15 Minuten).....	78

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der relevanten Konzepte und Studien.....	12
Tabelle 2: Anzahl Schüler*innen und Kindergartenkinder auf dem Gemeindegebiet Anröchte.....	25
Tabelle 3: Darstellung der interkommunalen Buslinien der Gemeinde Anröchte .....	29
Tabelle 4: Gemeinden mit den stärksten Pendlerverflechtungen in Bezug auf Anröchte .....	30
Tabelle 5: Erreichbarkeit der umliegenden Städte (Pkw, ÖPNV, Fahrrad) .....	31
Tabelle 6: ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Anröchte .....	46
Tabelle 7: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen .....	55
Tabelle 8: Führungsformen nach Belastungsbereich .....	56
Tabelle 9: Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte mit dem Fahrrad	63
Tabelle 10: Funktionsbereiche Gehwege .....	70
Tabelle 11: Fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte .....	77

## 1 EINLEITUNG

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

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

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

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

## 1.1 AUFGABENSTELLUNG

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

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

Dem gegenüber gelten der Klimawandel und die damit einhergehenden Folgeerscheinungen in vielfältiger Weise als allgegenwärtig. Extremwetterereignisse, schmelzende Gletscher und ein genereller Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur sind die Folgen anthropogenen Handelns. Der Klimawandel erfordert einen vielfältigen und weitreichenden Wandel über fast alle Bereiche des täglichen Lebens hinweg, primär mit dem Ziel die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Ein wesentlicher Emittent von Treibhausgasen in Deutschland ist der Verkehrssektor:

*„Der Energieverbrauch des Verkehrs in Deutschland hat sich seit 1960 mehr als verdreifacht. Nahezu 30 Prozent des nationalen Endenergieverbrauchs entfallen auf den Sektor Verkehr, davon basieren über 90 Prozent auf Erdöl. (...) Ein ähnliches Bild ergibt sich mit Blick auf die THG-Emissionen. Zwar konnte der über Jahrzehnte kontinuierliche Anstieg ab dem Jahr 2000 gestoppt und wieder leicht vermindert werden, dennoch haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs im Vergleich zu den anderen energieverbrauchenden Sektoren deutlich ungünstiger entwickelt. So lagen die THG-Emissionen im Jahr 2014 mit 160 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent etwa auf dem Niveau des Jahres 1990 (damals 163 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent). Dies entspricht einem Anteil von rund 18 Prozent an den gesamten THG-Emissionen in Deutschland“ (BMU 2016: 49)*

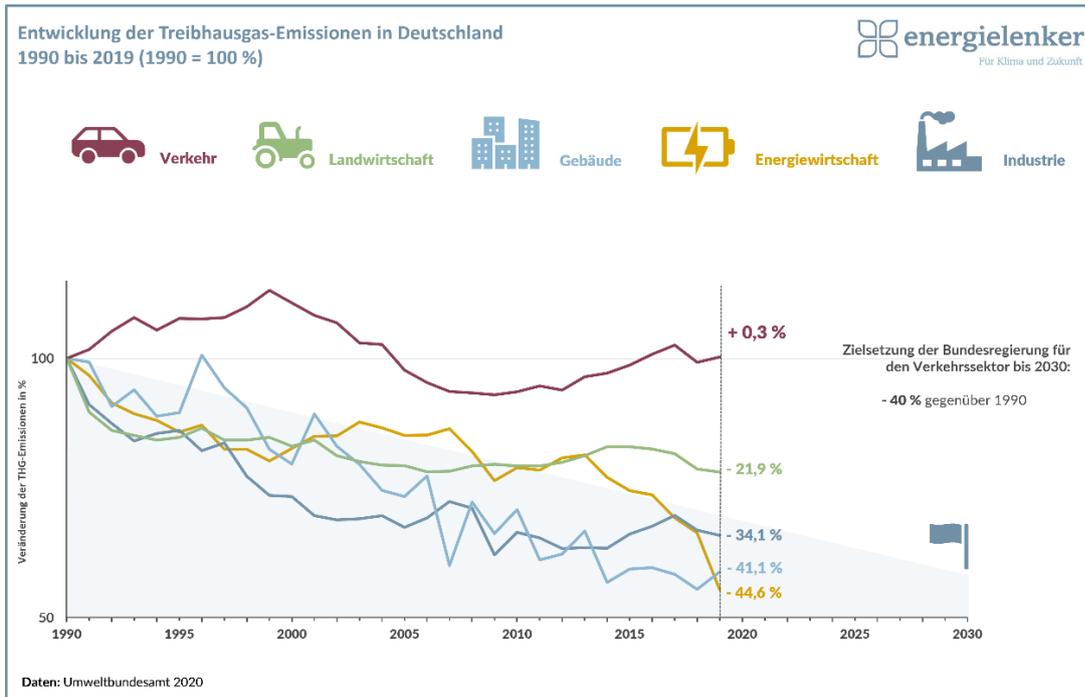


Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland (1990-2019)  
[eigene Darstellung]

## 1.2 ZIELSETZUNG

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

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

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

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

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

### 1.3 RELEVANTE KONZEPTE UND STUDIEN

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

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

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

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

## 2 VORGEHENSWEISE

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

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

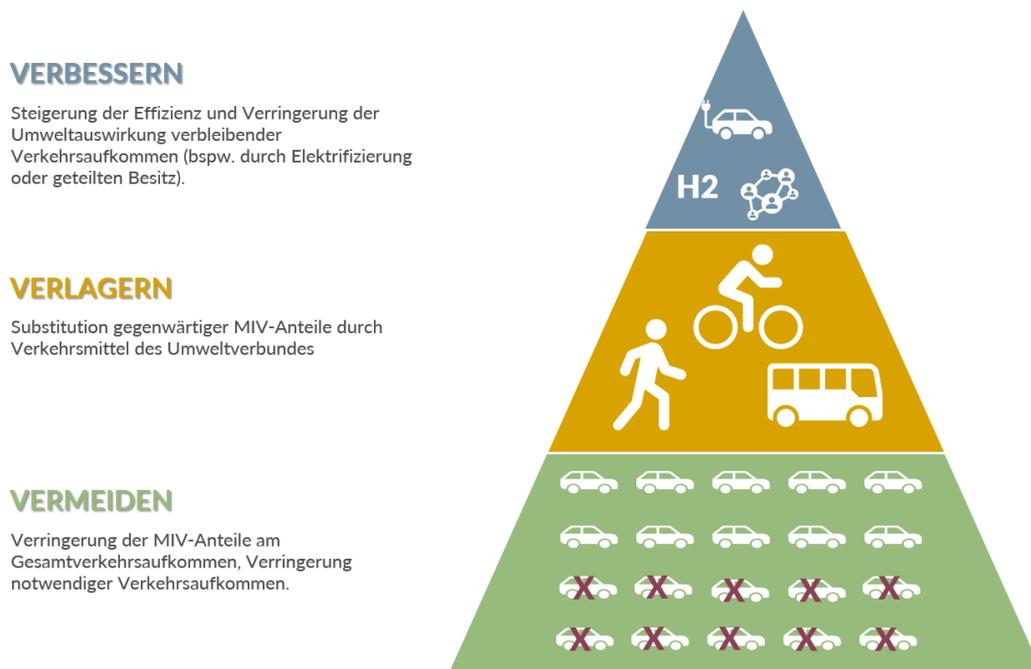


Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität  
[eigene Darstellung]

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

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

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

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

Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Der ÖPNV wird häufig als Rückgrat nachhaltiger Alltagsmobilität fokussiert. Dabei stellen insbesondere der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar. Vor dem Hintergrund intermodaler Mobilität werden zunehmend auch kombinierte Mobilitätsformen, welche die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck umfassen, angesprochen<sup>1</sup>. Im Kontext dessen soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei rücken zunehmend Car- und Bike-Sharing-Angebote in Verbindung mit dem ÖPNV in den Fokus. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote, wie beispielsweise Smartphone-Apps, und dahinterstehende Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

---

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

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

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

## 2.1 ZEITPLAN

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

Im Wesentlichen basiert das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Anröchte auf **acht Arbeitsbausteinen**. Zu Projektbeginn ist eine umfangreiche Grundlagenermittlung durchgeführt worden. Die Erkenntnisse dessen sind im nachfolgenden Kapitel 3 (Grundlagenermittlung) und Kapitel 4 (Bestandsanalyse) verschriftlicht. Eine Zusammenfassung der Potenziale in Kombination mit dem perspektivisch herzustellenden Ideal-Zustand der Mobilität in Anröchte stellen das Mobilitätsleitbild und das zukünftige Ziel dar, welches im Abschlussbericht beschrieben wird. Als Ergebnis der Potenziale und Handlungsmöglichkeiten sind diverse Maßnahmen in den relevanten Handlungsfeldern erarbeitet worden, welche der Gemeinde einen

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

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

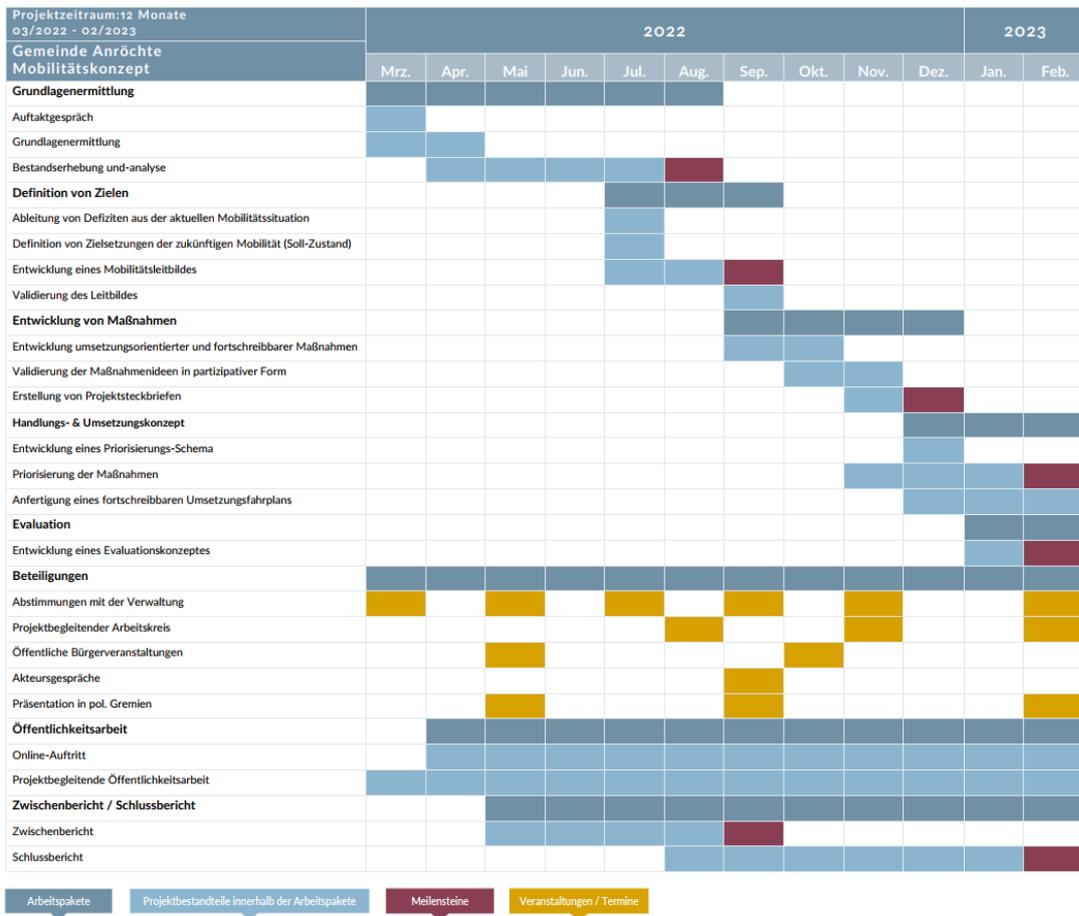


Abbildung 3: Projektzeitplan  
[eigene Darstellung]

## 2.2 PARTIZIPATIONSPROZESS

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

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

### ***Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer***

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

### ***Projektbegleitender Arbeitskreis***

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis gebildet, bestehend aus Vertreter\*innen der Politik und Verwaltung der Gemeinde Anröchte, den Ortsvorstehern, Verantwortlichen des Kreises Soest und zugehörigen Mobilitätsverbänden ebenso wie der Landesbetrieb Straßen.NRW. Gemeinsam mit den Beteiligten des Arbeitskreises werden wichtige Themen, wie Leitziele und Maßnahmen, abgestimmt und ausführlich diskutiert.

### ***Beteiligung der Öffentlichkeit***

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

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

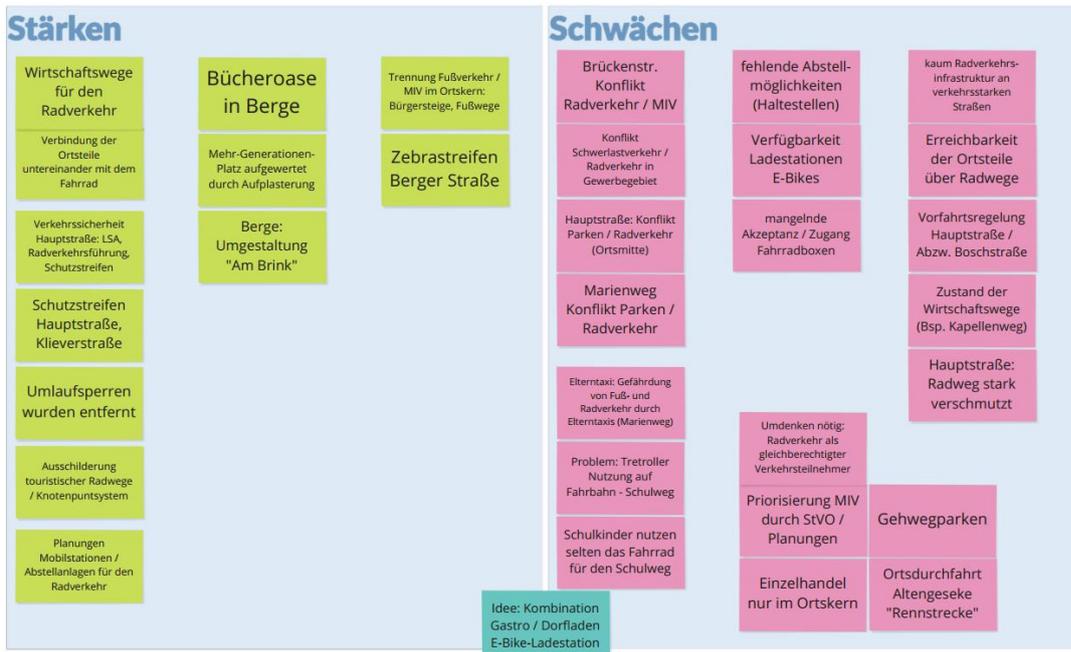
#### *Öffentliche Auftaktveranstaltung*

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

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

Fuß- und Radverkehr

MOBILITÄTSKONZEPT



MIV, ÖPNV und alternative Mobilität

MOBILITÄTSKONZEPT



Abbildung 4: Ergebnisse der öffentlichen Auftaktveranstaltung [eigene Aufnahmen]

### *Online-Karte und Chat-Termine*

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

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

Insgesamt sind 157 Beiträge an das Projektteam herangetragen worden, während 898 Likes verteilt worden sind. Aufgrund der Anonymität der Teilnehmenden und der Möglichkeit mehrere Beiträge auf einmal zu erstellen, ist nicht ersichtlich wie viele Personen an der Online-Karte teilgenommen haben.

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

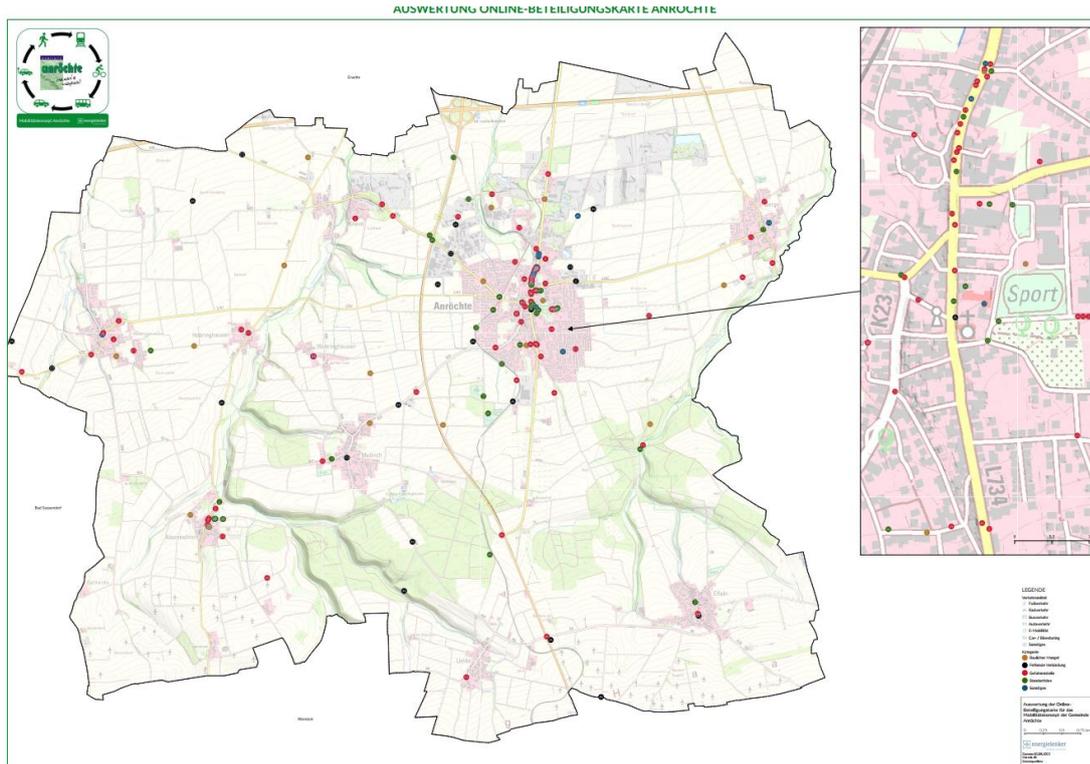


Abbildung 5: Ergebnisse der Online-Karte für die Gemeinde Anröchte  
[eigene Darstellung]

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

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

## Radverkehr



## ÖPNV und MIV



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

[eigene Darstellung]

### 3 GRUNDLAGENERMITTLUNG

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

#### 3.1 RAUM- UND GEMEINDESTRUKTUR

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

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

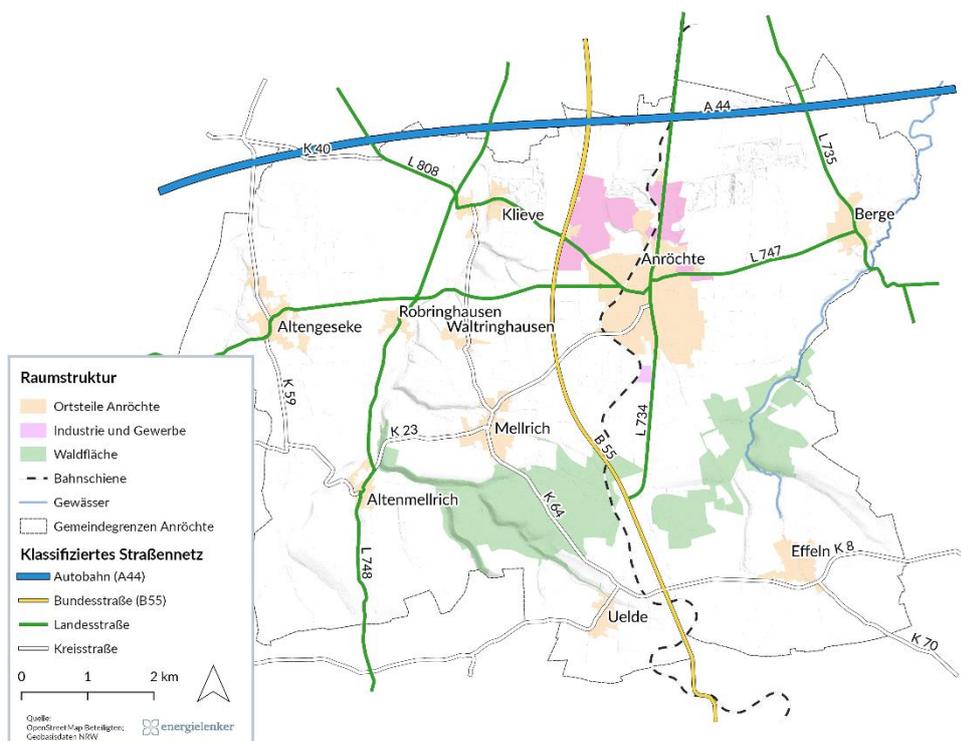


Abbildung 7: Raumstruktur der Gemeinde Anröchte  
[eigene Darstellung]

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

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

### ***Gewerbegebiete***

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

### ***Schulen und Kindertagesstätten***

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

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

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

### **Zentrale Nahversorgung**

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

### **Tourismus und Freizeiteinrichtungen**

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

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

### 3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Stand 01.02.2022 betrug die Einwohnerzahl der Gemeinde Anröchte 10.972 Einwohner\*innen, die auf einer Fläche von 73,79 km<sup>2</sup> lebten. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 138,6 Einwohner\*innen pro km<sup>2</sup>. Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Kreises Soest von ca. 226,6 Einwohner\*innen pro km<sup>2</sup> ist die Gemeinde Anröchte deutlich weniger dicht besiedelt. Auch im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Landes Nordrhein-Westfalen von ca. 525,5 Einwohner\*innen pro km<sup>2</sup> und im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerungsdichte von Gemeinden des gleichen Typs (größere Kleinstadt: ca. 187,5 Einwohner\*innen pro km<sup>2</sup>) weist die Gemeinde eine niedrige Bevölkerungsdichte auf.

Die insgesamt 10.225 Einwohner\*innen verteilen sich auf die 10 genannten Ortsteile aus Kapitel 3.1. Dabei fällt auf, dass knapp zwei Drittel aller in Anröchte wohnhafte Personen im Ortskern (Anröchte) angesiedelt sind, gefolgt von Ortsteilen mit Einwohnerzahlen zwischen 500 und 1000 Einwohner\*innen, wie Altengeseke, Berge, Effeln und Mellrich und Ortsteilen mit Einwohnerzahlen unter 500 Einwohner\*innen, wie Klieve, Robringhausen, Uelde und Waltringhausen:

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

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

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

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

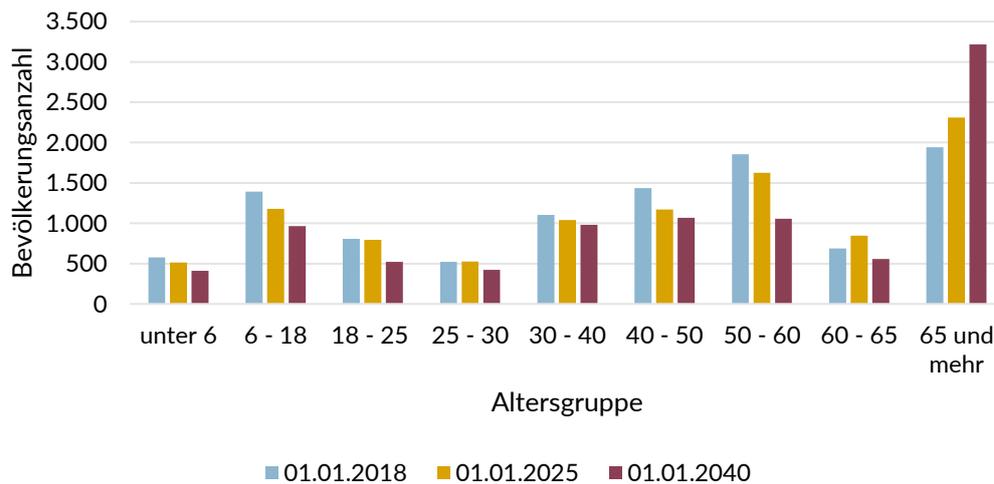


Abbildung 8: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Gemeinde Anröchte

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

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

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

### 3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN

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

#### 3.3.1 Interkommunale Verkehrsinfrastruktur

##### **Klassifiziertes Straßennetz**

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

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

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

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

### Schienegebundener Personennahverkehr (Bahnverkehr)

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

### Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr)

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

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

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

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

### 3.3.2 Pendlerverflechtungen

Im Jahr 2020 verzeichnete die Gemeinde Anröchte durchschnittlich 2.789 Einpendelnde und 3.818 Auspendelnde pro Tag. Daraus ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von -1.029 und ein Gesamtaufkommen von 6607 Pendelnden. Die Tagesbevölkerung beträgt 9.225 Personen bei insgesamt 10.254 Einwohner\*innen (vgl. Tabelle 4). Das innergemeindliche Pendlersaldo beträgt durchschnittlich 1.902 Personen pro Tag. Das stärkste Gesamtaufkommen herrscht in Verbindung mit Lippstadt. Durchschnittlich 654 Personen pendeln pro Tag von Lippstadt nach Anröchte und 1.099 Personen aus Anröchte nach Lippstadt. Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von -445 Personen und ein Gesamtaufkommen von 1.753 pendelnden Personen. Neben Lippstadt besteht auch zwischen Anröchte und Erwitte eine starke Pendlerverflechtung. 419 Einpendelnde und 519 Auspendelnde ergeben ein Pendlersaldo von -100 und ein Gesamtaufkommen von 938 Pendelnden zwischen Anröchte und Erwitte. Auch Warstein und Soest weisen eine hohe Pendlerverflechtung mit der Gemeinde Anröchte auf. Aus Anröchte pendeln 371 Personen nach Warstein und 522 Personen nach Soest. Es ergibt sich ein Gesamtaufkommen von 599 Pendelnden zwischen Anröchte und Warstein und 693 Pendelnden zwischen Anröchte und Soest (IT.NRW 2022b). Weitere Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen (vgl. Tabelle 4).

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

Gemeinde	Auspendelnde	Einpendelnde	Pendlersaldo	Gesamtaufkommen
Lippstadt	1.099	654	-445	1.753
Soest	522	171	-351	693
Erwitte	519	419	-100	938
Warstein	371	228	-143	599
Rüthen	121	164	43	285
Geseke	99	160	61	259
<b>Weitere Gemeinden</b>	<b>1.087</b>	<b>993</b>	<b>-94</b>	<b>2.080</b>
<b>Anröchte Gesamt</b>	<b>3.818</b>	<b>2.789</b>	<b>-1.029</b>	<b>6607</b>

### 3.3.3 Erreichbarkeitsanalyse

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

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

Von	Nach	Fahrtzeit und Distanz Pkw	Fahrtzeit und Distanz Fahrrad	Fahrtzeit ÖPNV
Anröchte, Rathaus	Soest, Bahnhof	21 min. (21,9 km)	59 min. (19 km)	60 min.
	Lippstadt, Bahnhof	19 min. (15,5 km)	40 min. (13,8 km)	26 min.
	Erwitte, Bahnhof	7 min. (5,5 km)	14 min. (5,5 km)	7 min.
	Warstein, Markt	16 min. (13,6 km)	48 min (13,6 km)	22 min
	Rüthen, Markt	15 min (13,8 km)	57 min (12,9 km)	43 min

### 3.4 MOBILITÄT IN ANRÖCHTE

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

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

#### **Verkehrsmittelwahl**

Neben den allgemeinen Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Soest können aus den erhobenen Daten zudem Rückschlüsse bezüglich der Verkehrsmittelwahl in der Gemeinde Anröchte gezogen werden. Den empirisch belastbaren Daten der Mobilitätsuntersuchung für das Jahr 2019<sup>2</sup> ist zu entnehmen, dass 67 % aller Wege mit einem Pkw zurückgelegt werden (59 % als Fahrzeugführer\*innen und 8 % als Mitfahrer\*innen). Obwohl diese Zahl sogar für eine

---

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

ländliche Kommune sehr hoch liegt, ist bereits eine Verbesserung gegenüber dem Jahr 2011 festzustellen, als 79 % des Verkehrsaufkommens auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzuführen waren (vgl. Abbildung 9).

Ein Drittel aller Wege kann auf die Verkehrsmodi des Umweltverbundes zurückgeführt werden. Auf den Umweltverbund, der sich aus dem Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr zusammensetzt, entfallen in der Gemeinde Anröchte 33 %. Im Jahr 2011 betrug der Verkehrsanteil des Umweltverbundes noch 21 %, sodass bereits eine positive Entwicklung erkennbar ist. Jedoch bestehen große Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsmodi des Umweltverbundes. Während der Fußverkehr zwischen 2011 und 2019 von 6 % auf 18 % gestiegen ist, haben bezüglich des Radverkehrs (1 % Zunahme) sowie im ÖPNV (1 % Abnahme) keine großen Veränderungen stattgefunden (vgl. Abbildung 9). Im Vergleich zum kreisweiten Modal Split liegt der Anteil des Fußverkehrs und des ÖPNV in Anröchte jeweils 1 % über dem kreisweiten Durchschnitt. Der Anteil des Radverkehrs hingegen liegt 5 % unterhalb des kreisweiten Anteils (Planersocietät 2022).

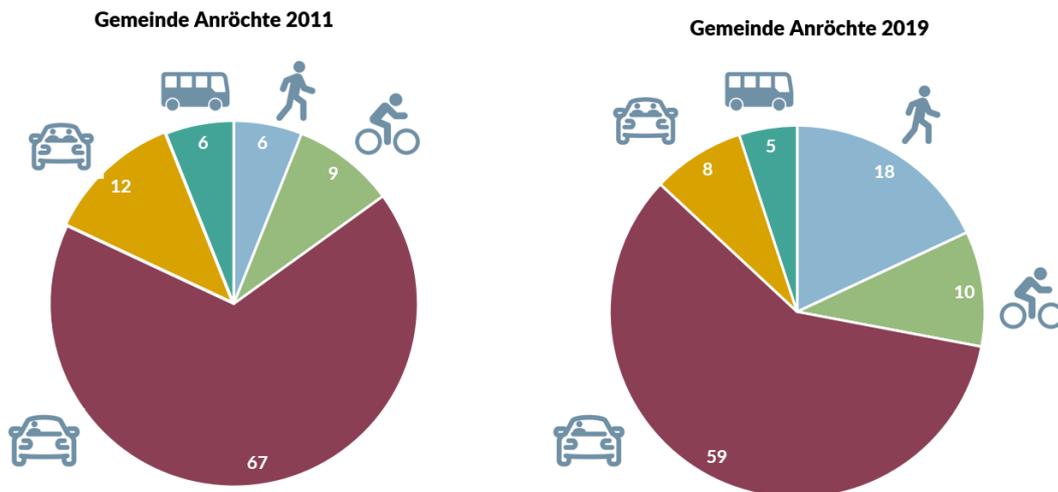


Abbildung 9: Modal Split der Gemeinde Anröchte in den Jahren 2011 und 2019 (in Prozent)  
 [eigene Darstellung nach Planersocietät 2020:47]

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

## 4 BESTANDSANALYSE

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

### 4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

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

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

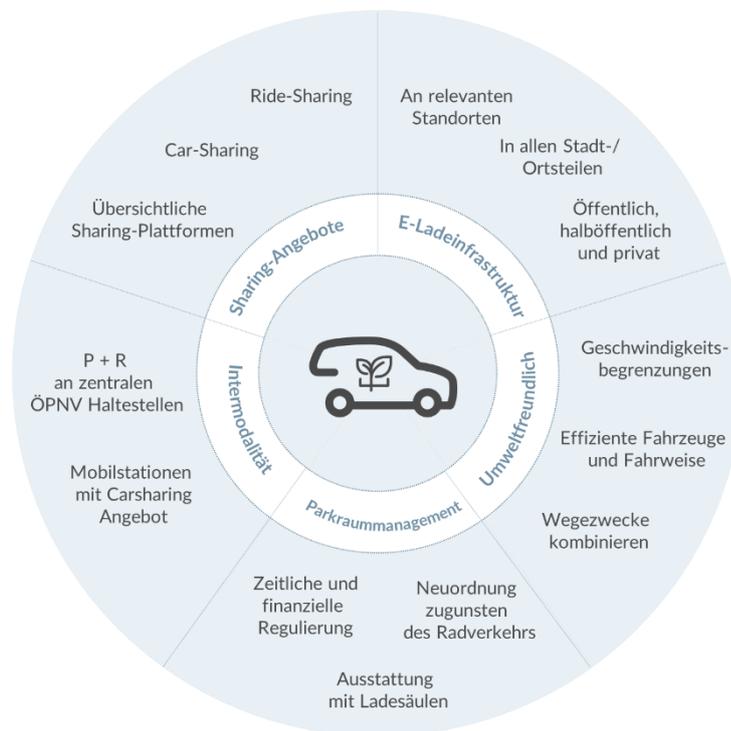


Abbildung 10: Anforderungen an den MIV  
[eigene Darstellung]

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

#### 4.1.1 Nutzungsdaten zum MIV

Der motorisierte Individualverkehr ist in der Gemeinde Anröchte der Hauptverkehrsträger. Dies geht aus dem Modal Split aus dem Jahr 2019 hervor. Etwa zwei Drittel (67% MIV-Anteil) aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Immerhin ist im Vergleich zum Jahr 2011 ein Rückgang zu erkennen (79% MIV-Anteil) (vgl. Abbildung 9).

Die hohen Nutzungszahlen spiegeln sich auch in den Zulassungsdaten der motorisierten Fahrzeuge wider. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt sind (Stand 01.01.2022) 7.313 Personenkraftwagen in Anröchte zugelassen, von denen 566 (entspricht 7,7%) gewerblich gehalten werden (vgl. KBA 2022). Der Motorisierungsgrad in der Gemeinde lässt sich aus den Fahrzeugzulassungen sowie der Bevölkerungszahl errechnen und beträgt 713 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen. Aufgrund dessen, dass die Gemeinde Anröchte im ländlichen Raum liegt, ist grundsätzlich von einem erhöhten Pkw-Aufkommen auszugehen. Das spiegelt sich auch im Vergleich zu den Daten des Landes NRW (581 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen) und des Bundes (583 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen) wider. Auch der Motorisierungsgrad im Kreis Soest (643 Pkw je 1.000 Einwohner\*innen) liegt unter dem der Gemeinde Anröchte (vgl. Abbildung 11), sodass von einer überdurchschnittlich hohen Zahl an Pkws pro Person in der Gemeinde ausgegangen werden kann.

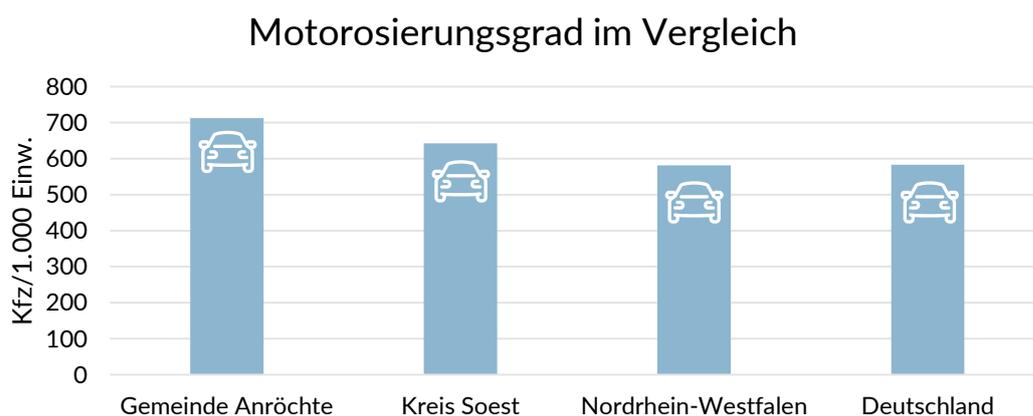


Abbildung 11: Motorisierungsgrad der Gemeinde Anröchte im Vergleich  
[eigene Darstellung nach KBA 2022]

#### 4.1.2 Verkehrsstärken

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

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

Auch die L734 bzw. Hauptstraße, die auf der Nord-Süd-Achse durch Anröchte verläuft, weist eine hohe Verkehrsstärke auf. Auf dem nördlichen Abschnitt fahren 6.342 Kfz pro Tag und auf dem südlichen Abschnitt, der in die B55 mündet, 3.125 Kfz pro Tag. Der mittlere Abschnitt im Ortsteil Anröchte ist mit 9.296 Kfz pro Tag am stärksten belastet und ist insbesondere zu den Stoßzeiten stark befahren. Ebenfalls stark befahren sind die in west-ost verlaufenden Verbindungstraßen L747 und L808 zur B55. Hier werden Verkehrsstärken von bis zu 4.671 Kfz pro Tag erreicht. Alle weiteren Landesstraßen weisen eine deutlich geringere Verkehrsbelastung auf und liegen bei unter 2.000 Kfz pro Tag (vgl. Abbildung 12).

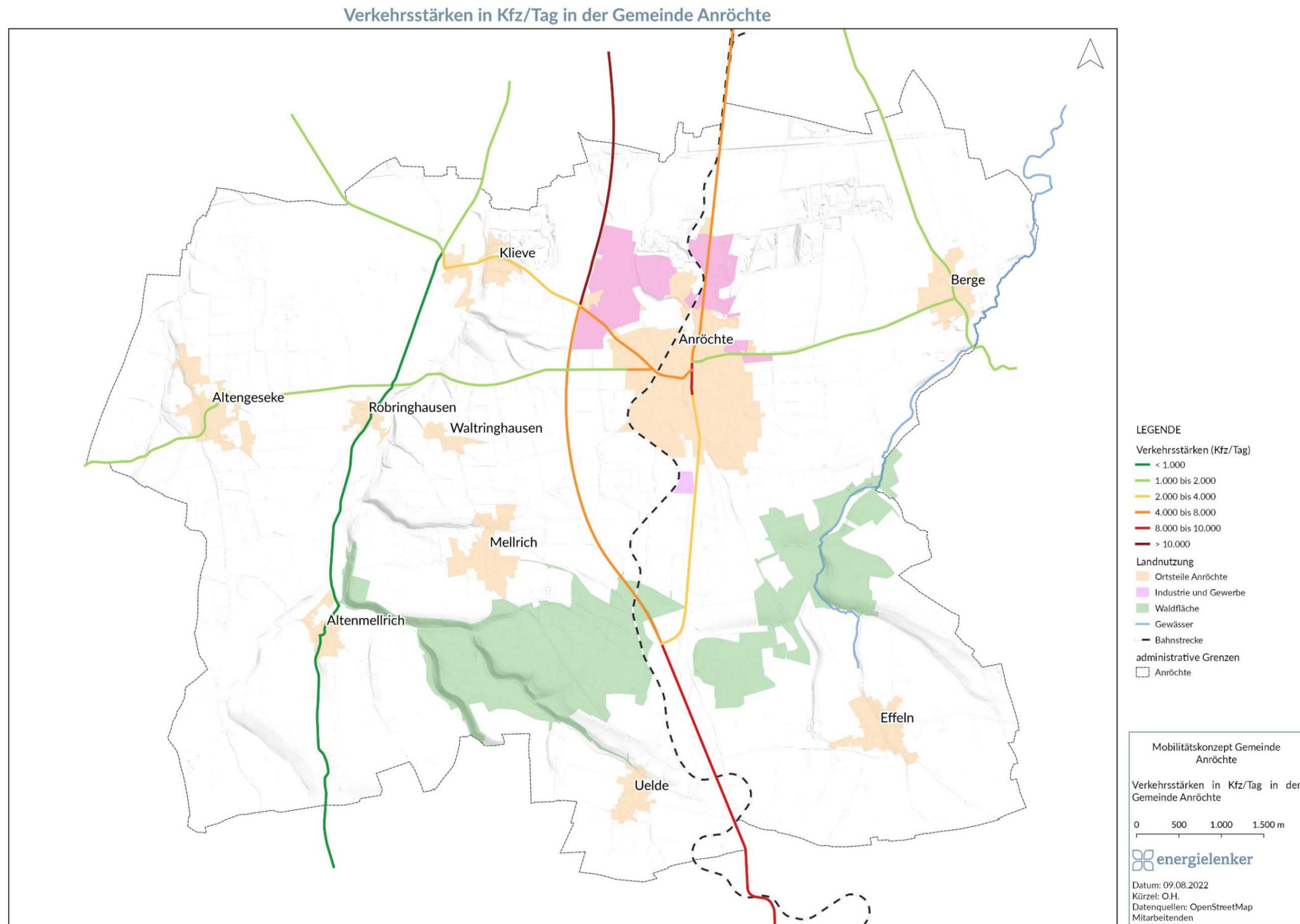


Abbildung 12: Verkehrsstärken auf klassifizierten Straßen in Kfz/Tag in der Gemeinde Anröchte  
 [eigene Darstellung nach IT.NRW 2015]

### 4.1.3 Ruhender Verkehr

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

Im östlichen Bereich des Ortskerns Anröchte, an zentralen öffentlichen Gebäuden wie dem Bürgerhaus, befinden sich mehrere großflächige Parkmöglichkeiten, die kostenlos nutzbar sind. Hier ist eine rege Nutzung zu beobachten (vgl. Abbildung 13). Teilweise werden die Parkflächen entgegen der Soll-Parkrichtung genutzt – so werden Einzelstellplätze zweifach genutzt. Weitere große Parkplätze befinden sich an den zentralen Einkaufsmöglichkeiten (REWE, LIDL und SB LÜNING) sowie entlang der Hauptstraße. Weitere Parkflächen sind i.d.R. im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (bspw. dem Freibad, an Sportstätten, an Kirchen) vorzufinden. In den anderen Ortsteilen sind bis auf wenige Ausnahmen (u. a. Schützenverein St. Georg in Altenmellrich) keine großflächigen Parkmöglichkeiten vorhanden.



Abbildung 13: Ruhender Verkehr in der Gemeinde Anröchte

(links: schlecht einsehbare Kreuzung an der Niederstraße, rechts: Parkplatz am Bürgerhaus) [eigene Aufnahmen]

Neben Parkplätzen stehen auch straßenbegleitende Parkflächen zur Verfügung. Insbesondere an der Hauptstraße werden diese Abstellmöglichkeiten stark genutzt. Das Parken am Straßenrand sorgt teilweise für gefährliche Situationen an schwer einsehbaren Kreuzungen, wie bspw. an den Kreuzungen Hauptstraße-Bullerstraße und Hauptstraße-Niederstraße. An diesen Stellen versperren parkende Fahrzeuge auf den an den Kreuzungen nächstgelegenen Parkplätzen die Einsicht der Hauptstraße (vgl. Abbildung 13). Diese Sicherheitsprobleme sind auch in der Online-Karte thematisiert worden. Zusätzlich stellt das straßenbegleitende Parken entlang der Hauptstraße sowie das Halten von Fahrzeugen auf Radwegen eine Gefahr für die weiteren Verkehrsteilnehmer\*innen dar. Grundsätzlich wurden in der Online-Karte fast ausschließlich Beiträge zu Gefahrenstellen verfasst. Dazu zählt auch die Einfahrt von der Hauptstraße zum REWE-Parkplatz, die von Radfahrenden in der Gegenrichtung verbotswidrig als Ausfahrt genutzt wird.

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

#### 4.1.4 Ladeinfrastruktur und Carsharing

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



Abbildung 14: Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Anröchte

(links: Ladesäule an der Gemeindeverwaltung, rechts: Ladesäule bei der Volksbank Anröchte) [eigene Aufnahmen]

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

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



Abbildung 15: Mitfahrerbank am Ortsausgang Berge  
[eigene Aufnahme]

#### 4.1.5 Zusammenfassung MIV

### Erkenntnisse



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

### Handlungsansätze



- ▶ Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur
- ▶ Änderung der Parkraumsituation im Ortskern
- ▶ Einrichten eines Carsharing Angebotes
- ▶ Überprüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen an relevanten Stellen

## 4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

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

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

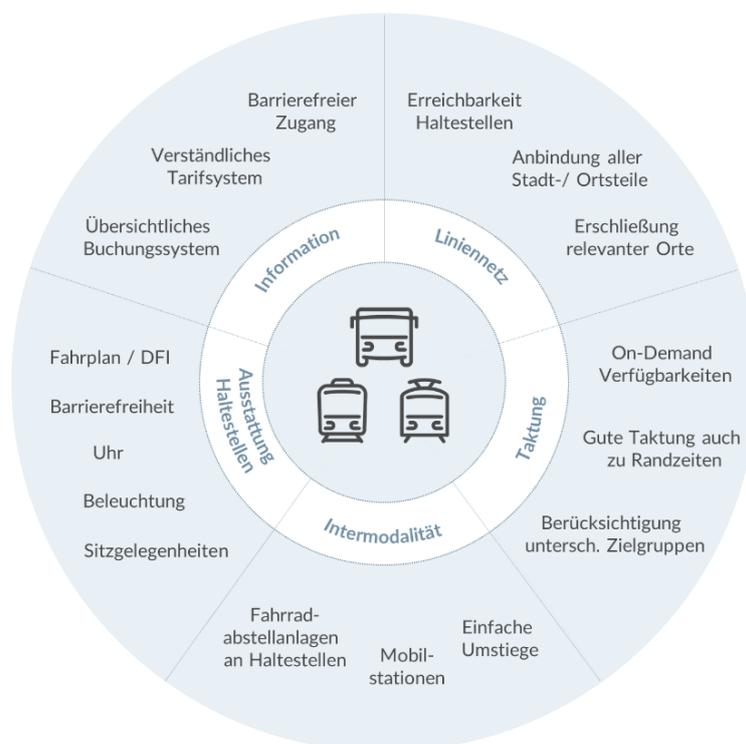


Abbildung 16: Anforderungen an den ÖPNV

[eigene Darstellung unter Hinzunahme von BMVI 2016]

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

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

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

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

#### 4.2.1 Nutzungsdaten zum ÖPNV

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

#### 4.2.2 Straßengebundener Personennahverkehr

Die beiden interkommunalen Buslinien R61 und S60 verbinden die Gemeinde Anröchte auf der Nord-Süd-Achse mit den umliegenden Kommunen Lippstadt und Erwitte im Norden und Belecke und Warstein im Süden (vgl. Abbildung 18). Damit ist die Gemeinde über den Busverkehr an drei der Kommunen angeschlossen, mit denen die größten Pendelverkehre bestehen (Lippstadt, Erwitte, Warstein). Die Taktung der Buslinien S60 und R61 sind für den Berufsverkehr geeignet. Im April 2022 wurde die Taktung des S60 in den Morgenstunden kürzlich noch erhöht. Zusätzlich werden die Abendstunden bedient und auch am Wochenende besteht reger Busverkehr zwischen den Kommunen. Dieses Angebot wird durch den Nachtbus N1 zwischen Anröchte, Erwitte und Lippstadt in den Abendstunden ergänzt.

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

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

Zur Stadt Soest im Westen, welche nach Anzahl der aus Anröchte auspendelnden Personen an zweiter Stelle steht, besteht allerdings bisher keine regionale Buslinie<sup>3</sup>. Lediglich ein Taxibus bindet den Ortsteil Altengeseke mit Soest an. Diese fehlende Verbindung wurde auch mehrfach in der Online-Karte thematisiert und deutet auf Nutzer\*innenpotenzial hin. Aufgrund der hohen Pendelbeziehungen sollte ein Ausbau des Busverkehrs von Anröchte bis Soest, insbesondere zu den Pendelzeiten, überprüft werden. Aus der Online-Karte geht zusätzlich hervor, dass diese Busverbindung auch in den Zwischenzeiten für den Freizeitverkehr gewünscht wird. Zu einer Einrichtung einer Buslinie von Anröchte nach Soest gehört auch die Anbindung an den Bahnhof in Bad Sassendorf, welcher dazwischen liegt. Auf diese Weise würden die Anröchter Bewohner\*innen neben dem Bahnhof in Lippstadt auch über den Bahnhof in Bad Sassendorf an die Nahverkehrsstrecke Münster – Warburg (RB 89) angebunden werden. Auch diese Anbindung ist laut Teilnehmenden der Online-Karte sowie der öffentlichen Auftaktveranstaltung erwünscht.

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

Zusätzlich zu den Buslinien für den Schülerverkehr besteht in Anröchte die Buslinie 661, welche ausschließlich in den Abendstunden und innerhalb des Gemeindegebietes (*Klieve, Altengeseke, Mellrich, Effeln*) von Montag bis Samstag als Taxibus unterwegs ist. Diese Verbindung wird insbesondere der jugendlichen Bevölkerung zugutekommen. Auch der Ortsteil *Berge* ist in den Abendstunden von Montag bis Samstag über eine Taxibuslinie (658) angebunden. So sind alle bevölkerungsstärksten Ortsteile auch in den Abendstunden an den Ortskern angebunden (vgl. Abbildung 18).

---

<sup>3</sup> Schulbuslinien werden in der ÖPNV-Analyse nicht berücksichtigt, weil nicht alle Personen dieses Angebot nutzen können

## **Helmo**

Der Busverkehr innerhalb des Gemeindegebietes beschränkt sich auf die Schulzeiten und Abendstunden. Um auch zu anderen Zeiten flexibel und nach Bedarf mit dem Bus im Gemeindegebiet unterwegs sein zu können, besteht in Anröchte seit dem 20.09.2021 ein „On-Demand“-Busangebot. Dieser neue Mobilitätsservice, der sich „Helmo“ (Hellweg mobil) nennt, bietet innerhalb des gesamten Gemeindegebiets flexible, frei wählbare Verbindungen ohne strikten Fahrplan und Linienweg innerhalb festgelegter Zeitfenster (vgl. Abbildung 17). Es handelt sich dabei um ein Pilotprojekt des Kreises Soest. Die Fahrtbuchung erfolgt über eine spezielle Buchungs-App oder per Telefon. Mit „Helmo“ wird das Busangebot bedarfsgerecht ergänzt.



Abbildung 17: Helmo On-Demand Busangebot in Anröchte  
[eigene Darstellung]

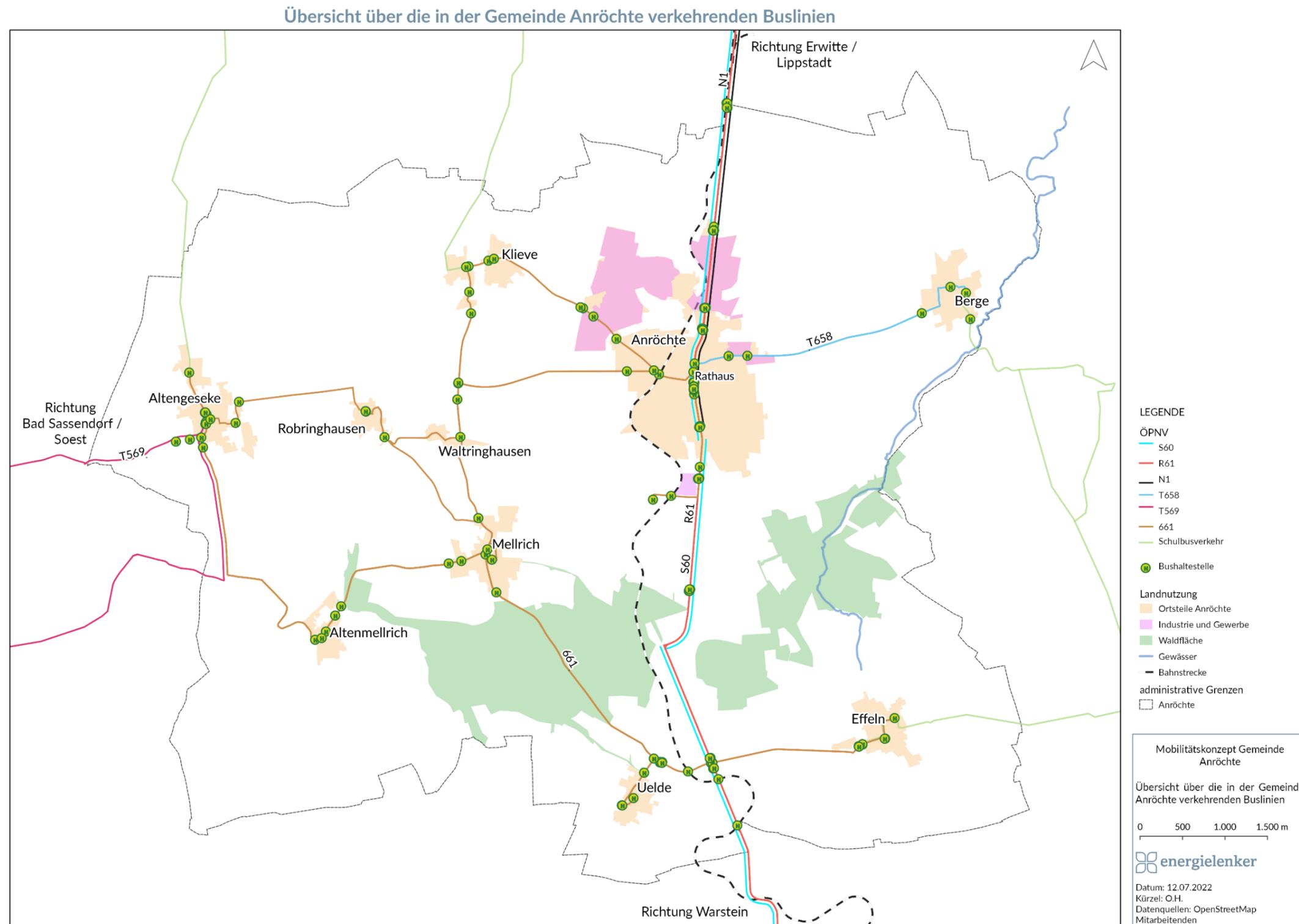


Abbildung 18: Busliniennetz der Gemeinde Anröchte  
 [eigene Darstellung nach OpenStreetMap]

### 4.2.3 Intermodalität

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

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

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

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

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

Das Potenzial zur Mobilstation am Rathaus wurde erkannt und der Umbau der Haltestelle zu einer entsprechenden Mobilstation (Größe M) ist für das Jahr 2023 geplant. (vgl. Abbildung 19). Weitere Mobilstationen wären denkbar.



Abbildung 19: Potenzielle Mobilstation am Rathaus in Anröchte

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

Auch die Haltestelle *Bürgerhaus* stellt als Knotenpunkt vieler Buslinien und auf Grund der zentralen Lage das Potenzial für eine Mobilstation dar. Hier besteht zusätzlich viel Platz für die Einrichtung zusätzlicher Mobilitätsangebote. Bisher ist diese Haltestelle allerdings weniger gut ausgebaut (vgl. Abbildung 20). Es fehlt hier an einer adäquaten und sicheren Überdachung, einer Sitzmöglichkeit, Beleuchtung, Fahrplan und insbesondere an naheliegenden Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 20: Haltestelle Bürgerhaus in Anröchte

[eigene Aufnahme]

#### 4.2.4 Barrierefreiheit im ÖPNV

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

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

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

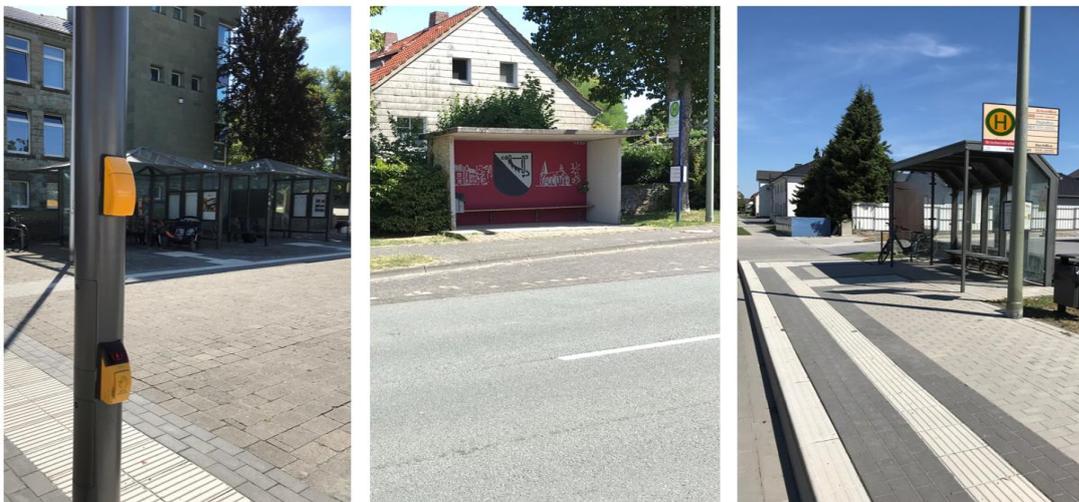


Abbildung 21: Barrierefreiheit im ÖPNV

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

#### 4.2.5 Zusammenfassung ÖPNV

##### Erkenntnisse



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

##### Handlungsansätze



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

### 4.3 RADVERKEHR

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

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



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

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

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

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

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

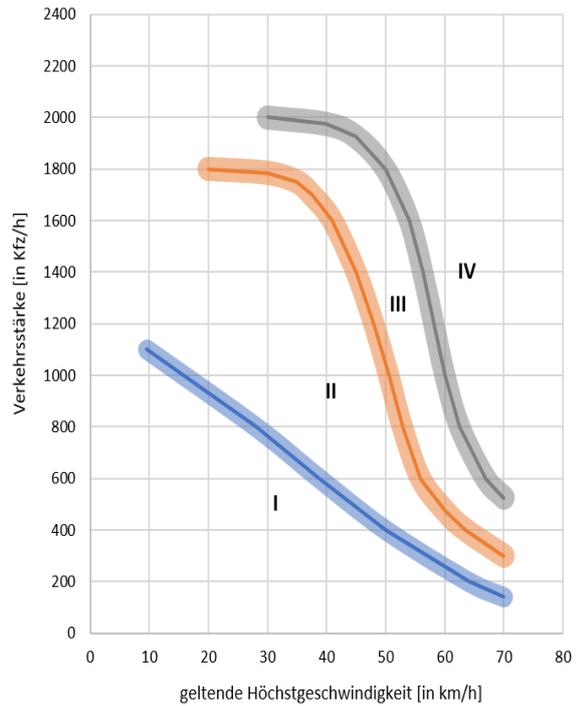


Abbildung 23: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung  
[eigene Darstellung nach FGSV 2010: 19]

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

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

#### 4.3.1 Nutzungsdaten zum Radverkehr

In Anröchte kann ein Drittel aller Wege auf die Verkehrsmodi des Umweltverbundes zurückgeführt werden (33 %), von denen der Radverkehr 10 % ausmacht. Auch wenn der Radverkehrsanteil in den letzten acht Jahren (2011 bis 2019) um 1 % gestiegen ist, liegt der Wert 5 % unterhalb des Radverkehrsanteils am kreisweiten Modal Split (Planersocietät 2022). Grundsätzlich ist dennoch ein deutlicher Anstieg des Anteils des Umweltverbundes in Anröchte zu verzeichnen, sodass von einem Interesse am Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund ausgegangen werden kann.

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

#### 4.3.2 Radverkehrsanlagen

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

##### ***Radwegenetz***

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



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

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

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

Radwegenetz in der Gemeinde Anröchte

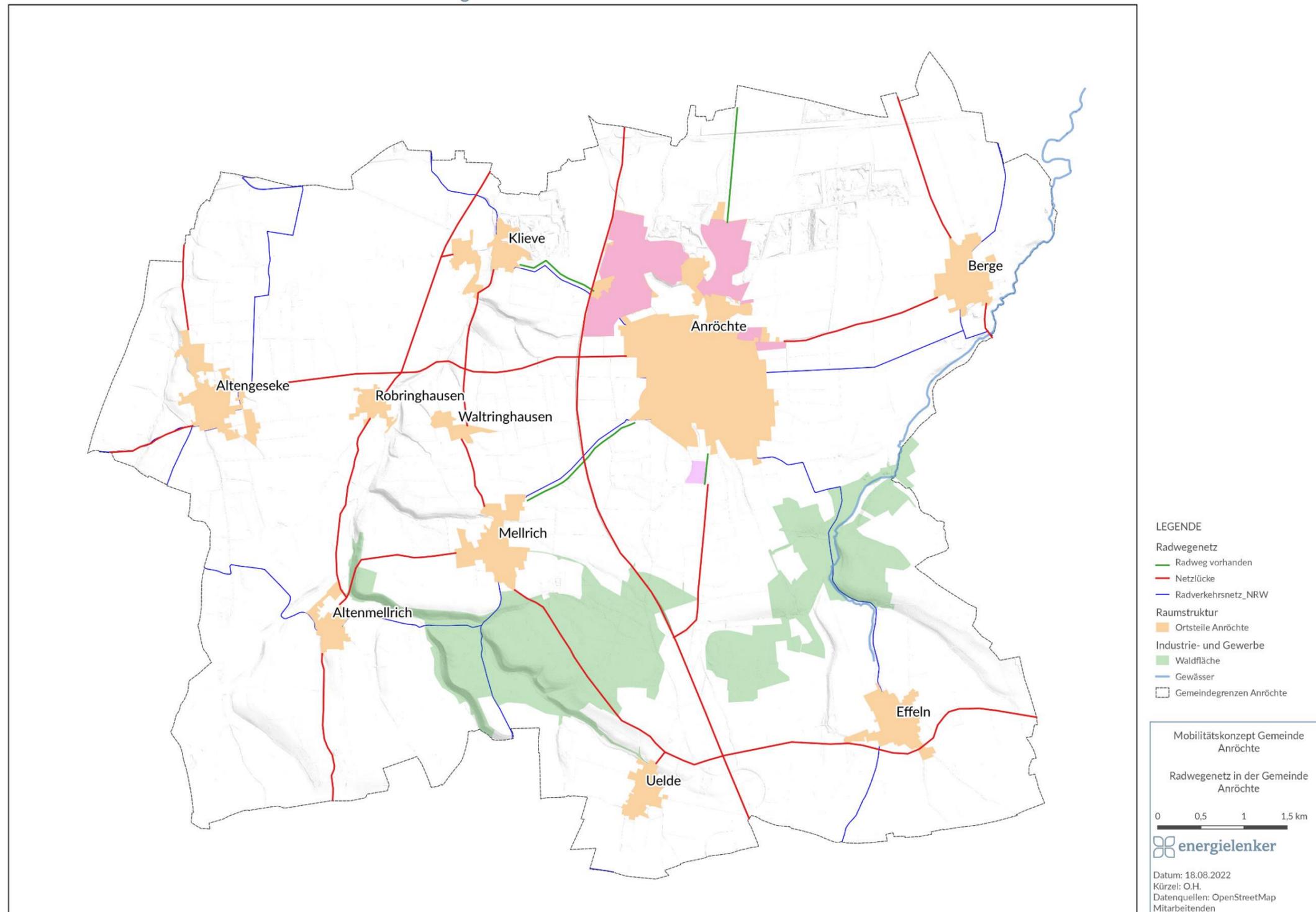


Abbildung 25: Radwegenetz in der Gemeinde Anröchte  
 [eigene Darstellung nach OpenStreetMap Beteiligten und IT.NRW]

### **Radwegequalität**

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

In den Ortsteilen der Gemeinde Anröchte konnten insgesamt vier verschiedene Führungsformen identifiziert werden:

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

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



*Abbildung 26: Radverkehrssituation an der Hauptstraße*

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

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



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

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

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



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

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

### 4.3.3 Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr

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

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

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

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

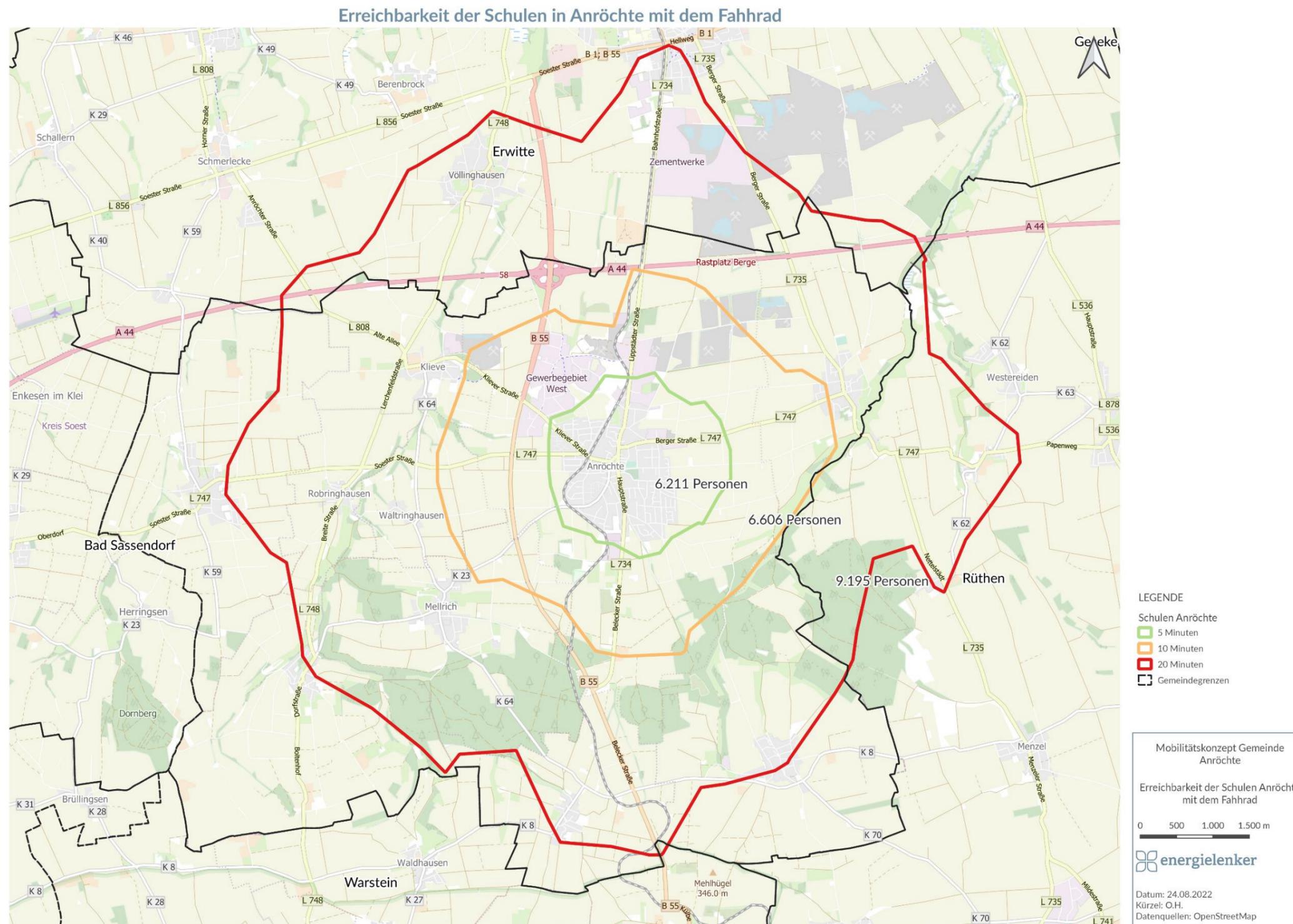


Abbildung 29: Erreichbarkeit der Schulen in Anröchte mit dem Fahrrad (in 5, 10 und 20 Minuten)  
 [eigene Darstellung nach OpenStreetMap und Zensus 2011]

#### 4.3.4 Fahrradabstellanlagen

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

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



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

[eigene Aufnahme]

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



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

[eigene Aufnahme]

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

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

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



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

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

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



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

#### 4.3.5 Zusammenfassung Radverkehr

##### Erkenntnisse



- ▶ Geringer Anstieg des Radverkehrsanteils am Modal Split in den letzten acht Jahren (2011 bis 2019) von 9 % auf 10 %
- ▶ Gut ausgebaute Radwege zwischen Anröchte und den Ortsteilen Mellrich, Klieve, und EffelIn (teilweise Beschilderung und Oberfläche verbesserungswürdig)
- ▶ Fehlende Radwegeverbindungen zwischen den weiteren Ortsteilen
- ▶ Konfliktpotenzial durch zu schmale Radwege und fehlende Optionen zum Linksabbiegen innerorts (insb. Hauptstraße)
- ▶ Fehlende Hinweise bei Überleitungen zwischen wechselnden Führungsformen
- ▶ Unsichere Situationen durch schwer einsehbare Kurven und Mischverkehrsführung bei großen Differenzen in der Geschwindigkeit
- ▶ Teilweise unklare Radwegemarkierungen / -beschilderung
- ▶ Abstellanlagen sind größtenteils nicht-zeitgemäße Vorderradhalter

##### Handlungsansätze



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

## 4.4 FUßVERKEHR

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

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

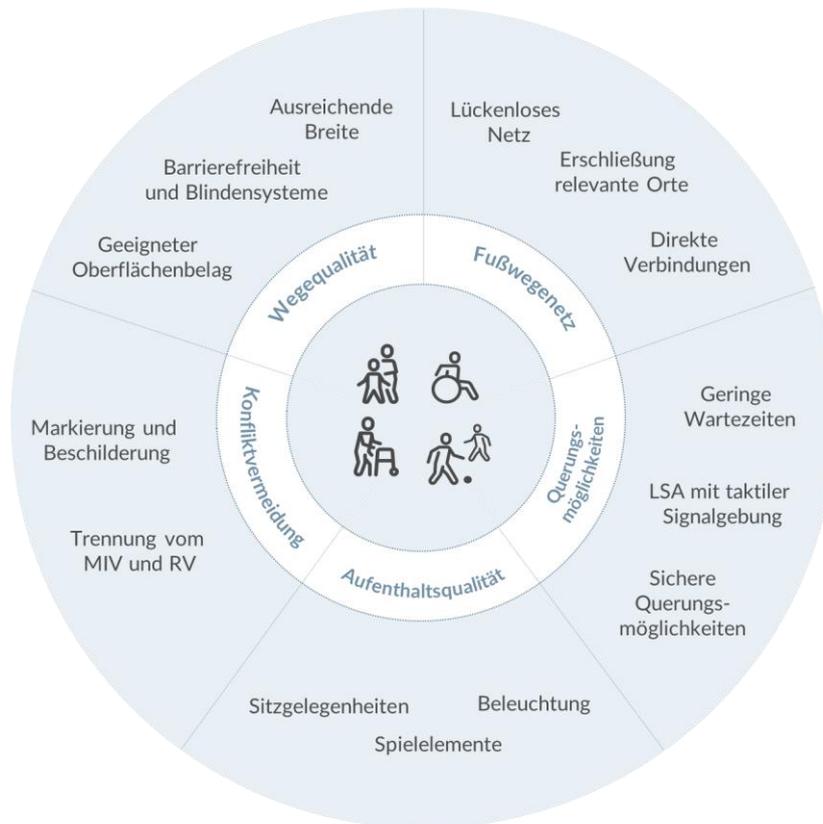


Abbildung 34: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur  
[eigene Darstellung auf Grundlage von Umweltbundesamt 2018]

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

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

Die EFA unterscheiden im Grundsatz drei Funktionsbereiche auf einem Gehweg, aus deren Zusammenspiel sich die empfohlene Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 m ergibt (vgl. Abbildung 35):

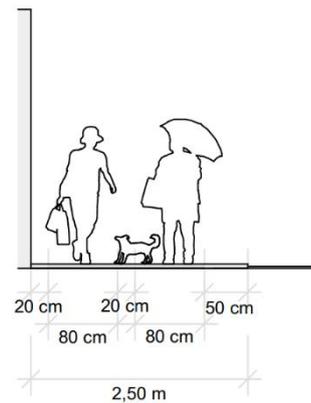


Abbildung 35: Mindestgehwegbreite  
[eigene Darstellung auf Grundlage von FUSS e.V. o.J.]

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

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

#### 4.4.1 Nutzungsdaten zum Fußverkehr

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

#### 4.4.2 Betrachtung des zentralen Ortskerns

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

Im Ortskern Anröchte (vgl. Abbildung 36) sind mehrere Ziele in zentraler Lage vorzufinden, nämlich: 3 Lebensmitteleinzelhändler (REWE, Lidl, SB Lüning), 2 Schulen (Grundschule, Sekundarschule), das Rathaus, das Bürgerhaus sowie eine Sporthalle und einen Sportplatz.

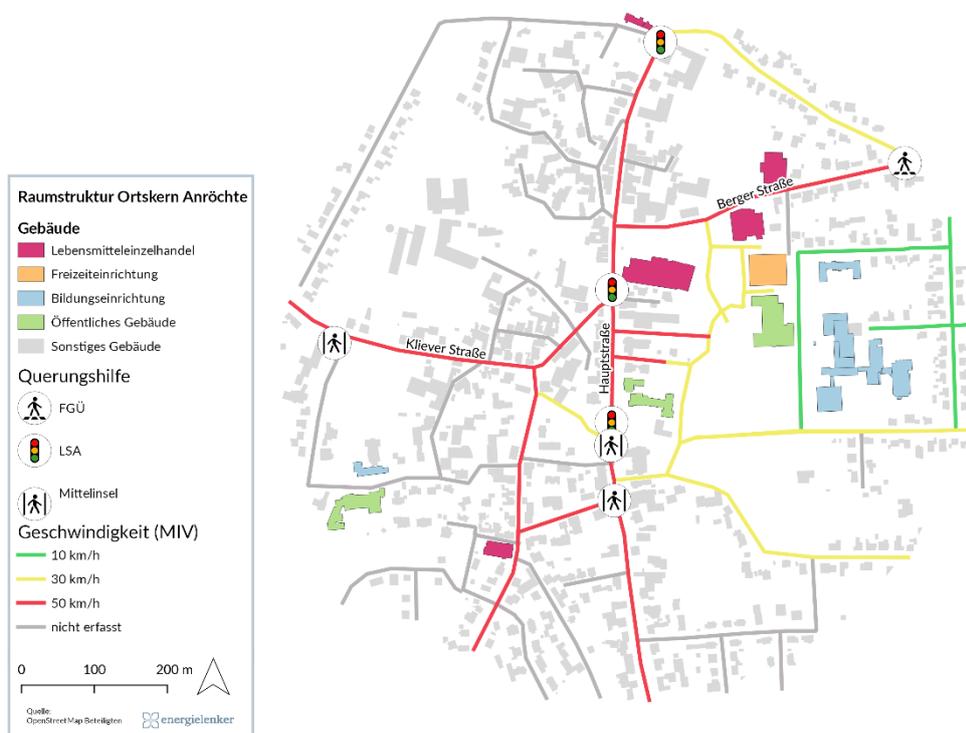


Abbildung 36: Verkehrssituation im Ortskern Anröchte (Fußverkehr)  
[eigene Darstellung nach IT.NRW]

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

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

### **Schulwege**

Eine Bevölkerungsgruppe, der im Fußverkehr eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden soll, ist die der Schülerinnen und Schüler. Aufgrund des jungen Alters und der geringen Erfahrung im Straßenverkehr können Verkehrssituationen noch nicht richtig eingeschätzt werden. Im zentralen Ortsteil der Gemeinde Anröchte besteht das Angebot eines sogenannten „Walking Bus“ (vgl. Abbildung 37). Dies ermöglicht Grundschulkindern gemeinsam und sicher, unter Begleitung eines Erwachsenen, als Gruppe zur Schule zu laufen. So können auch kleine Kinder selbständig, ohne Elternteil, zur Schule kommen.



Abbildung 37: Walking Bus in der Gemeinde Anröchte  
[eigene Aufnahme]

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

### **Barrierefreiheit**

Eine weitere Bevölkerungsgruppe, der im Rahmen der Betrachtung der Fußverkehrsinfrastruktur Aufmerksamkeit gewidmet werden soll, ist die der Senior\*innen und Menschen mit einer Behinderung. Diese Bevölkerungsgruppe ist abhängig von barrierefreien Gehwegen und Querungen, um sicher vom Start- zum Zielort zu kommen. Im Ortskern Anröchte bestehen zwar barrierefreie Wege, jedoch sind die Querungshilfen und taktilen Leitsysteme veraltet (vgl. Abbildung 38). Fehlende oder veraltete taktile Leitsysteme an den Querungshilfen können bei Menschen mit einer Sehbehinderung für Verwirrung sorgen und sind nach Vorgaben der EFA zu gestalten (Leitlinien, Aufstellfläche, usw.).



Abbildung 38: Barrierefreiheit im Ortskern Anröchte

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

Die Gehwege entlang der Hauptstraße sind jedoch barrierefrei gebaut worden und für alle Personen gut begehbar, denn es lassen sich keine Umlaufsperrern oder Hindernisse feststellen. Lediglich einzelne Unebenheiten können für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, zum Hindernis werden. Zusätzlich sind alle Bordsteinkanten an den Querungshilfen abgesenkt, sodass auch Menschen mit einem Rollstuhl oder Rollator die Anlage sicher benutzen können. Nur die Querung der Karl-Maertín-Straße an der Mündung zur Hauptstraße könnte, aufgrund der fehlenden Absenkung, bei einigen Personen zu Problemen führen (vgl. Abbildung 38, linksunten).

### **Aufenthaltsqualität**

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



Abbildung 39: Aufenthaltsqualität im Ortskern Anröchte

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

#### 4.4.3 Fußverkehrsinfrastruktur im restlichen Gemeindegebiet

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



Abbildung 40: Fußverkehrsinfrastruktur in den Ortsteilen  
[eigene Aufnahmen]

Eine große Barriere für den Fußverkehr stellen in den jeweiligen Ortsteilen auch die zentralen Hauptverkehrsstraßen dar. Zur Überquerung dieser Verkehrsachsen sind vielerorts Unterstützungen eingerichtet. Dazu zählen beispielsweise vorgezogene Seitenräume. An manchen Stellen ist auch ein taktiles Leitsystem eingerichtet.



Abbildung 41: Unterstützung für die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen  
[eigene Aufnahmen]

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



Abbildung 42: Zu schmaler Fußweg an der Dorfstraße am Ortsausgang Altenmellrich  
[eigene Darstellung]

#### 4.4.4 Erreichbarkeitsanalyse im Fußverkehr

Ähnlich wie im Kapitel zum Thema Radverkehr ist auch für den Fußverkehr eine Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt worden. Die dabei errechneten Daten sind in Tabelle 11 ersichtlich. Zusätzlich zeigt Abbildung 43 beispielhaft, wie die Ergebnisse für die fußläufige Erreichbarkeit des Rathauses in Anröchte aussehen.

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

*Tabelle 11: Fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Anröchte*

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

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

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

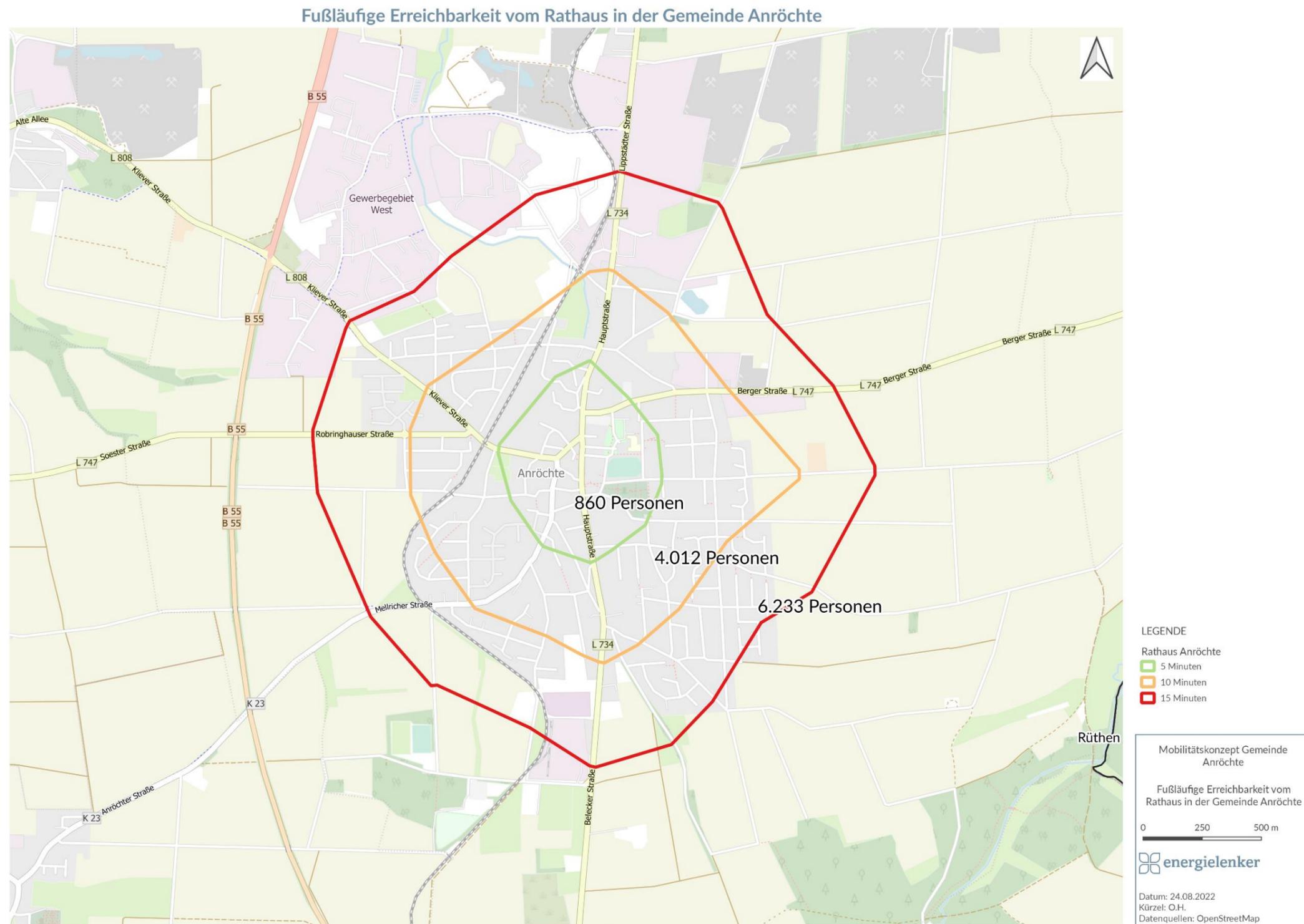


Abbildung 43: Erreichbarkeit vom Rathaus in Anröchte zu Fuß (in 5, 10 und 15 Minuten)  
[eigene Darstellung nach OpenStreetMap und Zensus 2011]]

#### 4.4.5 Zusammenfassung Fußverkehr

##### Erkenntnisse



- ▶ Umfangreicher Anstieg des Fußverkehrsanteils am Modal Split auf aktuell 18 % (2019), damit über dem kreisweiten Durchschnitt
- ▶ Innerhalb der Ortsteile sind Ziele fußläufig gut erreichbar
- ▶ Insgesamt gute Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern und in den Ortsteilen: größtenteils barrierefrei (insb. im Ortskern), taktiles Leitsystem vielerorts vorhanden (teilweise veraltet), hohe Aufenthaltsqualität
- ▶ Teilweise zu schmale Gehwege
- ▶ Gefährliche Situationen durch schmale / nichtexistierende Gehwege entlang einige schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen
- ▶ Walking Bus für den Schülerverkehr im Ortskern

##### Handlungsansätze



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

#### 4.5 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE

Handlungsfeld	Bestand	Handlungsbedarfe/-potenziale	Planungen
MIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ MIV ist Hauptverkehrsträger, aber Rückgang am Modal Split um 12 % (aktuell (2019) 67 %)</li> <li>▶ Erhöhte Pkw-Besitzquote</li> </ul> <p><b>Fließender und ruhender Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Hohe Verkehrsstärke auf der B55, der „Hauptstraße“ und der „Kliever Straße“</li> <li>▶ Ausreichend Parkraum im zentralen Ortskern</li> <li>▶ Gefahrenstellen durch parkende Pkw an schwer einsehbaren Kreuzungen und durch das Hereinragen auf Rad- und Gehwege entlang der Hauptstraße</li> </ul> <p><b>E-Mobilität und Carsharing</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zwei öffentliche Ladesäulen im Ortskern</li> <li>▶ kein Carsharing-Angebot, aber Mitfahrerbank</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Überprüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen an relevanten Stellen</li> <li>▶ Änderung der Parkraumsituation im Ortskern</li> <li>▶ Stärkere Kontrolle des ruhenden Verkehrs bezüglich Ordnungswidrigkeiten</li> <li>▶ Ausweitung der E-Ladeinfrastruktur</li> <li>▶ Einrichten eines Carsharing Angebotes</li> </ul>	
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ÖPNV Anteil am Modal Split sehr gering (5 %)</li> </ul> <p><b>Straßengebundener ÖPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gute Anbindung auf der Nord-Süd Achse durch die S60, aber fehlende Anbindung an Soest (als zweit-größtes Ziel von Auspendelnden) und an Bad Sassendorf (Bahnhof)</li> <li>▶ Pilotprojekt „Helmo“ ergänzt den innergemeindlichen Busverkehr</li> </ul> <p><b>Barrierefreiheit &amp; Intermodalität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einige relevante Bushaltestellen im Ortskern sind barrierefrei ausgebaut, im restlichen Gemeindegebiet nur vereinzelt</li> <li>▶ Intermodalität: Kürzliche Anpassungen zur verbesserten Abstimmung von Bus und Bahn</li> <li>▶ Wenige Bushaltestellen verfügen über Radabstellanlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Anbindung von wichtigen interkommunalen Zielen (insb. Soest)</li> <li>▶ „Helmo“ verstetigen / verbessern</li> <li>▶ Barrierefreier Ausbau der relevanten Haltestellen in den Ortsteilen</li> <li>▶ Ausstattung Haltestellen mit Radabstellanlagen</li> <li>▶ Einrichten von Mobilstationen an zentralen Haltestellen in der Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ausführung Umbau der Bushaltestellen der Linie S60 – Ortsdurchfahrt Anröchte bis 2023 (Haltestelle Freibad ist noch auszuführen)</li> <li>▶ Antrag auf Förderung für barrierefreien Ausbau je einer Haltestelle in Altengeseke, Berge, Effeln, Klieve, Mellrich und Uelde wurde gestellt</li> <li>▶ Umbau der Haltestelle Rathaus zur Mobilstation – M (2023)</li> </ul>

<p><b>Radverkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bescheidener Anstieg des Radverkehrsanteils am Modal Split in den letzten acht Jahren (2011 bis 2019) um 1 % auf 10 %</li> </ul> <p><b>Radverkehrsanlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gut ausgebaute Radwege zwischen Anröchte und den Ortsteilen Mellrich, Klieve, und Effeln (teilweise Beschilderung und Oberfläche verbesserungswürdig)</li> <li>▶ Fehlende Radwegeverbindungen zwischen den weiteren Ortsteilen</li> <li>▶ Konfliktpotenzial durch zu schmale Radwege und fehlende Linksabbiegemöglichkeiten innerorts (insb. Hauptstraße)</li> <li>▶ Fehlende Hinweise bei Überleitungen zwischen wechselnden Führungsformen</li> <li>▶ Unsichere Situationen durch schwer einsehbare Kurven und Mischverkehrsführung bei großen Differenzen in der Geschwindigkeit</li> <li>▶ Teilweise unklare Radwegemarkierungen/ -Beschilderung</li> </ul> <p><b>Abstellanlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Qualitativ überwiegend nicht zeitgemäß</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verbesserung der Oberflächenqualität und Beschilderung an bestehenden Radwegen zwischen den Ortsteilen</li> <li>▶ Ausbau fehlender Radwege zwischen den Ortsteilen nach Bedarf</li> <li>▶ Ausbau der Radwege auf Mindestmaß an geeigneten Stellen im Ortskern</li> <li>▶ Verbesserung der Übergänge zwischen wechselnden Führungsformen</li> <li>▶ Verbesserung der Radverkehrssicherheit</li> <li>▶ Erneuerung und Ausbau der Radabstellanlagen an relevanten Stellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Radwegenetzkonzept ist Planung</li> <li>▶ E-Ladestation im Ortsteil Effeln</li> </ul>
<p><b>Fußverkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Umfangreicher Anstieg des Fußverkehrsanteils am Modal Split auf aktuell 18 % (2019)</li> </ul> <p><b>Fußverkehrsinfrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Innerhalb der Ortsteile sind Ziele fußläufig gut erreichbar</li> <li>▶ Insgesamt gute Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern und in den Ortsteilen: größtenteils barrierefrei (insb. im Ortskern), taktiles Leitsystem vielerorts vorhanden (teilweise veraltet), hohe Aufenthaltsqualität</li> <li>▶ Teilweise zu schmale Gehwege</li> <li>▶ Gefährliche Situationen durch schmale Gehwege entlang der schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen</li> <li>▶ Walking Bus vorhanden im Ortsteil Anröchte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Erweiterung der Gehwegebreite an geeigneten Stellen</li> <li>▶ Verbesserung der Fußverkehrssicherheit an den schnellbefahrenen Hauptverkehrsstraßen und im Umkreis von für den Schülerverkehr relevanten Bushaltestellen</li> <li>▶ Erneuerung des taktilen Leitsystems an relevanten Stellen</li> <li>▶ Schaffung neuer Querungshilfen an relevanten Stellen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>▶ Instandhaltung und Erweiterung der hohen Aufenthaltsqualität in allen Ortsteilen</li> </ul>	

## 5 LITERATURVERZEICHNIS

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2016): „To make people bike more often“. Abrufbar unter: [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien\\_Fahrradinfrastruktur.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien_Fahrradinfrastruktur.pdf)
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018b): Verkehr in Zahlen 2018/2019. 47. Jahrgang. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen\\_2019.html](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2019.html)
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Abrufbar unter: <https://www.vdv.de/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-low-bmvi.pdf>
- BMU, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. Abrufbar unter: [https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan\\_2050\\_bf.pdf](https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf)
- DLR, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2015): Intermodalität. Abrufbar unter: [https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU\\_Intermodalitaet.pdf](https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU_Intermodalitaet.pdf)
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2002): EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- FUSS e.V. (o.J.): Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter. Abrufbar unter: <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>
- Gemeinde Anröchte (2022): Aufstellung über die Bevölkerung in den Ortschaften der Gemeinde Anröchte nach dem Stand vom 01.02.2022. Abrufbar unter: [https://www.anroechte.de/fileadmin/user\\_upload/Wohnen\\_Leben/Einwohnerstatistik/Monatsstatistik\\_01\\_2022.pdf](https://www.anroechte.de/fileadmin/user_upload/Wohnen_Leben/Einwohnerstatistik/Monatsstatistik_01_2022.pdf)
- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022a): Kommunalprofil Anröchte. Abrufbar unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05974004.pdf>

- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022b): Pendleratlas.  
Abrufbar unter: <https://www.pendleratlas.nrw.de/>
- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen, Stand 31.12.2021. Abrufbar unter:  
<https://www.it.nrw/statistik/eckdaten/bevoelkerung-nach-gemeinden-93051>
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2022): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, 1. Januar 2022 (FZ 3). Abrufbar unter:  
[https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3\\_b\\_uebersicht.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html)
- Planersocietät (2020): Mobilitätsuntersuchung im Kreis Soest 2019. Endbericht  
Abrufbar unter: [https://www.kreis-soest.de/verkehr\\_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/mobilitaetsbefragung/201202\\_Mobilitaetsuntersuchung\\_im\\_Kreis\\_Soest\\_2019\\_Endbericht.pdf](https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/mobilitaetsbefragung/201202_Mobilitaetsuntersuchung_im_Kreis_Soest_2019_Endbericht.pdf)
- RLG, Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (2022): Linienfahrpläne. Abrufbar unter:  
<https://www.rlg-online.de/fahrgast/fahrt-planen/linienfahrplan>
- UBA, Umweltbundesamt (2021): Mobilität privater Haushalte. Abrufbar unter:  
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#verkehrsleistung-im-personentransport>
- UBA, Umweltbundesamt (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovation für eine nachhaltige Mobilität. Abrufbar unter:  
[umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20\\_texte\\_94-2019\\_rechtsinnmobil\\_1-teilbericht-recht-innovation\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinnmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf)  
abgerufen
- UBA, Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Abrufbar unter:  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15\\_texte\\_75-2018\\_geht-doch\\_v6.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf)