

 Endbericht

Stadt Ahlen

Kommunales Mobilitätskonzept

Schwerpunkt Förderung des ÖPNV und intermodale Mobilität

Kassel, 12. November 2021

Auftraggeber:

Stadt Ahlen

Westenmauer 10
59227 Ahlen

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Kathrin Fietze M. Sc., Dr.-Ing. Timo Barwisch

In Kooperation mit

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 31 09 72 80, Fax 0561 / 31 09 72 89
kassel@LK-argus.de, www.LK-argus.de

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung – Anlass des Mobilitätskonzeptes der Stadt Ahlen	6
1.1	Verfahren und Beteiligungsprozess	7
1.2	Einordnung in weitere Prozesse und Initiativen in der Stadt Ahlen	8
2	Rahmenbedingungen	10
2.1	Bestehende Konzepte	10
2.1.1	Regional	10
2.1.2	Stadt Ahlen	12
2.2	Laufende und geplante Maßnahmen	14
3	Struktur des Untersuchungsraumes	17
3.1	Lage und Verkehrsanbindung	17
3.2	Bevölkerungsentwicklung	17
3.3	Siedlungsstruktur	18
3.4	Wirtschaftsstruktur	19
3.5	Bildungseinrichtungen	20
3.6	Versorgungs- und Gesundheitsinfrastruktur	21
3.7	Freizeit- und Naherholungsziele	22
3.8	Mobilitätsverhalten	22
4	Analyse der Mobilitätsangebote	28
4.1	Fußverkehr	28
4.2	Radverkehr	30
4.3	ÖPNV/ SPNV	34
4.4	MIV	42
4.4.1	Fließender Individualverkehr	42
4.4.2	Ruhender Individualverkehr	43
4.5	Verknüpfung	46
4.6	Wirtschaftsverkehr	52
4.7	Verkehrssicherheit	55
5	Entwicklungsperspektiven	58
5.1	Einwohnerentwicklung	59
5.2	Entwicklung der Schüler*innenzahlen	59

5.3	Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen	59
5.4	Entwicklung des Arbeitsmarktes	60
5.5	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur	61
6	Ahlen 2030plus – Leitbild zur Mobilitätsentwicklung in Ahlen	62
7	Maßnahmenkonzept	68
7.1	Mobilität in Ahlen ist Grundlage einer gleichberechtigten, barrierefreien, sicheren und bezahlbaren Teilhabe für alle Bürger*innen	68
7.2	Den öffentlichen Personennahverkehr als lokales und regionales Rückgrat der Mobilität ausbauen	76
7.3	Den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) fördern, Ahlen zu einem Vorreiter der vernetzten Mobilität zu entwickeln	93
7.4	Öffentliche Straßenräume aufwerten, den Fußverkehr sicher gestalten und kurze Wege ermöglichen	106
7.5	Gesamtstädtische Lücken im Radverkehr schließen, Infrastrukturen sicher und nutzer*innengerecht gestalten	112
7.6	Den motorisierten Individualverkehr verträglich gestalten und dosieren	131
7.7	Die wirtschaftliche Bedeutung Ahlen langfristig sichern, die Wirtschafts- und Güterverkehre nachhaltig steuern	138
7.8	Die Ahlener Bürger*innen durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement für ihr Verkehrsverhalten sensibilisieren und die Verkehrssicherheit erhöhen	142
8	Priorisierung und Umsetzungsfolge der Maßnahmen	154
8.1	Kosten-Nutzen-Bewertung	154
8.2	Synergien und Zielkonflikte	155
8.3	Zeitliche Reihung der Maßnahmenumsetzung	156
9	Umsetzung von Maßnahmen	162
9.1	Umsetzungsprogramm ÖPNV und Vernetzte Mobilität	162
9.2	Steuerung und Koordinierung der Umsetzung	162

Tabellenverzeichnis

■	Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2018	18
■	Tabelle 2: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen	18
■	Tabelle 3: Arbeitsplatzstandorte der Stadt Ahlen (400 Arbeitsplätze und mehr)	20
■	Tabelle 4: Schulstandorte (ohne Grundschulen) in Ahlen	21
■	Tabelle 5: Schließung von Schulstandorten	21
■	Tabelle 6: Auflistung mobilitätsrelevanter Einrichtungen	22
■	Tabelle 7: Nutzergruppenspezifische Mobilitätsanforderungen	25
■	Tabelle 8: SPNV-Angebot in Ahlen	36
■	Tabelle 9: Fahrpreistabelle zu ausgewählten Zielen ausgehend vom Bahnhof Ahlen (Stand: April 2020)	39
■	Tabelle 10: Ausstattungsmerkmale Verknüpfungspunkt Ahlen Bahnhof	48
■	Tabelle 11: Bevölkerungsprognose Ahlen bis 2030	59
■	Tabelle 12: Flächenpotenziale Stadt Ahlen (Stand: 2019)	60
■	Tabelle 13: Übersicht über die Maßnahmen für eine gleichberechtigte, barrierefreie, sichere und bezahlbare Mobilität	68
■	Tabelle 14: Übersicht über die Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr	76
■	Tabelle 15: Übersicht über die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und einer vernetzten Mobilität	93
■	Tabelle 16: Übersicht über die Maßnahmen für Fußverkehr/ Aufwertung Straßenräume	106
■	Tabelle 17: Übersicht über die Maßnahmen für den Radverkehr	113
■	Tabelle 18: Übersicht über die Maßnahmen zum Motorisierten Individualverkehr	131
■	Tabelle 19: Übersicht über die Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr	138
■	Tabelle 20: Übersicht über die Maßnahmen zu Kommunikation und Mobilitätsmanagement	142
■	Tabelle 21: Anpassung Priorisierung der Maßnahmen durch Bürger*innenbeteiligung	157
■	Tabelle 22: Vorschlag für einen Zeit- und Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in der Stadt Ahlen aus planerischer Sicht bis 2025	158
■	Tabelle 23: Umsetzungstabelle ÖPNV und vernetzte Mobilität	162

Abbildungsverzeichnis

■	Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl Ahlen, Mobilitätsbefragung 2004	23
■	Abbildung 2: Berufspendelnde Stadt Ahlen nach Entfernung (Ausnahme innergemeindliche Pendelnde) (Stichtag: 30.06.2018)	24
■	Abbildung 3: Ladestationen für E-Bikes am Bahndamm sowie in der Westenmauer	31
■	Abbildung 4: Planung Mobilstation Ahlen Bahnhof	47
■	Abbildung 5: Verkehrsunfallstatistik 2012-2019 nach Verkehrsbeteiligung	55
■	Abbildung 6: Mobilitätsleitbild Ahlen 2030plus	63
■	Abbildung 7: Kosten-Nutzen-Bewertung	155
■	Abbildung 8: Synergieeffekte und Zielkonflikte	156
■	Abbildung 9: Maßnahmen-Priorisierung	157

1 Einleitung – Anlass des Mobilitätskonzeptes der Stadt Ahlen

Die Stadt Ahlen liegt im westfälischen Münsterland im Kreis Warendorf. Als kreisangehörige Stadt verfügt sie über 52.582 Einwohner*innen (Stand Dez. 2018)¹ und fungiert auf Grund ihrer Größe und wirtschaftlichen Bedeutung im Kreis als Mittelzentrum. Die Mehrheit der Bevölkerung (84%) lebt in der Kernstadt, die übrigen 16% in den beiden Ortsteilen Dolberg und Vorhelm sowie in diversen Bauernschaften. Aufgrund einer weitestgehend ebenen Topografie sind die Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr gut. Die Kernstadt besitzt sowohl in Nord-Süd-, als auch in Ost-West-Richtung eine Ausdehnung von etwa fünf Kilometern. Dolberg und Vorhelm liegen etwa sechs bis acht Kilometer von der Innenstadt entfernt. Diese kompakte Siedlungsstruktur führt zu nahverkehrsgünstigen Entfernungen auf einem Großteil der zurückzulegenden Wege. Insbesondere im Kernstadtbereich verfügt der Radverkehr mit 28 % über hohe Anteile am Modal Split und wurde in den letzten Jahren sukzessiv durch verschiedene Projekte sowie die Fortschreibung eines Radverkehrskonzeptes gefördert.

Mit dem Stadtbussystem verfügt Ahlen derzeit über ein ÖPNV-Angebot, das insbesondere im Kernstadtbereich aufgrund seiner direkten Konkurrenz zum Radverkehr keine sehr hohe Bedeutung einnimmt. Erst mit zunehmender Wegelänge erreicht der ÖPNV eine wahrnehmbare Relevanz, insbesondere im Regionalverkehr. Der Hauptverknüpfungspunkt der Verkehrsträger im ÖPNV ist der Ende der neunziger Jahre errichtete ZOB am Bahnhof Ahlen. Mit mehr als 3.000 Umstiegen am Tag stellt dieser in Verbindung mit dem schienengebundenen Nahverkehr das Rückgrat des ÖPNV in Ahlen dar.

In den Ortsteilen sind die Anteile des Umweltverbundes deutlich geringer, wenngleich der ÖPNV-Anteil auf Grund der Wegelänge etwas ausgeprägter ist als im Kernstadtbereich. Es überwiegt der MIV mit Anteilen größer als 70%.

Insgesamt weist der MIV in ganz Ahlen mit einem Anteil von 57% eine für den ländlichen Raum typische Größenordnung auf. Dabei verfügt Ahlen über einen nahezu ausgeglichenen Pendlersaldo mit einem leichten Auspendlerüberschuss in die umliegenden Städte Beckum und Hamm sowie in das Oberzentrum Münster.

Die Stadt Ahlen/Westfalen hat als Handlungsgrundlage für die zukünftige, nachhaltige Mobilitätsentwicklung ein kommunales Mobilitätskonzept erarbeitet. Angesichts der hohen Anteile des MIVs am Modal Split zeigt sich, dass trotz hoher Radverkehrsanteile noch deutliche Potentiale für eine Verlagerung zugunsten der Nahmobilität bestehen. Insbesondere bei Distanzen unter fünf Kilometern entfallen in Ahlen 40 % der Wege immer noch auf den MIV. Außerdem sollen die Anteile der Pendler, die den Umweltverbund multi- und/oder intermodal nutzen, gesteigert werden. Eine Reduzierung des MIV-Anteils durch eine Stärkung des Umweltverbundes, eine stärkere Integration der Ortsteile sowie der Pendlerströme in den Umweltverbund stellt eine der zentralen Herausforderungen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Ahlen dar.

Um eine Reduzierung des MIV-Anteils bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes nicht nur im Binnenverkehr, sondern auch in der regionalen Mobilität voranzutreiben, sollen neue Mobilitätsformen in miteinander vernetzten Mobilitätsknotenpunkten gebündelt werden. Dabei kommt dem Bahnhofsareal in Ahlen als übergeordneter Knotenpunkt zukünftig eine besondere Rolle zu und soll

¹ Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2019): Bevölkerungsstand

dementsprechend umgestaltet werden. Der Bahnhof weist dabei als primärer Mobilitätsknotenpunkt der Stadt Ahlen eine besondere Bedeutung auf.

1.1 Verfahren und Beteiligungsprozess

Der Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes erfolgte in vier Leistungsphasen und wurde durch einen breit angelegten Beteiligungs- und Abstimmungsprozess begleitet. Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse und Prognose wurden im Februar 2020 vorgestellt und dienten als Grundlage für die Leitbildentwicklung zur Formulierung nachhaltiger Mobilitätsziele für die Stadt Ahlen. Darauf aufbauend wurde das integrierte Maßnahmenkonzept entwickelt und ein Umsetzungsfahrplan mit Prioritätenreihung erarbeitet.

Das Leitbild wurde am 12. Februar 2020 im Rahmen eines Workshops mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern erarbeitet. Am 01. September 2020 erfolgte eine Zwischenberichterstattung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen. Am 02. Juni wurde die Maßnahmenkonzeption in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen sowie des neukonstituierten Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität vorgestellt. Die abschließende Dokumentation sowie die Vorstellung, Information, Diskussion und die notwendigen Beschlüsse in den politischen Gremien erfolgte im Herbst 2021.

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt in intensiver Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Ahlen sowie Vertreterinnen und Vertretern öffentlicher Belange in einem gemeinsamen Kernteam sowie der Straßenbaukommission als interfraktionelle Arbeitsgruppe. Die Zwischenergebnisse des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes wurden hier intensiv diskutiert.

Die Öffentlichkeit wurde sowohl in der Analyse- als auch in der Konzeptionsphase in unterschiedlichen Formaten eingebunden:

- Öffentliches Mobilitätsforen als Auftaktveranstaltung zur Aufnahme von Anregungen und Hinweisen (Januar 2020)
- Interaktive Online-Karte (sog. Ideenmelder) vom 13.01.2020 bis zum 12.02.2020, in die Ideen, Wünsche und Anregungen zu den Themen Radverkehr, Fußverkehr, Bus & Bahn, Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr sowie zu Verknüpfungspunkten/-möglichkeiten eingetragen und diskutiert werden konnte. Mit über 430 eingetragenen Beiträgen und 3.150 Reaktionen in Form von Kommentaren oder durch eine „gefällt mir“ oder „gefällt mir nicht“-Bewertung erfolgte eine hohe Resonanz
- Vier virtuelle Themenwochen (1. Mehr Attraktivität für den ÖPNV, 2. Vernetzung der Verkehrsarten, 3. Verbesserungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, 4. Verkehrssicherheit für alle) im April/Mai 2021 zur Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenkonzeption
- Auf der Internetseite der Stadt Ahlen wurde unter www.mobilitaet-ahlen.de fortlaufend über den Prozess informiert und Zwischenergebnisse zugänglich gemacht.

1.2 Einordnung in weitere Prozesse und Initiativen in der Stadt Ahlen

Mit der Vorlage VO/1535/2019 wurde die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für die Stadt Ahlen im September 2019 politisch beschlossen. Spezifische Zielstellungen der Bearbeitung sollten sein:

- Durch welche Maßnahmen kann die Anbindungsqualität der Außenbezirke/Stadtteile durch den Umweltverbund an die Kernstadt sowie die Vernetzung untereinander gesteigert werden?
- Durch welche Maßnahmen kann die Anbindungsqualität der Ortsteile durch den Umweltverbund an die Kernstadt gesteigert werden?
- Wie ist das Stadtbussystem veränderbar und in ein System der vernetzten Verkehrsträger integrierbar?
- Welche zusätzlichen Anforderungen an die Infrastruktur resultieren daraus (z.B. ZOB), welche alternativen Betriebsformen sind denkbar und welche Anforderungen bringen diese mit sich?
- Welche Anforderungen stellt die „Mobilität der Zukunft“ an die Entwicklung einer Mobilitätsstation Bahnhof Ahlen?
- Wie kann ein hierarchisches Netz von quartiersbasierten Mobilitätsstationen in den Stadt- und Ortsteilen entwickelt werden und wo befinden sich mögliche Standorte?

Mobilität ist eine komplexe Aufgabe mit vielen Querschnittsthemen. Das Mobilitätskonzept für die Stadt Ahlen wurde parallel zu unterschiedlichen Projekten und Konzepten in der Stadt und auch der Region erarbeitet (siehe u.a. Kapitel 2). Zum Teil sind aus den anderen Konzepten Ergebnisse in den Prozess eingeflossen oder es wurden Daten aus dem Mobilitätskonzept im Rahmen anderer laufender oder anstehender Projekte genutzt.

Während des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes hat die Stadt Ahlen sich zum Ziel gesetzt, bis in Jahr 2030 klimaneutral zu sein. Zu dieser übergeordneten Zielstellung trägt das Mobilitätskonzept mit seinem Schwerpunkt auf umweltverträglichen Mobilitätsangeboten signifikant bei. Nicht erst mit dem Urteil zur Klimaklage April 2021 und zuletzt der beschlossenen Novelle des Klimaschutzgesetzes erfährt das Ziel der Klimaneutralität an Aktualität und Verbindlichkeit. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt bis 2030 klimaneutral zu sein. Angestrebt wird mit dem „Ahleener Weg“ Beschluss Juni 2021) die Entwicklung einer Gesamtstrategie gemeinsam mit einem starken, sachkundigen und zukunftsorientierten Partner, der Stadtwerke Ahlen GmbH und unterstützt von externen Experten. Einleitend sollen die Einsparpotentiale der einzelnen Sektoren untersucht und bewertet werden. Hierzu zählen:

- kommunale Einrichtungen
- private Haushalte (Heizen, Warmwasser)
- Industrie
- Gewerbe/Handel/Dienstleistungen
- Verkehr

Es sollen Teilziele für jeden Sektor definiert werden und geeignete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Eine Wirksamkeitskontrolle und Steuerung der Umsetzung erfolgt kontinuierlich. Die großen Teilbereiche Mobilität, Klimafolgenanpassung und Öffentlichkeitsarbeit, die aktuell von der

Verwaltung vorangetrieben werden, werden in die Gesamtstrategie integriert. Das kommunale Mobilitätskonzept mit seinem Schwerpunkt auf umweltverträglicher Mobilität ist hierbei eine wichtige strategische und Umsetzungsgrundlage.

Eine weitere Zusammenführung der darüber hinaus stattfindenden Prozesse und Projekte zur Erreichung dieses Ziel auch in den Bereichen Wohnen/Bauen, Mobilität und Wirtschaft erfolgt gebündelt über die Stabstelle Klimaschutz, der auch der Mobilitätsmanager zugeordnet ist.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Bestehende Konzepte

Für die Bewertung und Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote in der Stadt Ahlen sind bestehende Pläne und Konzepte der Stadt sowie der Region eine bedeutende Grundlage. Im Nachfolgenden werden die für die Stadt Ahlen relevanten Aussagen synoptisch zusammengefasst.

2.1.1 Regional

Neue Ansätze der Mobilität im ländlichen Raum werden durch das Reallabor „**Mobiles Münsterland**“ derzeit entwickelt und erprobt. Durch das Kooperationsprojekt zwischen den Akteuren Münsterland e.V., dem Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) sowie den Städten und Gemeinden des Münsterlandes, sollen vernetzte und individuell buchbare Mobilitätsangebote entwickelt werden, welche auf die Bedürfnisse der Nutzer*innen ausgerichtet sind. Unter dem Leitbild „Verbinden, Vernetzen, Erschließen“ werden u.a. folgende Themenfelder behandelt:

- Weiterentwicklung und Ausbau der Angebote auf den Verbindungen zwischen den zentralen Orten
- Vernetzung von Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage durch flexible und bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (On-Demand)
- Gewährleistung eines flächenhaften Zugangs der Bevölkerung an ein landkreisweites Gesamtnetz durch die Bereitstellung eines vielfältigen Mobilitätsangebotes und der Schaffung von Schnittstellen
- Ausbau des Bedienungsangebotes auf den SchnellBus-Linien S30 und S35 und im Korridor nach Beckum
- Ausbau von zentralen Haltstellen (z. B. Bahnhof Ahlen) als Mobilstation

Die Prozessergebnisse wurden im Juni 2021 abschließend vorgestellt.

Im **Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf (2018)** wird die Weiterentwicklung des ÖPNV sowie die Verknüpfung dessen mit weiteren Verkehrssystemen als Schwerpunkt definiert. Maßnahmen und Prüfaufträge mit Bezug zur Stadt Ahlen sind:

- Ausweitung des Fahrtenangebots S35: montags bis freitags in nachfragestarken Zeiten in der morgendlichen wie abendlichen HVZ bzw. NVZ
- Ausweitung des Fahrtenangebots So + Fei auf der Linie R55
- Ausweitung des Fahrtenangebot der Linie R54: montags bis samstags in der SVZ als bedarfsgesteuertes Angebot
- Verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete und Krankenhäuser entlang der Regionalbuskorridore im Stadtgebiet
- Empfehlungen zu Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Ausbau B+ R-Anlagen in Vorhelm und Tönnishäuschen)

- Empfehlung zur Einrichtung von Mobilstationen/-punkten zur besseren Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrssysteme, z. B. Ahlen Bahnhof

Seitens des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wurde im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen die **Wiederinbetriebnahme der WLE-Strecke** (bis 2023) zwischen Münster Hbf – Wolbeck – Albersloh – Sendenhorst beschlossen.² Im Zuge dessen soll u.a. ein aufeinander abgestimmtes Bus- und Bahnangebot konzipiert werden, zur Sicherstellung der Verknüpfung. Dies hat u.a. eine Anpassung der Schnellbuslinie S30 (Beckum – Vorhelm – Sendenhorst) sowie für die RegioBuslinie R33 (Ennigerloh – Tönnishäuschen – Sendenhorst) und R55 (Ahlen – Sendenhorst) an den SPNV in Sendenhorst zur Folge.

Unverändert bleibt die Abfahrtszeit der R55 ab Ahlen, Bf. zur min .35, die die Fahrgäste in Sendenhorst um .00 am neuen Bahnhof an den Zug abgibt (Abfahrt .07) und gleichzeitig aufnimmt (Ankunft Zug .52). Die R55 verläuft weiter über Realschule und Krankenhaus nach Ahlen zurück mit Ankunft am Bf. Ahlen zur Minute .28.

Alle anderen Produktlinien (S30, R33) haben einen direkten Anschluss an den Bahnhof Sendenhorst und eine Übergangszeit von 4 min (abgehend) bzw. 2 min (aufnehmend). Der Linienabschnitt Sendenhorst – Münster (S30, R32) entfällt bzw. wird von der WLE übernommen.

Ebenso im Bereich der Radverkehrsplanung besteht mit dem **Radwegekonzept des Kreises Warendorf (2018)** ein regionales Konzept mit dem Schwerpunkt auf die Entwicklung und Inwertsetzung von überörtlichen Radschnellwegen durch das Kreisgebiet. Für die Stadt Ahlen werden darin vorrangig Ausbaupotenziale in den Führungsformen der Radwege außerorts beschrieben. Zum Aufbau eines attraktiven kreisweiten Veloroutennetzes werden u.a. folgende Streckenabschnitt im Stadtgebiet Ahlen benannt:

- Ausbau des Radweges entlang der Kreisstraße K27 (Siedlungslage bis Landstraße L 547) im Rahmen des Radwegebedarfsplan Kreisstraßen zur Verdichtung des kreisweiten Radwegenetzes
- Ausbaupotenzial der Radwegeführung in Richtung Drensteinfurt entlang der B58 als geschützter Radweg sowie Schließung der Netzlücke auf der Landesstraße L 794
- Fortführung der Radwegeführung entlang der L811 in Richtung Hamm über Heessen (Bahnhof) als abgesetzter Radweg
- Ausbau des Radweges entlang der Landesstraße L547 in Richtung Tönnishäuschen – Warendorf sowie in Richtung Dolberg
- Schließung der innerstädtischen Netzlücke auf der Kreisstraße K4 stadtauswärts

Neben den konkret aufgelisteten Handlungsempfehlungen werden zudem Empfehlungen von flankierenden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, wie z. B. der Ausbau von adäquaten Radabstellanlagen, die Einrichtung von Mobilstationen zur Verknüpfung im Umweltverbund, die

² Beschlussfassung der 29. Sitzung Verkehrsausschuss Landtag Nordrhein-Westfalen vom 03.07.2019

Durchführung eines fortlaufenden Qualitätsmanagements sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen gegeben.

Des Weiteren bestehen relevante Aussagen für die Stadt Ahlen im **Nahverkehrsplan Hamm (2019)**³. Aus der Teilfortschreibung und dem Beschluss des NVPs geht vorrangig die Überarbeitung des städtischen Buslinienangebotes hervor. Jedoch wirken sich die in dem Nahverkehrsplan konzipierten Maßnahmen auch auf das Mobilitätsangebot der Stadt Ahlen aus, sodass an dieser Stelle ein besonderer Abstimmungsbedarf zwischen den beiden Städten besteht. So ist u.a. die Ausweitung des Bedienungsangebotes auf der Linie 353 zwischen Ahlen – Heessen – Hamm Bahnhof zu einem zweistündlichem Taktangebot vorgesehen. Damit einhergehend ist die Ausweitung des täglichen Bedienungszeitraums.

Nach der Umsetzung des aktuellen vorliegenden Nahverkehrsplan (voraussichtlich 2021) sollen weitere Handlungsfelder im Bereich ÖPNV in den Fokus gerückt werden. Dazu zählen u.a.

- Verbesserung des Regionalbusverkehrs zu den Nachbarstädten und Gemeinden (u.a. als Zubringer zu den SPNV-Angeboten)
- Ausbau Hamms als Regionalbusknotenpunkt
- Einführung von internetbasierten Bedarfsangeboten (On-Demand-Verkehren)

Im **Nahverkehrsplan Münster (2016)** ist lediglich die Reaktivierung der WLE und deren positiver Effekt für die Stadt selbst sowie für den Pendlerverkehr benannt. Weitere für die Stadt Ahlen relevante Punkte sind nicht benannt.

2.1.2 Stadt Ahlen

Auch die Stadt Ahlen selbst weist eine Vielzahl an erarbeiteten und teils bereits realisierten Planungen und Konzepten im Bereich der Mobilität auf. Diese werden nachfolgend synoptisch zusammengefasst.

Im Bereich des ÖPNV wurde im Jahr 2006 eine Grundlagenuntersuchung zur Einführung eines **Stadttaxis Ahlen** durchgeführt. Ziel der Untersuchung war die Einführung eines stadtweiten On-Demand-Angebotes zur Verbesserung der Mobilität. Im Vergleich zum herkömmlichen liniengebundenen ÖPNV-Angebot war in diesem Zusammenhang eine Bedienung über eine flexible Routenführung angedacht. Neben der Vorstellung des Konzeptes wurde in der Grundlagenuntersuchung eine Stärken-Schwächen Einschätzung vorgenommen sowie mögliche Risiken, wie z. B. die mangelnde Akzeptanz und Wahrnehmung des Angebotes durch die Bevölkerung, aufgezeigt.

³ Ratsbeschluss am 19.11.2019

Mit dem Analysebericht des **Integrierten Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplan (2005)** und dem folgenden **Gesamtkonzept aus dem Jahr 2008** legte die Stadt Ahlen einen Grundstein für die zukünftige Mobilitätsentwicklung. Durch eine umfassende Analyse der einzelnen Verkehrssysteme unter Ergänzung einer Haushaltsbefragung zum allgemeinen Mobilitätsverhalten der Ahlener Bevölkerung konnten Stärken und Schwächen des städtischen Mobilitätsangebotes erarbeitet werden. Die modellhafte Abbildung des möglichen zukünftigen Kfz-Verkehrs in einem Verkehrsmodell zeigt erste Potenziale für die Weiterentwicklung der Mobilität. Im Gesamtkonzept wurden eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen definiert sowie die Bewertung des Maßnahmenbündels vorgenommen. Daraus ableitend verfolgt die Stadt Ahlen durch die Fortschreibung und Aufstellung verschiedenster Verkehrsteilkonzepte, wie z. B. dem innerstädtischen Radverkehrskonzept und der Entwicklung einer erweiterten Parkraumkonzeption, die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Der vorliegende Bericht greift die Erkenntnisse und Konzeption des VEP auf und überführt sie zu einem integrierten Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung aktueller Gegebenheiten und Mobilitätstrends.

Das Förderprojekt **„Neue Wege in die City. Ahlen 2017“**, welches vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen des Bundeswettbewerbes „Klimaschutz im Radverkehr“ gefördert wurde, stellt einen wesentlichen Baustein in der städtischen Radverkehrsförderung dar. Im Rahmen dessen wurden eine Vielzahl von Planungen und Kampagnen zum Thema Radverkehr gefördert und im Rahmen der Fortschreibung des VEP Teilkonzeptes „Radverkehrskonzept“ umgesetzt. Wesentliche Projektbausteine des Radverkehrskonzeptes sind:

- Umgestaltung des Gebrüder-Kerkmann-Platzes für eine verbesserte Durchgängigkeit für den Radverkehr
- Ausweisung der Weststraße als Begegnungszone, nach dem „Shared-Space-Prinzip“
- Umgestaltung der Südspange für eine entschleunigte Verkehrsführung (z. B. Einführung von Tempo-30 Geschwindigkeitsbeschränkungen, geänderte Führungsformen v.a. in den Kreuzungsbereichen)
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung mit sichtbarer Führung auf der Straße
- Installation von modernen Fahrradabstellanlagen in der Ahlener Innenstadt
- Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrräder, z. B. am Alten Hof an der Volkshochschule

Begleitet wurden die genannten Maßnahmen durch die Radfahrkampagne „PedAhlen“, die durch Fahrradaktionstage, Informationsveranstaltungen und Passantenbefragungen auf die aktuelle Situation des städtischen Radverkehrs aufmerksam macht und Anregungen und Hinweise für die Verbesserung aufnimmt.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitskonferenz im Jahr 2018 sowie der Verkehrssicherheitskampagne unter dem Slogan „Liebe braucht Abstand“ (2019) formulierte die Stadt Ahlen im Jahr 2019 eine **„Deklaration zur Verkehrssicherheit in Ahlen“**. In dieser wurden Leitwerte und Verhaltensgrundsätze zur Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit formuliert und festgesetzt. Die Deklaration zur Verkehrssicherheit wurde im Juni 2021 vom Rat der Stadt Ahlen beschlossen.

Für **Menschen mit Behinderung** besteht zudem ein **Orientierungsplan** für die Ahleener Innenstadt mit Angaben zu Parkplätzen mit Behindertenparkplätzen, Bushaltestellen mit Hochboard, Lichtsignalanlagen mit akustischen und/oder taktilen Anzeigern und vielem mehr.

2.2 Laufende und geplante Maßnahmen

Derzeit bestehende und sich bereits in der Umsetzung befindliche Planungen finden sich sowohl auf der überregionalen als auch lokalen Ebene wieder.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 ist die **Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX)** zur Stärkung des Regionalverkehrs durch dichtere Taktfrequenzen und eine höhere Beförderungskapazität geplant. Derzeit verkehrt bereits der RRX 6 als Rhein-Weser-Express zwischen Dortmund und Bielefeld/ Minden und bindet die Stadt Ahlen an diese an. Zusammen mit dem Taktangebot der RB 69, welche zukünftig durch die RRX-Linie 4 ersetzt wird, besteht zu den Oberzentren ein halbstündiges Taktangebot. Seitens der Deutschen Bahn wurde bis Mitte 2021 der Zugang zu den Gleisanlagen barrierefrei umgebaut (Bau einer Fußgängerrampe von der P+R-Anlage sowie die Installation von Aufzügen zu den Gleisanlagen).

Im Zuge der Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses plant die Stadt den **Bahnhof Ahlen als Mobilitätsstation** auszubauen. Maßnahmen im Zuge dessen sind:

- Errichtung einer Radstation mit Reparaturservice
- Qualitätsausbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)
- Einrichtung einer Lade- und Carsharing-Station am Bahnhof
- Barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes
- Ausbau der Park & Ride Anlage
- Umbau der Industriestraße zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie damit verbunden
- Neugestaltung des Zugangs zum Ahleener Bahnhof

Seitens der Stadt wurden für den Aus- und Umbau des Bahnhofs bereits Förderanträge gestellt, im Rahmen dessen u.a. auch die Installation von digitalen Fahrgastanzeigen, Wegweisungen oder der Ausbau eines kostenfreien W-LANs verbunden sind.

Seit 2018 verfolgt die Stadt Ahlen zudem **barrierefreien Aus- und Umbau von Bus-Haltestellen** im Stadtgebiet. Eine Vielzahl der sich im Stadtgebiet befindlichen Bushaltestellen wurden bereits barrierefrei ausgebaut. Ziel ist jedoch, dass alle ÖPNV-Haltestellen einen einheitlichen barrierefreien Ausstattungsstandard erhalten. Nähere Informationen zur Haltestellenausstattung/ -infrastruktur sowie dem aktuellen Umsetzungsstand können dem Kapitel 0 sowie dem Anhang 1 entnommen werden.

Für die Ahleener Innenstadt und den Bereich im Krankenhausumfeld wurden 2019 Parkraumerhebungen durchgeführt, um das **Parkraumkonzept** des VEP aus dem Jahr 2008 fortzuschreiben. Im Umfeld des Ahleener Bahnhofs fand eine Befragung von Bahnkunden und NutzerInnen des P+R-Parkplatzes

im Jahr 2020 statt. Aufgrund der aktuellen Planungen zum Neubau von Stadthaus und Bürgerforum, aktueller Entwicklungen im Krankenhausumfeld und den konzeptionellen Überlegungen zum Ausbau des Ahlener Bahnhofes zum modernen Mobilitätsknoten sind die Planungen zur Neuordnung des Parkraums vorläufig eingestellt worden. Die anstehenden nutzungsstrukturellen Veränderungen im Einzelhandel werden für die Innenstadt eine Neubewertung von Angebot und Nachfrage nach Parkraum erforderlich machen.

Im Rahmen der Stadterneuerung wurde **ein Stadtteilkonzept „Barrierefreier fuß- und radverkehrs-freundlicher Stadtteil Süd/Osten“** seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros akp Stadtplanung + Regionalentwicklung sowie p+t GbR erarbeitet und am 30.09.2021 vom Rat der Stadt Ahlen beschlossen. In diesem erfolgte eine Analyse der bestehenden Fuß- und Radverkehrsanlagen mit dem Fokus der Barrierefreiheit und der Ableitung von möglichen Netz- und Straßenausbauvarianten für ein qualifiziertes Fuß- und Radwegenetz im Siedlungsbestand. Ebenso wurden die attraktive Instandhaltung und der Ausbau der Infrastruktur nach typisierenden Standards für Ahlen thematisiert. Darüber hinaus wurden verschiedene Teilkonzepte für einzelne ausgewählte Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf ausgearbeitet. Als übergeordnetes Ziel wurde im Rahmen des Stadtteilkonzeptes die Definition von Ahlener Standards der Straßen-Ausbauplanung in verschiedenen Bestandssituationen verfolgt. Darüber hinaus wurden verschiedene Vorrangrouten mit besonderem Handlungsbedarf bzw. Priorität zu Umsetzung detaillierter ausgearbeitet. Der Rat der Stadt Ahlen hat zunächst den barrierefreien Umbau des Hansakreisels sowie die barrierefreie Erreichbarkeit des Ahlener Bahnhofs für den Fuß- und Radverkehr zur zeitnahen Umsetzung beschlossen (Umbau Verbindung Zeppelinstraße-Industriestraße und neue Zuwegung zum Fußgängertunnel).

Anfang 2019 wurde die **Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt Ahlen (Stufe 3)** veröffentlicht. Seitens der Stadtverwaltung ist eine Fortschreibung der Lärmaktionsplanung alle fünf Jahre unter Berücksichtigung der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung vorgesehen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 1 und Stufe 2 wurden bereits lokal als auch gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen umgesetzt, wie z. B. im Rahmen des städtischen Radverkehrskonzeptes, die Verbesserung der Gehwegbreiten in der Innenstadt, die Verringerung von Straßenquerschnitten oder die Umgestaltung von Kreuzungspunkten.

Weitere geplante, lokal wirksame Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind:

- Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt auf den innerörtlichen Straßen
- Bau einer nördlichen Umgehungsstraße zur Entlastung des Konrad-Adenauer-Ringes
- Bau einer Osttangente zwischen Beckumer Straße (B58) und Guissener Straße (K27) zur Entlastung der östlichen Stadtmitte vom Durchgangsverkehr, insbesondere beim Schwerlastanteil
- Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. der Einsatz von Lärmschutzfenstern in den umliegenden Gebäuden
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, wie z. B. Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen, Einrichtung von Querungshilfen oder Verengung der Straßenquerschnitte
- Bau einer Westumgehung Dolbergs zur Entlastung der innerörtlichen Durchgangsstraßen, insbesondere vom Schwerlastanteil

Als gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen zur Vermeidung motorisierten Verkehrs werden in der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung die:

- Fortführung einer besseren Integration von Fuß- und Radverkehr in den innerstädtischen Straßenräumen
- Ergänzung von Radverkehrsanlagen im zentralen Stadtgebiet sowie außerhalb der Ortschaften
- Verbesserung von Radverkehrsanlagen auf städtischen Hauptstraßen
- Sicherung von Querungen auf städtischen Hauptstraßen
- Verbesserungen für den Radverkehr auf Grünverbindungen
- Erneuerung und Weiterentwicklung der innerstädtischen Wegweisung für Fuß- und Radverkehr
- Radfahrfreundliche Ampelschaltungen im Stadtgebiet
- Verbesserung von Gehwegbereichen sowie
- Die Umgestaltung/ Aufhebung von Gehwegparken genannt.

3 Struktur des Untersuchungsraumes

3.1 Lage und Verkehrsanbindung

Die Stadt Ahlen befindet sich ca. 30 km südöstlich von Münster im Norden von Nordrhein-Westfalen. Die Industrie wird seit Jahrzehnten durch die ansässige metallverarbeitende Industrie geprägt. Ahlen ist die einwohnerstärkste und wirtschaftlich bedeutendste Stadt im Kreis Warendorf. Sie liegt in einem überwiegend ländlich geprägten Münsterland und grenzt im Süd-Westen an die Ruhrgebietsregion. Ahlen übernimmt als Mittelzentrum Versorgungsfunktionen für die angrenzenden Kommunen, insbesondere für die umgebenen Grundzentren Sendenhorst, Ennigerloh, Lippetal sowie Drensteinfurt. Ferner befinden sich die kreisfreie Stadt Hamm und die Mittelzentren Beckum, Oelde, Warendorf sowie Werne im unmittelbaren Umfeld. Münster (ca. 35 km) ist das nächstgelegene Oberzentrum, gefolgt von Dortmund (ca. 60 km), Bielefeld (ca. 65 km) und Paderborn (ca. 85 km).

Die Stadt selbst verfügt über keinen direkten Autobahnanschluss und ist über die Bundesstraße B58 sowie über die Landstraßen L547 und L822 an die Autobahnen A1 in Richtung Münster/Dortmund, Köln sowie A2 in Richtung Bottrop/ Bielefeld angebunden. Die Anbindung zu den nächstgelegenen Grund- und Mittelzentren erfolgt über die Bundesstraße B58 sowie die Landesstraßen L 507, L 547, L586, L671, L 811 und L 822. Die Ortsteile Dolberg und Vorhelm sind außerdem über die Kreisstraßen (K1, K42 und K27) an die Kernstadt angebunden.

Darüber hinaus liegt die Stadt an der SPNV-Trasse Hamm-Minden, welche jeweils stündlich durch die RB69 sowie den RE6 (RRX) bedient wird. Durch den Bahnanschluss ist eine gute Erreichbarkeit Ahlens an die Oberzentren Münster, Bielefeld und Dortmund sowie an die umliegenden Mittelzentren Hamm und Oelde gewährleistet.

Siehe Kartenband: Karte 1 – Lage und Verkehrsanbindung

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Ahlen weist in den letzten zehn Jahren einen leichten Bevölkerungsrückgang auf. Während das natürliche Bevölkerungssaldo in dem beschriebenen Zeitraum sich stetig negativ darstellte, ist das Wanderungssaldo in den Jahren 2013 bis 2016 insgesamt positiv. Mit einem Rückgang der bundesweit zu verzeichnenden hohen Zuwanderung ist seit dem Jahr 2017 eine insgesamt negative Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Davon ist insbesondere die Altersgruppe der unter 20-jährigen betroffen. Hingegen verzeichnet die Bevölkerungsgruppe der über 65-jährigen einen prozentualen Anstieg von +4,5 % gegenüber 2009. Dies führt zukünftig zu einer Alterung der Bevölkerung, was mit geänderten Anforderungen an Mobilitätsangebote einhergeht.

■ **Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2018**

Stadt/ Gemeinde	Fläche (in km²)	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2018	Entwicklung 2010 bis 2018	
				Absolut	Prozent
Ahlen	123,1	53.414	52.582	-832	-1,6
Kreis Warendorf	1.319,42	278.145	277.783	-362	-0,1

Quelle: IT.NRW (2018): Fortschreibung auf Basis der Volkszählung von 1987 + Bevölkerungsfortschreibung Basis Zensus 2011

■ **Tabelle 2: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen**

Ahlen					Entwicklung 2009-2018	
Altersgruppe	2009	2012	2015	2018	Absolut	Prozent
0 – 20-jährige	11886	10985	10855	10795	-1.091	-9,2
20 – 65-jährige	30782	30128	30375	30451	-331	-1,1
65-jährige und älter	10848	10764	11057	11336	+488	+4,5

Quelle: IT.NRW (2019): Landesdatenbank NRW. Fortschreibung des Bevölkerungsstandes nach Altersgruppen

3.3 Siedlungsstruktur

Die Stadt Ahlen ist mit rund 52.500 Einwohnern und einer Fläche von 123 km² die größte und einwohnerstärkste Stadt im Kreis Warendorf. Sie übernimmt als Mittelzentrum zentrale Versorgungsfunktionen und ist ein wichtiger Wohn- und Wirtschaftsstandort im Münsterland. Insgesamt verfügt die Stadt über eine Einwohnerdichte von 427 Einwohner/ km². (Stand: Juni 2019)⁴

Das Stadtgebiet weist eine weitgehend kompakte Siedlungsstruktur auf und ist unterteilt in die Kernstadt sowie die Ortsteile Dolberg und Vorhelm mit Tönnishäuschen. Dem Stadtgebiet gehören zudem vierzehn Bauerschaften an. Rund 84 % der städtischen Bevölkerung lebt im Kernort, wohingegen rund 7 % bzw. 6 % auf die Ortsteile Vorhelm und Dolberg verteilt sind. Damit stellt der Kernort den Siedlungsschwerpunkt dar, von dem die einzelnen Ortsteile deutlich räumlich abgesetzt sind.⁵

⁴ IT.NRW 2019

⁵ Stadt + Handel (2015): Fortschreibung des Einzelhandelskonzept für die Stadt Ahlen, S. 24.

Ahlen gehört zu den ältesten Städten Westfalens und verfügt über einen historisch geprägten Stadtkern mit vielen Straßen mit einem eingeschränkten Straßenquerschnitt. Dies hat Auswirkungen auf die innerstädtische Verkehrswegeführung, so dass der Innenstadtbereich überwiegend durch Einbahnstraßen geprägt ist.

Die Stadt Ahlen verfolgt seit Jahren mit dem Wohnbauflächen Zielkonzept eine strategische Siedlungsentwicklung nach innen und eine behutsame Entwicklung nach außen. Bei der künftigen Ausweisung neuer Wohnbauflächen bleibt der Fokus weiterhin auf der Innenentwicklung. Neue Wohngebiete am Siedlungsrand sollen hinsichtlich des zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs die Ausnahme bleiben. Im Ortsteil Vorhelm werden überwiegend kleinere Flächen wohnbaulich entwickelt. Im Ortsteil Dolberg findet aktuell eine Innenentwicklung auf einer größeren Fläche im Dorfkern statt, ferner werden vereinzelt kleinere Flächen erschlossen. Im April 2019 befanden sich in der Gesamtstadt rd. 700 WE in der Planungs- bzw. Umsetzungsphase. Bis zum Jahr 2030 wird auch im Zusammenhang mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung von einer rückläufigen Nachfrage nach Wohneinheiten ausgegangen.

3.4 Wirtschaftsstruktur

Die Stadt Ahlen ist aufgrund seiner historisch gewachsenen Wirtschaftsstruktur ein wichtiges Wirtschaftszentrum im südöstlichen Münsterland. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen.

Insgesamt befinden sich acht Gewerbegebiete im Stadtgebiet von Ahlen, fünf davon in der Kernstadt. Das Industriegebiet Ost ist mit ca. 70 ansässigen Firmen die größte zusammenhängende Industrie-/ Gewerbefläche im Stadtgebiet.

Weitere Gewerbe-/ Industriestandorte sind:

- Natur- und Gewerbepark Olfetal (ca. 20 Betriebe)
- Zeche Westfalen (ca. 20 Betriebe)
- Vatheuershof und Vatheuershof Süd (ca. 30 Betriebe)
- Gewerbegebiet Kleiwellenfeld (ca. 30 Betriebe)

Darüber hinaus befinden sich im Ortsteil Vorhelm die kleineren Gewerbegebiete Bosenberg, Vorhelm-Bahnhof sowie Brink.

Die Gewerbegebiete in Ahlen verfügen über wenig weitere Flächenpotenziale. Aktuell befindet sich jedoch die Erweiterung des Natur- und Gewerbegebietes Olfetal um rund 20 ha in der Planaufstellung. Die größeren Arbeitsplatzschwerpunkte der Stadt Ahlen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

■ **Tabelle 3: Arbeitsplatzstandorte der Stadt Ahlen (400 Arbeitsplätze und mehr)**

Gemeinde/ Stadt	Lage	Name der Einrichtung / des Un- ternehmens / Branche	Beschäftigtenzahl
Ahlen	Innenstadt, Beckumer Straße	Franz Kaldewei GmbH & Co. KG	700
	Schmalbachstraße	Winkelmann Powertrain, Com- ponents GmbH & Co. KG	1.500
	Robert-Koch-Straße	St. Franziskus-Hospital Ahlen GmbH	700
	Gewerbegebiet Olfetal	LR Health & Beauty Systems GmbH, Carl Geringhoff GmbH & Co. KG, MOC medicalORDER- center	1.250 – 1.300
	Gewerbegebiet Vatheuershof	Freckenhorster Werkstätten	500

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016 zum NVP Warendorf 2018

Insgesamt leben im Stadtgebiet Ahlen 26.140 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Von diesen verfügen rund 15.500 über einen innergemeindlichen Arbeitsstandort und müssen somit relativ kurze Wege zum Erreichen der Arbeitsstätte zurücklegen. Darüber hinaus sind rund 10.000 Einpendler in Ahlen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, die außerhalb der Gemeinde wohnhaft sind. Das negative Pendlersaldo von -3.476 Beschäftigten weist zudem auf ein erhöhtes Mobilitätsaufkommen im Berufsverkehr hin.⁶

Siehe Kartenband: Karte 2 - Pendlerrelationen

3.5 Bildungseinrichtungen

Bildungseinrichtungen stellen wichtige Mobilitätsziele in Ahlen dar und sind durch alle Verkehrssysteme erschlossen. Vor allem Schüler*innen greifen vorwiegend auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Bewältigung ihres Schulweges zurück. Dieser Aspekt ist bei der Erschließung der Schulen besonders zu berücksichtigen. Zudem sind bei der Ausgestaltung der Schulstandorterschließung und der ggf. bestehenden Kostenübernahmen zur Schüler*innenbeförderung die gesetzlichen Bestimmungen des Schulgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (SchulG NRW) sowie des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) einzuhalten.

In der Stadt Ahlen befinden sich insgesamt fünf weiterführende Schulen sowie drei Berufskollege (siehe Tab. 2). Des Weiteren befinden sich die Volkshochschule sowie die Familienbildungsstätte in Ahlen. Die genannten Bildungseinrichtungen sind in der Kernstadt verortet, sodass bei der Schüler*innenbeförderung die Anbindung der einzelnen Ortsteile Ahlens sowie der Bauerschaften besonders berücksichtigt werden muss.

⁶ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pendleratlas NRW – Berufspendler, Einwohner und Tagesbevölkerung 2018.

■ **Tabelle 4: Schulstandorte (ohne Grundschulen) in Ahlen**

Schulart	Anzahl	Schüleranzahl
Hauptschule	1	4.180
Sekundarschule ⁷	1	
Gesamtschule	1	
Gymnasium	2	
Berufskolleg	3	1.940 ⁸

Quelle: Stadt Ahlen (o.J.): Schulstatistik für das Schuljahr 2019/2020

■ **Tabelle 5: Schließung von Schulstandorten**

Kommune	Schulart	Anzahl	Schuljahr	Schüleranzahl
Ahlen	Hauptschule	1	07/2017	60
	Realschule	1	07/2017	175

Quelle: NVP Kreis Warendorf: Befragung der Städte und Gemeinden, 3. Quartal 2016

3.6 Versorgungs- und Gesundheitsinfrastruktur

Als Mittelzentrum stellt die Stadt Ahlen mit ihren Infrastrukturangeboten und Dienstleistungen im Bereich Bildung, Einzelhandel, medizinischer Versorgung sowie Kultur sowie der vorhandenen Wirtschaftsstruktur und öffentlichen Einrichtungen einen Anlaufpunkt für die umgebenen Gemeinden dar. Vor allem die Einrichtungen des täglichen, aber auch des periodischen Bedarfs sind relevante Ziele der städtischen Mobilität, da diese neben den Beschäftigten auch einen stetigen Publikumsverkehr aufweisen.

Relevante Einrichtungen sind im gesamten Stadtgebiet vorzufinden. In den Ortsteilen sind kleinere Versorgungsstrukturen vorhanden, um den Grundbedarf zu decken. Lediglich die Siedlung Tönnishäuschen verfügt über keinerlei Versorgungsinfrastruktur. (Karte 3 im Kartenband). Eine erhöhte räumliche Konzentration an mobilitätsbedeutsamen Einrichtungen ist jedoch im Innenstadtbereich entlang der Fußgängerzone und im nahegelegenen Bereich zu vermerken, wodurch es an dieser Stelle zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommt.

⁷ Die Sekundarschule wird aktuell zur Gesamtschule aufgewertet. (Stand: Apr. 2020)

⁸ Daten Berufskolleg aus dem Schuljahr 2016/2017

■ **Tabelle 6: Auflistung mobilitätsrelevanter Einrichtungen**

Größere Einzelhandelseinrichtungen	Medizinische Versorgung	Öffentliche Einrichtungen
• Fußgängerzone • EKZ „Kerkmann Platz“ • Sonderstandort Beckumer Str. (Baumarkt) • EZH am Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz • EZH im Gewerbegebiet Kleiwellenfeld	• St.-Franziskus-Hopital mit Ärztezentrum • Mehrere Senioreneinrichtungen	• Volkshochschule • Stadtbücherei • Stadtverwaltung • Baubetriebshof

3.7 Freizeit- und Naherholungsziele

In der Stadt Ahlen finden sich eine Vielzahl an Freizeit- und Naherholungszielen wie z. B. das Naherholungsgebiet „Langst“, der Berliner Park mit Parkbad, der Stadtpark, das Zechengelände mit Zechenpark, Gastronomie sowie die Lohnhalle als Veranstaltungsraum und die Innenstadt mit Stadthalle, Kunstmuseum, Cinemahlen und die älteste Taufkirche des Münsterlandes. Darüber hinaus befinden sich weitere Museen, Galerien sowie Sehenswürdigkeiten im Stadtgebiet, welche in der Karte 3 – Raumstruktur verortet sind.

Siehe Kartenband: Kartenband 3 - Raumstruktur

Zusätzlich zu den genannten Freizeiteinrichtungen gibt es mehrere themenbezogene Stadtführungen, welche zu Fuß erkundet werden können. Das Münsterland ist jedoch vor allem für seine Fahrradfreundlichkeit bekannt, so führen sowohl lokale (Mühlenroute) als auch regionale Radrouten, wie z. B. der Werseadweg, durch die Stadt Ahlen.

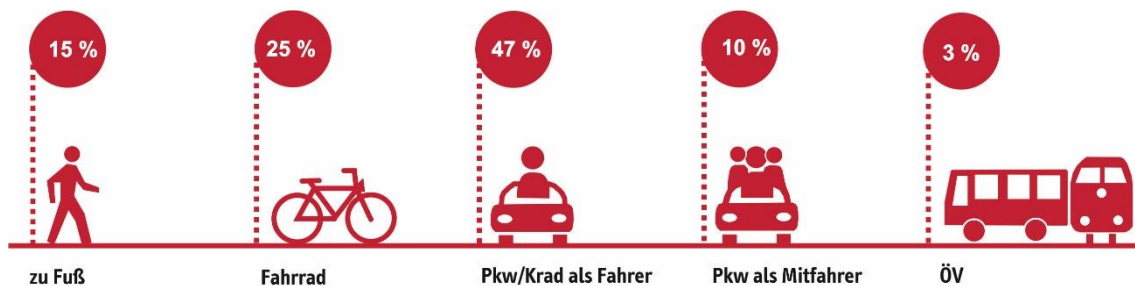
3.8 Mobilitätsverhalten

In den letzten Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten in Deutschland verändert. Dies hat die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in ihren letzten drei Auswertungen gezeigt. Vor allem die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in den Städten Deutschlands angestiegen. Dennoch werden weiterhin bundesweit über die Hälfte aller Wege mit dem PKW (als Fahrer und als Mitfahrer) zurückgelegt.

Aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten in Ahlen liegen nicht vor. Eine geplante Haushaltsbefragung und Modal-Split-Erhebung wurden aufgrund der Umstände während der Corona-Pandemie auf das Jahr 2022 verschoben. Für die nachfolgende Darstellung werden Untersuchungen aus dem Jahr 2004 (Stadt Ahlen) und 2015 (Kreis Warendorf) zu Grunde gelegt.

Gemäß der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2004 weist der Anteil des MIVs den größten Part am Gesamtverkehrsaufkommen auf⁹. Doch auch das Fahrrad besitzt in Ahlen eine hohe Bedeutung als Fortbewegungsmittel. Dies spiegelt sich sowohl in der hohen Rate des Fahrradbesitzes der Haushalte (rund 79 % verfügen über mindestens ein fahrbereites Fahrrad) als auch bei der Nutzung des Fahrrades bei einem Viertel aller zurückgelegten Wege wider. Der Fußverkehr nimmt mit 15 % einen eher niedrigen Stellenwert, liegt jedoch deutlich über dem kreisweit durchschnittlichen Fußverkehrsanteil. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt mit 3 % jedoch deutlich unter dem kreisweiten Durchschnitt.

■ **Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl Ahlen, Mobilitätsbefragung 2004**



Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsklassen

Kurze Wege von bis zu 5 km werden bevorzugt mit dem Rad bzw. zu Fuß zurückgelegt. Dies verdeutlicht auch der kleinräumige Vergleich der Nutzungsrate von Fahrrädern im Stadtgebiet. In der Kernstadt wird das Fahrrad bis zu ca. ein Viertel mal häufiger für das Zurücklegen von Wegen verwendet als in den Ortsteilen. Ab einer Wegelänge über 5 km wird bevorzugt auf den MIV sowie auf den ÖPNV zurückgegriffen. Wege zwischen 5 und 10 km werden zu 50 % mit dem Pkw zurückgelegt. Auch längere Wege werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs weist bis zu 10 km nur einen sehr geringen Nutzungsanteil auf, steigt jedoch bei Strecken über 10 km auf eine Nutzungsrate von bis zu 9 % an. Aus dem Zusammenspiel von kurzen Wegen, die bevorzugt per Fuß oder Fahrrad zurückgelegt werden und langen Wegen, die zu einem Anstieg der Pkw-Nutzung sowie zu einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils führen, lässt sich die Notwendigkeit ableiten, intermodale Reiseverkehre und die Einrichtung von entsprechenden Verknüpfungspunkten im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzeptes mitzudenken.

Pendlerverflechtungen

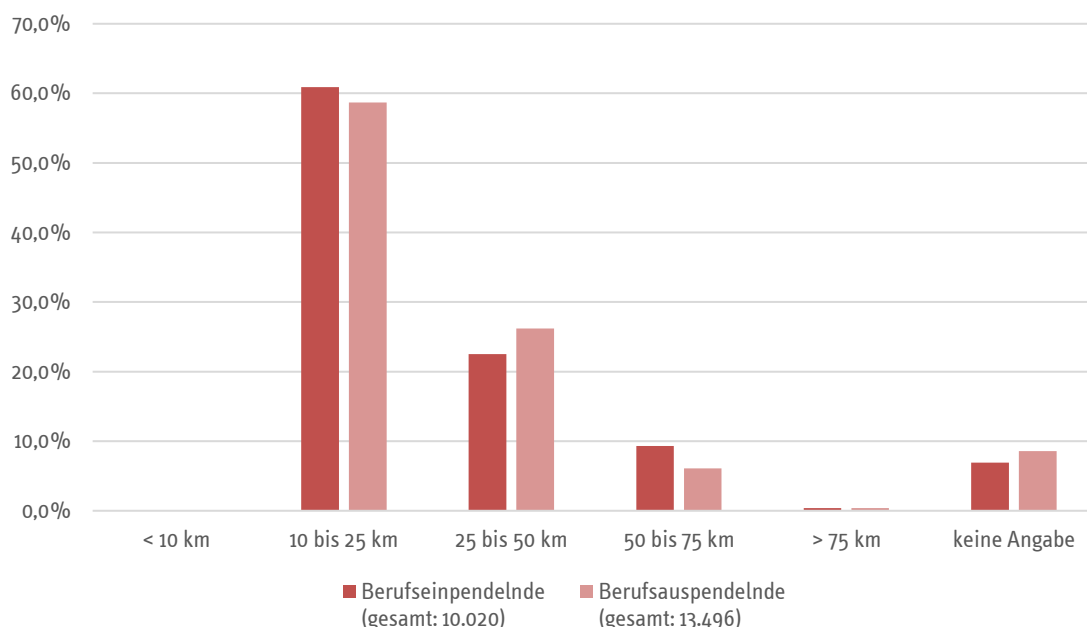
Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt Ahlen im Kreis Warendorf ist sie ein Quell-/Zielort von Pendlerverflechtungen. Täglich pendeln rund 23.500 Personen aus oder nach Ahlen zu ihrem Arbeitsplatz. Hinzuzählen sind ebenso die innergemeindlichen Pendlerverflechtungen, wodurch weitere

⁹ Die Stadt Ahlen plant zeitnah eine Haushaltsbefragung durchführen zu lassen, um dann auf eine aktuelle Datenbasis zugreifen zu können.

rund 12.600 Berufspendler*innen zählen.¹⁰ Wichtige Pendlerverflechtungen mit jeweils 800 bis 2.500 Pendelnden bestehen vor allem zu den nächstgelegenen Oberzentren Münster und Hamm sowie zum Mittelzentrum Beckum. Weitere bedeutende Pendlerbeziehungen bestehen zwischen Ahlen und Warendorf, Sendenhorst, Ennigerloh sowie Drensteinfurt.

Dabei werden von rund 60 % der tagespendelnden Bevölkerung Entfernungen von bis zu 25 Kilometern zurückgelegt (davon ausgenommen sind die innergemeindlichen Berufspendelnden). Davon betroffen sind vorwiegend Quell- und Zielorte im Kreis Warendorf. Weitere Rund 25 % der Pendler*innen legen eine Strecke von bis zu 50 Kilometern täglich zur Arbeitsstätte zurück.¹¹

■ **Abbildung 2: Berufspendelnde Stadt Ahlen nach Entfernung (Ausnahme innergemeindliche Pendelnde) (Stichtag: 30.06.2018)**



Quelle: Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2020): Landesdatenbank NRW – Pendlerberechnungen in Nordrhein-Westfalen

Wegezzweck

Aus der Haushaltsbefragung der Stadt Ahlen 2004 geht hervor, dass am häufigsten Wege zum Erreichen des Arbeitsplatzes zurückgelegt werden (20 % aller Wege), weitere 9 % der Wege dienen dienstlichen/ geschäftlichen Zwecken sowie weitere 11 % zum Erreichen der Ausbildungsstätte. 33 % aller Wege werden für die Zwecke Einkaufen und private Erledigungen aufgewendet und bilden damit

¹⁰ Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2020): Pendleratlas NRW – Berufspendler, Einwohner und Tagesbevölkerung 2018.

¹¹ Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2020): Landesdatenbank NRW – Pendlerberechnungen in Nordrhein-Westfalen

die größte Wegezweckgruppe in der Stadt Ahlen. Weitere 9 % sind sogenannte Begleitwege, welche zum Bringen und Holen von Personen (z. B. Kinder, ältere Personen) dienen. Ebenso in der Haushaltsbefragung des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2015 wurden ähnliche Werte für die jeweiligen Wegezwecke angegeben. Auf aktuelle Werte kann nach der geplanten Haushaltsbefragung der Stadt Ahlen im Jahr 2020 zurückgegriffen werden.

Insgesamt wird ersichtlich, dass für die Wegezwecke Arbeiten, dienstliche/ geschäftliche Wege, Begleitwege sowie für das Einkaufen die Nutzung des privaten Pkw bevorzugt wird. Wege zur Schule/ Ausbildungsstätte sowie in der Freizeit werden hingegen überwiegend mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln wie Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Der ÖPNV wird vorrangig für den Wegezweck Schule genutzt, jedoch wie in der allgemeinen Verkehrsmittelwahl fällt auch für diesen Wegezweck die Nutzungsquote mit 11 % relativ gering aus.¹²

Nutzergruppenspezifische Mobilitätsanforderungen

Das städtische Mobilitätsangebot wird von unterschiedlichen Zielgruppen wahrgenommen, welche differenzierte Bedürfnisse und Anforderungen bezüglich ihrer Mobilität vorweisen. In Folge dessen ist im Rahmen der Mikroanalyse die Nutzungsqualität für die unterschiedlichen Zielgruppen mit zu berücksichtigen. Auf Grundlage einer umfassenden Literaturstudie und der Auswertung statistischer Quellen werden sieben relevante Zielgruppen nach verschiedenen Kriterien beschrieben, wie z. B. ihre soziodemografischen und Mobilitäts-Kenngrößen, typische Räume und Zeiten ihrer Mobilität sowie Anforderungen und Erwartungen an den ÖPNV.

■ **Tabelle 7: Nutzergruppenspezifische Mobilitätsanforderungen**

Nutzergruppe	Charakteristik/ Anforderungen
Berufstätige und Pendler	Personen mit stark habitualisierten arbeitstäglichen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort Mo-Fr bzw. Sa; bedeutend sind eine hohe Reisegeschwindigkeit und Flexibilität in der Nutzung
Freizeit- und Gelegenheitsnutzer	Einfache Zugänglichkeit und geringe Nutzungshürden, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und Standorte wichtig; Reisezeit von eher geringer Bedeutung, Anforderungen an die Barrierefreiheit, sind auch abends und am Wochenende mobil
Besucher (aus dem In- und Ausland)	Nur einen oder wenige Tage vor Ort; einfache Zugänglichkeit und geringe Nutzungshürden, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und Standorte wichtig; Reisezeit von eher geringer Bedeutung, Anforderungen an die Barrierefreiheit, sind auch abends und am Wochenende mobil

¹² Haushaltsbefragung Stadt Ahlen (2004)

Kinder- und Jugendliche	Sichere und kurze Wege, Direkte Verbindungen zu Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, sind in ihrer Mobilität oftmals auf Dritte angewiesen
Ältere Menschen	Sind in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt und auf barrierefreie Angebote angewiesen; wichtig ist die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen (medizinischer Einrichtungen, Versorgungsstandorte, Freizeiteinrichtungen), Mobilität erstreckt sich über die gesamte Woche
Mobilitätseingeschränkte	aufgrund ihrer körperlichen Fähigkeiten oder aufgrund anderer Umstände (Mitführen von Gepäck, Kinderwagen etc.) in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt
ÖPNV-Unkundige	nutzen ÖPNV aus unterschiedlichen Gründen nie oder nur selten. Kurze Wege zur Haltestelle, regelmäßiges Fahrtenangebot, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, geringe Zugangshemmnisse (Tarif, Umstiege, Ticketkauf)
KFZ-Nutzer aus Gewohnheit/ schnelle Verfügbarkeit	Würden Rad nutzen aber: fehlende Abstellanlage Rad am Haus, falsche Vorstellungen Reisezeit Fahrrad, ungeübte/ untrainierte Radfahrer, die den inneren Schweinehund überwinden müssen

Die summarische Betrachtung erfordert Vereinfachungen und Verallgemeinerungen. Es ist nicht Sinn der Zielgruppenbetrachtung, einzelnen Personen, die sich einer der Gruppen zuordnen lassen, immer sämtliche Eigenschaften dieser Gruppe zuzuschreiben. Das Zielgruppensystem ist nicht geschlossen, d. h. es ist nicht jede natürliche Person eindeutig genau nur einer Gruppe zuordenbar; vielmehr werden die Zielgruppen nach typischen (Lebens-)Situationen beschrieben, von denen mehrere zugleich auf ein und dieselbe Person zutreffen können.

Stärken

- Lage der Stadt Ahlen an das übergeordnete Straßennetz
- kompakte Siedlungsstruktur (Kernstadt sowie Ortsteile)
- Wirtschaftsschwerpunkt im Landkreis und das damit einhergehende bestehende Arbeitsplatzangebot
- gute bis sehr gute Versorgungsinfrastruktur sowie deren dezentralen Verteilung (Grundversorgung) im Stadtgebiet
- hoher Anteil von nichtmotorisierten Fortbewegungsarten auf kurzen Wegen, wobei insbesondere der Radverkehr einen hohen Stellenwert einnimmt
- überdurchschnittlich hoher Anteil an Fußverkehr gemessen an kreisweiten Modal Split

Schwächen

- alternde Bevölkerung
- rückläufige Bevölkerungszahl
- hohe MIV-Dominanz in der Verkehrsmittelwahl
- geringer Anteil der ÖPNV-Nutzung für das Zurücklegen von Wegen

4 Analyse der Mobilitätsangebote

Ein wichtiges Kriterium zur Bewertung der Qualität bestehender Mobilitätsangebote stellt die Erreichbarkeit von relevanten Zielen in einem angemessenen Zeitrahmen dar. Auf Grundlage der benötigten Reisezeiten je Verkehrsmittelwahl sowie deren Vergleich untereinander können Aussagen hinsichtlich möglicher Ausbaupotenziale von Mobilitätsangeboten getroffen werden.

Bei dem nachfolgenden Reisezeitenvergleich erfolgt eine vereinfachte Betrachtung, bei der lediglich die reine Beförderungszeit berücksichtigt wird. Die Reisezeit wird ausgehend vom zentralen Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Ahlen bestimmt und in 5-Minuten-Intervallen angegeben (vgl. Karte 4 Kartenband).

Siehe Kartenband: Karte 4 – Reisezeitenvergleich verschiedener Verkehrsmittel

Die Kompaktheit der Kernstadt Ahlens wird dadurch deutlich, dass innerhalb von 15 Minuten der Kernstadtbereich ab Bahnhof Ahlen bis zum Konrad-Adenauer-Ring per Fuß zu durchlaufen ist. Dies entspricht gleichzeitig dem 5-Minuten-Erschließungsradius des Radverkehrs. Der Siedlungsrandbereich der Kernstadt ist mit dem Fahrrad innerhalb von 10 Minuten erreichbar. Die Ortsteile Ahlens sind bei der Betrachtung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (vorwiegend Fahrrad und ÖPNV) mit einem angemessenen Zeitaufwand erreichbar. Dolberg, Vorhelm sowie Tönnishäuschen sind mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot innerhalb von 15 Minuten erreichbar, mit dem Fahrrad in ca. 20 bis 30 Minuten. Mit dem Pkw sind innerhalb der vorgegebenen 15 Minuten sowohl die Stadtgrenze als auch die Nachbargemeinden Ennigerloh-Enniger, Beckum, Hamm-Heesen sowie Drensteinfurt erreichbar.

4.1 Fußverkehr

Im Stadtgebiet Ahlens sind nur geringe topografische Höhenunterschiede vorhanden, wodurch sowohl die Stadt selbst als auch die Region für den Nichtmotorisierten Verkehr Vorteile aufweist. So werden in Ahlen 15 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Dies scheint im Vergleich zu anderen Mittelstädten sowie zum allgemeinen Bundesdurchschnitt ein unterdurchschnittlicher Anteil zu sein, ist jedoch im Zusammenhang mit den Wechselwirkungen des hohen Radverkehrsanteil zu betrachten.¹³

Der Fußverkehr und dessen Qualität sind ein wichtiges Kriterium für die Aufenthaltsqualität und Attraktivität einer Stadt. Maßgeblich wird die städtische Qualität im Bereich des Fußverkehrs durch die Kriterien der direkten Wegeführung, der Sicherheit sowie des Nutzungskomforts von Fußverkehrsanlagen bestimmt. In Ahlen bestehen vor allem in der Kernstadt gute Bedingungen für das „Zu-Fuß-Gehen“ aufgrund der vorhandenen Fußgängerzone sowie den daran angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen. Jedoch sind im weiterführenden Straßennetz die Qualitäten für ein komfortables Zu-Fuß-Gehen eingeschränkt. Häufig sind die Fußverkehrsanlagen sehr schmal bemessen oder Fuß- und Radverkehr

¹³ Vgl. Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

teilen sich eine gemeinsame Wegeführung, was zu Nutzungskonflikten und gegenseitigen Beeinträchtigungen auf der verfügbaren Fläche führt. Eine Minimierung der Nutzungskonflikte wird derzeit im Rahmen der Umsetzungsphase des städtischen Radverkehrskonzeptes und der damit einhergehenden Änderung der Führungsformen im Radverkehr angestrebt. Das Stadtteilkonzept „Barrierefreier fuß- und radverkehrsfreundlicher Süd-Ost“ soll insbesondere typologische Standards für Fußverkehrsanlagen definieren, die eine Barrierefreiheit für die Nahmobilität zukünftig sicherstellen.

Eine Gefährdung für zu-Fuß-Gehende stellt vor allem die Überquerung von Fahrbahnen dar. An den größeren Kreuzungen ist eine sichere Überquerung der Fahrbahn durch Ampelanlagen gewährleistet. Jedoch weisen diese u.a. aufgrund der Ampelzeiten und -Schaltungen unterbrochene Läufe oder lange Wartezeiten auf, wie z.B. im Kreuzungsbereich Südbrede/ Südstraße oder am Konrad-Adenauer-Ring. Darüber hinaus bestehen Defizite vor allem außerorts entlang der Verbindungsstraßen zu den Ortsteilen, z.B. an der Haltestelle Warendorfer Straße sowie der Haltestelle Ahlen-Dolberg, Steinhoff. An diesen ist das sichere Erreichen von Bushaltestellen aufgrund der teils stark befahrenen Straßen nur bedingt möglich.

Weitere Defizite bestehen durch zu schmale Gehwege (v.a. entlang der Feldstraße, in der Ortsmitte Vorhelm aber auch in dem verkehrsberuhigten Bereich der Innenstadt) sowie den vereinzelt fehlenden Fußwegen (z. B. entlang der Theodor-Schwarte-Straße sowie in den Ortsteilen). Die Einhaltung von Vorgaben der technischen Regelwerke, insbesondere der RASSt sowie der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sind bei der weiteren Ausgestaltung des städtischen Fußwegenetzes zu berücksichtigen.

Unzureichende Bedingungen für den Fußverkehr bestehen zudem in den Zugangsbereichen der Fußgängerzone. Die ausgewiesene Begegnungszone in der östlichen Weststraße weist trotz einer bereits erfolgten Reduktion des Kfz-Verkehrs weiterhin einen hohen MIV-Anteil auf, sodass in Stoßzeiten immer noch beobachtet wird, dass sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr in die Randbereiche gedrängt wird.

Einzelne Straßenabschnitte in der Innenstadt sind nicht barrierefrei. So stellt z.B. das Überqueren der Gerichts-/Bahnhofstraße entlang der Fußgängerzone insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der kurzen Ampelphase und der Straßenpflasterung eine Herausforderung dar. Auch das Bahnhofsumfeld weist Defizite in der Barrierefreiheit auf. Diese sollen im Zuge der geplanten Bahnhofsumgestaltung zu einer Mobilstation behoben werden. Durch die Errichtung einer barrierefreien Fußgängerrampe vom P+R-Parkplatz sowie dem Neubau eines Aufzuges, soll der barrierefreie Zugang zum SPNV bis zum Sommer 2020 sichergestellt werden.

Siehe Kartenband: Karte 5 – Bestandsanalyse Fußverkehr & Aufenthaltsqualität

Grundsätzlich sollen die Belange des Fußverkehrs vor allem in den Bereichen von Nahversorgungszentren berücksichtigt werden, da diese Standorte in ihrer alltäglichen Versorgungsfunktion eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr aufweisen (z. B. rund um den Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz, die Weststraße in Verbindung mit dem Versorgungszentrum am Buschhoff-Kreisel). Diese Bereiche weisen einen erhöhten Anteil an Fußverkehr auf, sodass in diesen eine Minimierung des Konfliktpotenzials zwischen Fuß- und Radverkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Ausbau von geeigneten Querungshilfen der Fahrbahn anzustreben ist.

Stärken

- Kernstadt weist gute Bedingungen für den Fußverkehr auf
- geringe Entfernungen zwischen Wohn- und Versorgungs-/Bildungsstandorten
- bereits heute überdurchschnittlich hoher Fußverkehrsanteil
- Begegnungszone als etablierte und frequentierte Führungsform
- Fußgängerzone in der Kernstadt
- einige Straßen mit Aufenthaltsqualitäten/ Sitzgelegenheiten (teils in den Stadtteilzentren)
- gute Ansätze bzgl. Barrierefreiheit (größere Knotenpunkte/Übergänge meist barrierearm, Stadtteilkonzept für Barrierefreiheit im Ahlen Süd-Osten in Bearbeitung)
- hohe Sensibilität für die Thematik Barrierefreiheit in der Verwaltung und der politischen Landschaft der Stadt Ahlen

Schwächen

- teilweise mangelnde Instandhaltung sowie Beleuchtung von Fußwegen
- mitunter unsichere Fahrbahnquerungen (z. T. durch kurze Laufzeiten, unzureichende bauliche Beschaffenheit)
- teilweise zu schmale Gehwege (Nicht-Einhaltung städtebaulicher Bemessungen gemäß RAST sowie EFA)
- in den Ortsteilen mitunter fehlende Gehwege
- Ortsteile weisen Bedarf nach mehr Aufenthaltsqualitäten auf
- Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- viele (Grund-)Schulkinder werden per „Elterntaxi“ gebracht
- Barrierefreiheit nicht konsequent ausgebaut ((Knotenpunkte und Querungen (taktile Leitlinien, akustische Signale an LSA, abgesenkte Bordsteine), Sitzmöglichkeiten & öffentliche barrierefreie WCs, Pflasterung z.T. ungünstig für Rollatoren, Barrieren (Treppen, Umlaufsperrern))
- aktuell kein offiziell angestellter Behindertenbeauftragter; derzeit ehrenamtlicher Vorsitz des Behindertenbeirats

4.2 Radverkehr

Die Stadt Ahlen weist ein ausgeprägtes Radwegenetz auf, das in den 1990er Jahren entwickelt und mit dem Konzept des „Ahlemer Trials“ und den Maßnahmen zur sicheren Führung von Radfahrenden auf den innergemeindlichen Straßen massiv weiterentwickelt wurde und wird. Sowohl die Kernstadt als auch die Ortsteile sind mit einer entsprechenden Fahrradinfrastruktur erschlossen. Im Innenstadtbereich sind vorwiegend straßenbegleitende Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen als

Alternative zum gepflasterten Schutzstreifen auf dem Hochboard vorzufinden. Auf den größeren Verkehrsachsen, wie z. B. entlang der B58, wird der Radverkehr auf einem von der Fahrbahn baulich getrennten Radweg geführt. Häufig wird der Radverkehr jedoch zusammen mit dem Fußverkehr allein im engen Straßenseitenraum geführt, was zu einem erhöhten Nutzungskonflikt auf der vorhandenen Verkehrsfläche führt. Die radverkehrliche Anbindung ins städtische Umland erfolgt teilweise durch straßenabseits geführte gemeinsame Fuß- und Radwege (z.B. 547 Richtung Dolberg, K4 Richtung Sendenhorst, L 507 Dolberg – Beckum, K1 Richtung Vorhelm, zum Teil L 671 Richtung Walstedde). Eine Besonderheit stellt der Zechenbahnradweg von Ahlen nach Dolberg als Alternative zur straßenbegleitenden Führungsform entlang der K 27 dar.

Neben dem städtischen Radwegenetz ist Ahlen an drei touristischen Radwegen an die Region angebunden: Werseradweg – 100 Schlösser Route sowie die Römer-Lippe-Route. Eine radverkehrstechnisch gute Anbindung an die benachbarten Zentren Hamm, Sendenhorst, Drensteinfurt sowie Beckum ersetzen diese touristischen Radwege jedoch nicht.

Auf Grundlage des Veloroutennetz-Konzeptes des Kreises Warendorfs sollen für den Alltagsradverkehr schnelle und sichere Verbindungen entlang der klassifizierten Straßenachsen in die benachbarten Gemeinden und Gemeindeteile geschaffen werden.

Siehe Kartenband: Karte 6.1. – Analyse Radverkehr Gesamtstadt

Für elektrobetriebene Antriebe befinden sich in der Stadt über 10 E-Bike-Ladestationen mit teils mehrfacher Lademöglichkeit. Diese sind vorrangig im Innenstadtbereich, an Gastronomiebetrieben im Stadtgebiet sowie an größeren öffentlichen Einrichtungen, wie z. B. dem Parkbad, der Zeche Westfalen, verortet. Ein öffentlich zugänglicher Pedelec-Verleih besteht derzeit nicht.

■ **Abbildung 3: Ladestationen für E-Bikes am Bahndamm sowie in der Westenmauer**



Die gut ausgebaute Infrastruktur für den Radverkehr wurde auch seitens der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS), in der die Stadt Ahlen seit 2015 Mitglied ist, als positiv bewertet. Doch trotz der insgesamt positiven Bewertung wurde u.a. in 2014 bei den Ampelschaltungen, der Führungen des Radverkehrs auf den innerstädtischen Straßen sowie den Abstellanlagen im Stadtgebiet Ausbaupotenzial gesehen.

Den im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2016 mit dem Teilkonzept „Radverkehr Innenstadt“ beschriebenen Defiziten sowie den auffallenden Unfallzahlen im Radverkehr konnten mit den 2018/ 2019 umgesetzten Maßnahmen bereits sichtbar entgegengetreten werden.

In Folge des Förderprojektes „Neue Wege in die City. Ahlen 2017“ wurden unter dem Slogan „Pedah-len“ bereits vielseitige Öffentlichkeitsmaßnahmen zur Begleitung der Umsetzungsphase ergriffen. Im Rahmen der Förderung wurden folgende Teilprojekte umgesetzt:

- Umbau Gebrüder-Kerkmann-Platz zu einem langgestreckten Kreisverkehrsplatz mit besserer Durchgängigkeit für den Radverkehr und großzügigen Flächen für den Fußverkehr
- Einrichtung einer Begegnungszone in der östlichen Weststraße nach dem Shared-Space-Prinzip zugunsten der Fuß- und Radfahrer
- Umbau der Südspange des Innenstadtrings mit alternativer durchgängiger Wegeführung auf der Straße (u.a. neue Schutzstreifen mit Fahrradpiktogrammen, sichere Führung an Knotenpunkten mit eigenen LSA-Anlagen, Neuausrichtung der Ampelschaltungen für gleichmäßigen Verkehrsfluss)
- Verbesserung der Radverkehrsführung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone
- Teilöffnung der Fußgängerzone zugunsten kurzer Wege in Ost-West-Richtung
- Erweiterung und Optimierung von Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich

Darüber hinaus ist im Zusammenhang des Bahnhofumbaus zu einem Mobilitätsknotenpunkt die Etablierung einer Radstation und eines Fahrrad-Verleih-Services vorgesehen.

Im Radverkehrskonzept des Kreises Warendorf werden Defizite sowie Potenziale für die Stadt Ahlen im Hauptstraßennetz benannt. Es wird in der Analyse der überörtlichen Verbindungen die Netzlücke der L 811 ab Westfalenkaserne Richtung Hamm angemahnt. Zudem wird auf den unzureichenden Ausbaustandard an der B58 in Richtung Drensteinfurt und in Richtung Beckum sowie an der L 547 von Ahlen Richtung Tönnishäuschen/ Warendorf hingewiesen.

Im innerstädtischen Bereich wird die Netzlücke in der Radverkehrsführung der K 4 im innerstädtischen Siedlungsgebiet zwischen Konrad-Adenauer-Ring und Ortsrand angemahnt. Zudem bestehen Ausbaupotenziale im Radwegenetz entlang der B58 (Konrad-Adenauer-Ring) als auch stadtauswärts auf der L811 in Richtung Westfalenkaserne. Auch die hohen Radverkehrsanteile auf der Relation Ahlen-Ennigerloh sowie die Berücksichtigung der bestehenden Pendlerrelationen zwischen Ahlen und Beckum weisen ein Potenzial des Radwegeausbaus auf der Dreiecks-Relation Ahlen-Ennigerloh-Beckum auf.

Siehe Kartenband: Karte 6.2 – Analyse Radverkehr (Innenstadt)

Stärken

- kurze Wege, kompakte Stadtstruktur mit maximalen Fahrzeiten von rund 20 bis 30 Minuten auch in die Ortsteile
- gut ausgebautes Radverkehrsnetz in der Gesamtstadt
- teils Führungsformen wie Radfahr-/Schutzstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen
- Kreuzungen teilweise mit direkten Radverkehrsführungen
- Erschließung Ahlens durch touristische Radrouten mit überregionaler Bedeutung
- verkehrsberuhigte Bereiche in der Kernstadt
- Öffnung von Einbahnstraßen und Teilöffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr
- Sensibilisierung der Bevölkerung durch ausgeprägte Aktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Kampagne „Pedahlen“ zum Radverkehr
- bestehende Planungen Bf. Ahlen: Fahrradboxen und Fahrradstation

Schwächen

- gemeinsame Wegeführung von Fuß- und Radverkehr sowie Kfz- und Radverkehr führen zu einem erhöhten Unfallpotenzial aufgrund der schlechten Sichtbarkeit im Seitenraum
- vermehrte Konfliktpunkte zwischen Rad- und ruhendem Kfz-Verkehr in der Innenstadt vorhanden
- teils Nicht-Einhaltung StVO-konformer und städtebaulicher Bemessungen gemäß RASt sowie ERA (Radwege zu schmal)
- mangelnde radfahrtaugliche Ausgestaltung von vereinzelten Radwegen, vor allem stadtauswärts zur Erschließung der Ortsteile sowie Nachbargemeinden
- bestehende Netzlücken in Richtung Beckum, Hamm sowie stadtauswärts entlang der K4 in Richtung Sendenhorst
- mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme (v.a. Autofahrer) sowie fehlende Kenntnisse von Verkehrsregeln
- wichtige Ziele und Ortsteile ohne (hochwertige) Radabstellanlagen

4.3 ÖPNV/SPNV

Das straßengebundene ÖPNV-Angebot in Ahlen ist durch ein Netz von rund 25 Buslinien bestimmt. Die Buslinien verkehren dabei in unterschiedlichen Produktparten, wie z.B. Schnellbus, Regiobus sowie dem StadtBus. Dabei stellt der StadtBus das zentrale ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet dar.

Die Innenstadt Ahlens wird durch sechs im Takt verkehrende Linien des Stadtbusses erschlossen. Diese weisen in ihrer Verkehrsausrichtung einseitige Ringverläufe auf, was teils zu verlängerten Reisezeiten zum Erreichen der Ziele führt. Des Weiteren besteht zur Anbindung des Hugo-Stoffers-Zentrums (Seniorenzentrum) das Angebot eines Taxibusses. Zur Abdeckung der ÖPNV-Bedienung in den Tagesrandzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen besteht zudem das stündliche Angebot eines AnrufsammelTaxis (AST). Der Einstieg erfolgt an der Bushaltestelle und an zusätzlichen AST-Abfahrtstellen, der Ausstieg nach Wunsch im Gebiet der Stadt Ahlen, bis vor die Haustür. Die Anmeldung des Fahrtwunsches erfolgt telefonisch bis 30 Minuten vor Abfahrt. Mit rund 28 % erfolgt eine mittlere Nutzung des AST, wobei überwiegend Einzelfahrtwünsche bestehen. Das AST wird nur wenig beworben und weist dementsprechend eine geringe Bekanntheit innerhalb der Bevölkerung Ahlens auf.

Darüber hinaus ist das Stadtgebiet Ahlens durch die regionalen Schnellbuslinie S30 sowie S35 sowie sechs RegioBus-Linien an die angrenzenden Gemeinden angebunden.

Siehe Kartenband: Karte 7 - Liniennetz

Grundsätzlich weisen die im Stadtgebiet verkehrenden Linien unterschiedliche Taktungen auf. Die nördliche, südöstliche sowie südwestliche Stadtmitte wird durch die StadtBusLinien C1 bis C3 halbstündlich angebunden. Zusätzlich bindet die Linie C4 die östliche Stadtmitte stündlich an. Die Anbindung der westlichen Stadtmitte erfolgt im Zweistundentakt und ist somit als defizitär einzustufen. Die Ortsteile Vorhelm mit Tönnishäuschen sowie Dolberg werden durch die Regionallinien jeweils stündlich an die Kernstadt angebunden.

Die Betriebszeiten der im Stadtgebiet verkehrenden Linien variiert je nach Angebotssparte. Die StadtBusLinien weisen werktags eine Betriebszeit bis 19:30 Uhr sowie samstags eine Betriebszeit bis 14 Uhr auf. Die RegioBusse weisen längere Betriebszeiten sowohl werktags (bis 21:30 Uhr) als auch an den Wochenenden sowie feiertags (bis 17 Uhr) auf. In Folge dessen sind die ÖPNV-Angebote im innerstädtischen Verkehr sowohl in den Tagesrandzeiten und insbesondere am Wochenende sowie feiertags unzureichend und besitzen ein hohes Ausweitungspotenzial.

Zur Beschleunigung des ÖPNV sowie einer gleichzeitigen Gewährleistung eines entsprechenden Verkehrsflusses bestehen in Ahlen verschiedene Maßnahmen. Dazu zählen u.a. die Verkürzung von Standzeiten an Lichtsignalanlagen aufgrund von LSA-Beeinflussung sowie das Vorhandensein von Busschleusen und Bussonderspuren.

Das jeweilige Bedienungsangebot der Bussparten ist der Tabelle im Anhang 2 zu entnehmen.

Siehe Karten: Karte 8.1 bis 8.3 – Bedienungsqualitäten Mo-Fr, Sa sowie So

Regionale Anbindung

Die Anbindung Ahlens an die Nachbargemeinden bzw. an das Oberzentrum Münster sind häufig mit verlängerter Fahrtzeit und Umstiegen verbunden. Sowohl Beckum als auch Sendenhorst sind stündlich durch die RegioBus-Linien R38 sowie R55 angebunden. Hinsichtlich der bestehenden teils hohen Pendlerbeziehungen zu den genannten Orten ist jedoch das ÖPNV-Angebot unzureichend. Ähnliches gilt für die ÖPNV-Anbindung nach Münster. Das Oberzentrum ist derzeit durch die Schnellbuslinie S35 und S30 mit einem Umstieg in Freckenhorst an die Stadt Ahlen angebunden. Die Fahrtzeit beträgt dabei ca. 75 Minuten und ist im Vergleich zur Reisezeit mit dem MIV als zufriedenstellend zu bewerten. Jedoch gilt auch bei dieser Verbindung die Bedeutung des Oberzentrums für die Stadt Ahlen sowie die bestehenden Pendlerbeziehungen zu berücksichtigen. Eine verbesserte Anbindung an das Oberzentrum ist im Zuge der WLE-Streckenreaktivierung zwischen Sendenhorst und Münster vorgesehen: Verknüpfung der Produktlinien R55, R33 und S30 mit der WLE für eine direkte Anbindung nach/aus Münster. Unverändert bleibt die Abfahrtszeit der R55 ab Ahlen, Bf. zur min .35, die die Fahrgäste in Sendenhorst um .00 am neuen Bahnhof an den Zug abgibt (Abfahrt .07) und gleichzeitig aufnimmt (Ankunft Zug .52). Die R55 verläuft weiter über Realschule und Krankenhaus nach Ahlen zurück mit Ankunft am Bf. Ahlen zur Minute .28. Darüber hinaus ist eine zukünftige Direktanbindung Ahlen – Münster durch die VG Breitenbach in Planung.

Alle anderen Produktlinien (S30, R33) haben einen direkten Anschluss an den Bahnhof Sendenhorst und eine Übergangszeit von 4 min (abgebend) bzw. 2 min (aufnehmend).

SPNV-Angebot

Ahlen ist durch SPNV-Anbindungen an die nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren Köln, Bielefeld, Hamm und Münster angebunden. Der Bahnhof Ahlen wird sowohl durch den Rhein-Weser-Express (RE 6) als auch der Ems-Börde-Bahn (RB 69) an allen Wochentagen tagesdurchgängig halbstündlich bedient. Der Verkehrsknotenpunkt Hamm ist in wenigen Minuten erreichbar, sodass eine schnelle Anbindung an den Fernverkehr gewährleistet wird. Über die Trassenführung der RB 69 besteht zudem eine Direktanbindung an das Oberzentrum Münster, allerdings mit einer Fahrzeitverzögerung aufgrund der Führung über Hamm. Zukünftig sollen sowohl auf der Linie RB 69 als auch auf der Linien RE 6 Fahrzeuge des neuen Rhein-Ruhr-Expressen (RRX) eingesetzt werden. Diese bieten den Kunden einen höheren Ausstattungsstandard sowie zusätzliche Sitzpläne. Neben der Steigerung des Fahrtkomforts ist zudem die Modernisierung des Bahnhof Ahlens mit der Einführung des RRX verbunden.¹⁴

¹⁴ Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2020)

■ Tabelle 8: SPNV-Angebot in Ahlen

	Verlauf	Bedienzeitraum (erste Abfahrt – letzte Ankunft)	Bedienungsangebot
SPNV			
RE6 (RRX)	Rhein-Weser-Express: Köln/Bonn Flughafen – Köln – Neuss – Düsseldorf – Duis- burg – Essen – Dortmund – Hamm – Ahlen – Rheda-Wie- denbrück – Bielefeld – Minden	Mo-Fr 5:14 – 23:33 Uhr Sa 4:58 – 2:43 Uhr So + Fei 5:29 – 2:43 Uhr	T60 T60 T60
RB69	Ems-Börde-Bahn: Münster – Drensteinfurt – Hamm – Ahlen – Neubeckum – Oelde – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh – Bielefeld	Mo-Fr 4:49 – 2:47 Uhr Sa 7:10 – 2:47 Uhr So + Fei 8:10 – 2:47 Uhr	T60 T60 T60

Quelle: Bus und Bahn im Münsterland, Stand Februar 2019

Verknüpfung ÖPNV/ SPNV

Der Bahnhof Ahlen dient als zentraler Umsteigepunkt zwischen den städtischen sowie regionalen Buslinien und dem SPNV. Die Bus-/Bus-Verknüpfung ist sowohl auf die Verknüpfung der einzelnen StadtBuslinien untereinander als auch auf die Verknüpfung mit den Regionalbuslinien ausgerichtet. Die Verknüpfung erfolgt je nach Taktangebot zur halben bzw. vollen Stunde. Die Umsteigezeit am Takt-knoten Ahlemer Bahnhof beträgt dabei bis zu 10 Minuten, wobei teils auch zu knapp bemessene Umsteigezeiten von 2 Minuten bestehen.

Die Bus/Schiene-Verknüpfung in Ahlen Bahnhof ist auf den RE6 nach Hamm sowie die RB69 nach Bielefeld und nach Hamm ausgerichtet. Die Anforderung an die Umsteigezeit aus dem Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf wird für die Linien R55, R38 und R51 (zum RE6 nach Hamm) sowie die Linie R54 (RB 69 in beide Fahrtrichtungen) erfüllt. Die Linie S35 bindet auf keine der SPNV-Linien direkt an, zum RE 6 in Richtung Bielefeld besteht eine Übergangszeit von 14 Minuten, nach Hamm von 23 Minuten. Vor dem Hintergrund einer Positionierung der S35 als Teil der Verbindung ins Ruhrgebiet ist eine verbesserte Umsteigesituation anzustreben, prioritär ist allerdings aktuell die notwendige Takt-lage der S35 ab Warendorf Bf. aufgrund des Schülerverkehrs und der umlaufbedingten Durchbindung auf die R51 in Ahlen Bf.

Bei Ankunft mit der RB69 in Ahlen Bahnhof besteht aus beiden Fahrtrichtungen Anschluss an die Linie R54. Der RE6 aus Hamm bindet auf die Linien R38, R55 und S35 an. Der Umstieg von der RE6 aus Bielefeld in die Linien R55 und S35 ist mit 2 Minuten zu kurz und vor dem Hintergrund der Ver-spätungsanfälligkeit des RE 6 nicht vorhanden. Des Weiteren besteht keine bzw. nur geringfügige

Verknüpfung zwischen den StadtBuslinie C1 bis C6 und den SPNV-Linien im angemessenen Zeitrahmen. Die Anbindung der SPNV-Verbindungen nach Bielefeld (RB 69 sowie RE 6) werden durch die StadtBuslinien nur bedingt gewährleistet. Häufig bestehen zwischen Busankunft und Zugabfahrt am Ahlener Bahnhof nur wenige Minuten. Teils erreichen die Busse erst wenige Minuten nach Abfahrt des Zuges den Bahnhof, sodass nur eine Verknüpfung mit dem Nachfolgezug möglich ist. Dies hat Übergangszeiten von über 20 Minuten zwischen Bus und SPNV zur Folge, wovon vor allem StadtBuslinien mit einem geringeren Taktangebot (60-Minuten-Takt und seltener) betroffen sind. Die Verknüpfung zwischen StadtBuslinien und den Zugverbindungen in Richtung Hamm fallen hingegen besser aus. Hier bestehen lediglich bei den Anschlüssen zur vollen Stunde zeitlich eng bemessene Umsteigezeiten zwischen den Buslinien und der Zugverbindung des RB 69.

Fahrgastaufkommen

Gemäß der Verkehrserhebung des RVM ist für das Jahr 2016 ein Fahrgastaufkommen von rund 400.000 Personen zu verzeichnen. In Anbetracht des Modal-Split-Anteils des ÖPNV im Kreis Warendorf (Stand: 2015) von 3 %, ist davon auszugehen, dass der ÖPNV-Anteil in der Stadt Ahlen bei einem ähnlichen Wert liegt und somit nur einen geringen Stellenwert in der Verkehrsmittelwahl einnimmt. Hierauf verweist auch der ÖPNV-Anteil gemäß der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2004, nachdem 3 % der Wege in Ahlen mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Zu berücksichtigen ist, dass das städtische ÖPNV-Angebot am Wochenende von durchschnittlich 67 % weniger Fahrgästen genutzt wird. Dies verdeutlicht das Ausbaupotenzial des ÖPNV-Angebotes an den genannten Tagen.

Das größte Fahrgastaufkommen besteht im StadtBus-Verkehr auf der Linie C3 in Richtung Gewerbegebiet Kleiwellenfeld. Weitere im Stadtgebiet nachgefragte ÖPNV-Linien sind die Linien C1 sowie C2. Die Haltestellen Bahnhof Ahlen (317.770 Fahrgäste/ Jahr), Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz (32.211 Fahrgäste/ Jahr), Amsel- (22.683 Fahrgäste/Jahr) sowie Akazienweg (22.668 Fahrgäste/ Jahr) sind die am meisten frequentierten Haltestellen im Kernstadtgebiet. Eine starke Ausrichtung der Mobilitätsziele besteht auf den Bahnhof Ahlen, da dieser als zentraler Umsteige- und Verknüpfungspunkt fungiert.

Siehe Kartenband: Karte 9 – Summe Ein-/ Aussteiger (2016)

Das ÖPNV-Angebot wird überwiegend im Bereich des Jedermannverkehrs genutzt, vorwiegend für Fahrten zu Zwecken der Versorgung. Die StadtBusLinie C5 wird überdurchschnittlich häufig für Fahrten zu Freizeit Zwecken genutzt. Einen hohen Anteil im Schüler- und Ausbildungsverkehr (jeweils rund 47 %) weisen hingegen die StadtBusLinien C1, C3 sowie C4 auf.¹⁵

Erschließungsqualität

Die Erschließung des Stadtgebietes mit dem ÖPNV ist als gut zu bewerten. Vereinzelt Defizite in der Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV ergeben sich in den Gewerbe- und Industriegebieten entlang der Bahntrasse (u.a. Gewerbegebiet Kaldewei) sowie in vereinzelt Randlagen der Gewerbegebiete Zeche Westfalen sowie Gewerbegebiet Vatheuershof. In den kernstädtischen Siedlungsgebieten befinden sich Defizite im Bereich rund um die Sternstraße sowie in den Quartieren rund

¹⁵ RVM 2019 – Fahrgastbefragung Mai 2019

um den Holzweg sowie der Schützenstraße. Zudem weist das Siedlungsrandgebiet um den Werse-damm im Nordwesten Erreichbarkeitsdefizite auf.

Siehe Kartenband: Karte 10 - Erschließungsqualität

In den Ortsteilen bestehen zudem im östlichen Siedlungsrandgebiet in Dolberg sowie im südlichen bis südöstlichen Siedlungsrandgebiet vereinzelte Defizite.

Die stark frequentierten Haltestellen im Stadtgebiet sind innerhalb kürzester Zeit an den Bahnhof Ah-len angebunden, sodass das ÖPNV-Angebot ein günstiges Reisezeitverhältnis im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) aufweist. Aus den Ortsteilen ist der Bahnhof innerhalb von ca. 15 Minuten mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot erreichbar. Anzumerken ist hingegen, dass eine An-bindung der Ortsteile an den Bahnhof Ahlen aufgrund der Taktung des ÖPNV-Angebotes stündlich erfolgt und somit als unzureichend zu bewerten ist. Ebenso die innerstädtische Anbindung des Bahn-hofs erfolgt im Halbstunden- bzw. Stundentakt und ist aufgrund der Bedeutung des Bahnhofs als zentraler Verknüpfungspunkt insbesondere im Hinblick auf die halbstündige Zuganbindung unzu-reichend.

Haltestelleninfrastruktur

Die zentralen Haltestellen sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortsteilen weisen einen zufrieden-stellenden Zustand hinsichtlich der Ausgestaltung und Lage auf. Dennoch besitzen viele Haltestellen im Stadtgebiet einen verringerten Ausstattungsgrad und sind teilweise lediglich durch einen Haltestel-lenmast am Fahrbahnrand gekennzeichnet. Dies betrifft vorrangig die Bushaltestellen entlang der Ausfallstraßen sowie die Zubringerstraßen zu den Ortsteilen. Weitere Defizite bestehen in den Stadt-gebieten nördliche sowie westliche Stadtmitte (räumliche Enge der Fußverkehrswege, fehlender Wetterschutz). Die Haltestellen im Gewerbegebiet Kleiwellenfeld, im Gewerbegebiet Vatheuershof so-wie im Industriegebiet Ost weisen derzeit keine Barrierefreiheit und einen vergleichsweise verminderten Ausstattungsstandard auf.

Bis 2022 ist der sukzessive vollständige barrierefreier Umbau der Ahlener Bushaltestellen geplant. In Folge dessen sind in der Kernstadt bereits viele Haltestellen barrierefrei umgebaut worden. Ebenso die zentralen Haltestellen in den Ortsteilen, wie z. B. die Haltestelle Dolberg-Mitte sowie Vorhelm-Pankrati-uskirche, weisen bereits eine barrierefreie Gestaltung auf. Eine konkrete Auflistung der Haltestellen und deren barrierefreien Ausgestaltung kann dem Anhang 1 entnommen werden.

Tarif und Vertrieb

In Ahlen gilt der Westfalentarif. Der jeweilige Ticketpreis ist abhängig vom Start- und Zielpunkt sowie dem Fahrweg der Verbindung. So können sich die Ticketpreise trotz des gleichen Start- und Zielpunk-tes unterscheiden. Der Ticketerwerb ist über mehrere Verkaufskanäle möglich. Tickets können sowohl digital als Handyticket oder Online-Ticket der Deutschen Bahn als auch analog im Bus, an Fahrkarten-automaten sowie im Reisezentrum erworben werden. Zusätzlich besteht seit Kurzem in den StadtBussen die Möglichkeit der EC-Karten-Zahlung bzw. Zahlung via Smartphone zur Verfügung.

Das verfügbare Ticketsortiment reicht dabei von Ticketangeboten für Gelegenheitsfahrer (z. Einzelti-cket oder 9 Uhr TagesTicket) bis hin zu Angeboten für Vielfahrer (z. B. Monatsticket). Zusätzlich gibt es zielgruppenspezifische Ticketangebote, wie z. B. das FunAbo, das JobTicket oder das 60plus Abo. Ein Kurzstreckentarif fehlt für die Stadt Ahlen dagegen gänzlich.

Von Nutzenden des ÖPNV- sowie SPNV-Angebots werden sowohl die mangelnde Transparenz hinsichtlich des Zustandekommens des Ticketpreises sowie die fehlende Kundeninformation für Erwerbsstellen von Fahrkarten sowie deren Gültigkeitsraum kritisiert.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ticketpreise für Fahrten im Stadtgebiet sowie zu relevanten regionalen Zielen exemplarisch aufgelistet.

■ **Tabelle 9: Fahrpreistabelle zu ausgewählten Zielen ausgehend vom Bahnhof Ahlen (Stand: April 2020)**

Ziel	Einzel-Ticket	Kinder-Ticket	4er Ticket	9 Uhr TagesTicket (1 P.)	9 Uhr TagesTicket (5 P.)	24h-Ticket (1 P.)	24h-Ticket (5 P.)
Fahrten ohne Umstieg							
Ahlen, Kernstadt (C-Linien)	2,00 EUR	1,20 EUR	7,20 EUR	3,40 EUR	6,50 EUR	5,30 EUR	7,80 EUR
Ahlen, Ortsteile (z. B. L- 459)	3,30 EUR	1,80 EUR	11,80 EUR	4,70 EUR	8,70 EUR	8,50 EUR	11,90 EUR
Neubeckum, Hamm, Drensteinfurt (RRX/ RB / RegioLinien)	4,10 EUR	2,30 EUR	14,40 EUR	6,50 EUR	12,30 EUR	10,50 EUR	14,70 EUR
Beckum, Sendenhorst, Ennigerloh (RRX/ RB/ RegioLinien)	5,60 EUR	3,20 EUR	19,80 EUR	9,30 EUR	17,70 EUR	14,40 EUR	20,90 EUR
Fahrten mit Umstieg							
Sendenhorst (RB/ S-Linien)	5,60 EUR	3,20 EUR	19,80 EUR	9,30 EUR	17,70 EUR	14,40 EUR	20,90 EUR
Hamm, Drensteinfurt (RRX/ RB)	7,70 EUR	4,20 EUR	16,80 EUR	12,60 EUR	22,82 EUR	20,00 EUR	26,50 EUR
Münster, Hbf. (RRX/RB)	13,70 EUR	6,30 EUR	49,30 EUR	23,90 EUR	33,20 EUR	35,40 EUR	40,30 EUR

Quelle: Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH - Fahrplanauskunft (Stand: April 2020)

Fahrgastinformation/ Digitalisierung

Fahrgastinformationen erhalten die Bürger*innen Ahlens sowohl analog als auch digital. In den Verkaufs- und Servicestellen der Verkehrsgesellschaft Ahlen GmbH sowie im Reisebüro Wolfgang Velmer OHG können sich die ÖPNV-Kunden zu möglichen Fahrten und Tickets beraten lassen und ggf. erwerben. Zusätzlich erhalten die ÖPNV-Kunden über verschiedene digitale Angebote (z. B. der

WestfalenTarif-App, der DB-App oder der BuBiM-App) sowohl Informationen als auch Handy-Tickets für ihre gewünschte Fahrtstrecke.¹⁶

Auf den Internetseiten der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) stehen zusätzlich Informationen zur Fahrplanauskunft mit Fahrtenvorschlägen, Haltestellenfahrplänen, Linienverlaufsplänen sowie aktuellen Meldungen von Betriebsstörungen zur Verfügung.¹⁷

Um die digitalen Angebote der Fahrgastinformation sowohl an den Haltestellen als auch in den Fahrzeugen wahrnehmen zu können, erfordert es einen möglichst kostenfreien Zugang zum Internet (z. B. in Form eines W-Lan-Zugangs). Die Haltestellen im Stadtgebiet Ahlen verfügen derzeit über kein entsprechendes Angebot. Lediglich in einzelnen Bereichen der Kernstadt (z. B. Bahnhofsplatz sowie in der Fußgängerzone) bestehen öffentliche W-Lan-Hotspots. Ebenso verfügen nur vereinzelte Fahrzeuge (Schnellbuslinien) über einen kostenlosen W-LAN-Zugang.

Eine weitere Möglichkeit der digitalen Fahrgastinformation an den Haltestellen des ÖPNV bieten DFI-Anlagen. Der Ausbau von DFI-Anlagen im Stadtgebiet Ahlen sind Teil der Maßnahmenkonzeption des Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf. Seitens der Stadt Ahlen ist derzeit die Errichtung von DFI-Anlagen an Haltestellen mit einem hohen Anteil an Publikumsverkehr geplant. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Haltestellen:

- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- Marienplatz
- Krankenhaus
- Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz

Am Bahnhof Ahlen soll jeder einzelne Bus-Haltepunkt mit einer DFI-Anlage ausgestattet werden. Zusätzlich ist eine weitere DFI-Anlage im Bahnhofsgebäude geplant, um somit zur besseren Verknüpfung zwischen den Busangeboten sowie zwischen dem Bus-/Schienen-Angebot in Echtzeit zu informieren. Die Errichtung zehn weiterer DFI-Anlagen im Stadtgebiet Ahlen sind seitens der Stadtverwaltung beantragt worden.

¹⁶ WestfalenTarif GmbH (2020): Tickets & Abonnements

¹⁷ RVM (2020): Fahrplanauskunft der RVM

Stärken

- Rendezvous halt Bahnhof Ahlen – Ermöglichung der Verknüpfung/ Umsteigebeziehungen
- StadtBus bietet in der Kernstadt in den meisten Bereichen ein attraktives Angebot, insbesondere aus der Überlagerung aus Regional- und StadtBus-Verkehren
- Anbindung über den RRX und den RB 69 an Hamm und das Ruhrgebiet sowie Minden /Bielefeld
- Bahnhof Ahlen als zentrale Schnittstelle zwischen SPNV und ÖPNV
- gute Haltestellenerschließung, nur wenige Siedlungsbereiche ohne Haltestelle im Umkreis von 500 m
- Ansätze zur Busbeschleunigung, aber Verzögerungen durch Stau auf den Straßen
- sukzessiver barrierefreier Umbau von Haltestellen bis 2022 vorgesehen
- digitaler Auftritt sowie Informationsmöglichkeiten der Stadtverwaltung hinsichtlich den Themen Klimaschutz und Mobilität

Schwächen

- eingeschränktes innerstädtisches ÖPNV-Angebot Mo- Fr nach 19 Uhr sowie an den Wochenenden und Feiertagen
- ÖPNV-Anbindung einzelner Standorte defizitär
- Erreichbarkeiten von zentralen Haltestellen (z. B. Bahnhof Ahlen) ist aus den Ortsteilen nur stündlich geboten
- zu kurze Umsteigezeiten zwischen ÖPNV- und SPNV-Angebot am Bahnhof Ahlen
- keine attraktive Anbindung an Beckum und Münster als relevante Arbeitsplatzstandorte (v.a. für Pendelnde von hoher Bedeutung)
- räumliche Enge am Bahnhof Ahlen gerade zu den Rendezvous-Zeiten des ÖPNV führt zu gefährlichen Situationen für die Fahrgäste
- bedingte Konkurrenzfähigkeit zum MIV (zu geringes Angebot aus den Stadtteilen, teils Schleifenfahrten in Stadtteile, hohe Haltestellendichte, Stau/Baustellen/Verspätungen, ...)
- Verständlichkeit der Tarife und Kosten (insbesondere für bestimmte Bevölkerungsgruppen, Tarifgrenzen & Übergänge)
- Potenziale Digitalisierung und Apps weitgehend ungenutzt, um so auch den Bekanntheitsgrad der Angebote zu erhöhen
- fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen vor allem in den Ortsteilen mangelhaft (z. B. durch Fehlen von Gehwegen)

4.4 MIV

4.4.1 Fließender Individualverkehr

Als Hauptverkehrsachsen erschließen die B58 sowie die L547 die Stadt Ahlen. Sie weisen jeweils ein tägliches Verkehrsaufkommen von bis zu 20.000 Fahrzeugen auf. Die Anbindung der einzelnen Ortsteile Dolberg und Vorhelm mit Tönnishäuschen an die Kernstadt erfolgt überwiegend über die Landesstraße L547 sowie über die Kreisstraße K1. Darüber hinaus wird der Ortsteil Vorhelm mit Tönnishäuschen über die L586 an die Nachbargemeinden Sendenhorst und Beckum sowie der Ortsteil Dolberg über die L507 an das Mittelzentrum Hamm angebunden.

Auf Grundlage der Verkehrsstärkenerhebung des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2015 zeigt sich, dass die Bundes- und Landesstraßen den Großteil des städtischen Kfz-Verkehrs aufnehmen. Neben dem städtischen Straßennetz fungieren sie auch als Erschließungs- und Versorgungsstraßen und verbinden die Stadtteile miteinander. Die Feinerschließung der Quartiere erfolgt über Anliegerstraßen. Die Innenstadt Ahlens ist abseits des Innenstadtverkehrsrings durch verkehrsberuhigte Bereiche und der autofreien Fußgängerzone bestimmt. Allerdings sind die Verkehrsbereiche durch straßenbegleitenden ruhenden Verkehr stark geprägt. Für alle Wohngebiete im Stadtgebiet wurden abseits des Hauptstraßennetzes Tempo-30-Zonen angeordnet. Lediglich entlang der Hauptverkehrsachsen besteht eine zulässige Geschwindigkeit von Tempo 50 km/h.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Kernstadt besteht eine Überbelastung der innerstädtischen Gemeindestraßen. Konflikte bestehen vor allem in der Innenstadt hinsichtlich der Erschließungs- und Versorgungsfunktionen der klassifizierten Straßen sowie der gewünschten Wohn- und Aufenthaltsqualität der Anwohner*innen. Unter Berücksichtigung der Lärmkartierung liegen die Belastungsschwerpunkte im Innenstadtbereich vor allem entlang der größeren Straßen, wie der Bundesstraße B 58 sowie den Landesstraßen L 547 und der L 811. Aber auch die L 671 auf dem Abschnitt vom Buschhoffkreisel bis zum Ortsausgang ist als Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan charakterisiert. Ein weiterer Schwerpunkt in der Lärmbelastung liegt im Ortsteil Dolberg entlang der Ortsdurchfahrt L 507. Dies ist jedoch in diesem Bereich aufgrund des verringerten täglichen Verkehrsaufkommens überwiegend auf den dort verkehrenden Wirtschaftsverkehr (hoher Schwerlastanteil) zurückzuführen.

Siehe Kartenband: Karte 12.1 – Analyse MIV (fließender Verkehr)

Zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und einer Reduzierung des Transitverkehrs besteht die Planung einer Umgehungstraße im Osten bzw. Südosten (Osttangente). Geplant ist eine direkte Anbindung der B58 an die im Süden der Stadt verlaufende Kreisstraße K27 mit Erschließungsfunktion für das Zechengelände. Neben den entlastenden Wirkungen weist die geplante Osttangente zudem positive Auswirkungen auf die Anbindung der Gewerbestandorte Erweiterung Olfetal, Vatheuershofen sowie dem Zukunfts- und Gewerbestandort Zeche Westfalen auf. Mit der Planung der Osttangente verbunden ist die Forderung einer Ortsumgehung des Ortsteils Dolberg. Westlich betrifft dies die Verlängerung der L 547 zwischen der L 507 und der L 736, östlich eine Verbindung der L 507 und der L 822, was gleichzeitig als Verlängerung der geplanten Osttangente fungiert. Die Westumgehung Dolbergs ist bereits im Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen, weist jedoch eine geringe Priorität für die Umsetzung auf.

Weitere Anforderungen des Kfz-Verkehrs, welche es in der Ausgestaltung der städtischen Mobilität zu berücksichtigen gilt, sind die Orientierung im Straßennetz, die Erreichbarkeit sowie der benötigte Zeitaufwand zum Erreichen des Ziels.

4.4.2 Ruhender Individualverkehr

Das öffentliche Parkraumangebot konzentriert sich in der Ahlener Innenstadt sowie an beliebten Freizeitstätten im Stadtgebiet, wie z. B. die Zeche Westfalen, am Wersestadion, am Berliner Park oder am Sportpark Nord. Die Ahlener Innenstadt bietet ein differenziertes Parkplatzangebot. Sowohl die Größe und Anzahl der Parkplätze als auch die Lage und Art der Bewirtschaftung fallen teils sehr unterschiedlich aus. Grundsätzlich sind folgende Bewirtschaftungsformen des Parkens in Ahlen vorzufinden:

- Bewohnerparken nördlich und südlich der Fußgängerzone
- kostenloses Parken, teils als Zeitparkplätze ausgewiesen mit festgelegter Maximalnutzungsdauer
- gebührenpflichtiges Parken (seit Anfang 2019 auch in Form des Handyparkens auf städtischen Flächen möglich)

Von den vorhandenen ca. 2400 Parkplätzen werden 537 Stellplätze kostenpflichtig bewirtschaftet. Im Bereich nördlich und nordöstlich der Fußgängerzone befinden sich vor allem straßenbegleitende Parkraumbuchten. Gesondert ausgewiesene Behindertenparkplätze finden sich z. B. in der Südstraße oder in der Königstraße. Neben den herkömmlichen Parkmöglichkeiten befinden sich zudem sieben gesondert ausgewiesene Parkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge mit Ladeinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet.

Das Parkplatzangebot in der Innenstadt ist überwiegend durch kostenloses Parken mit einer festgelegten Parkdauer von max. 2 Stunden geprägt. In einzelnen Straßenzügen (Sackgassenlage, engen Gassen), wie z. B. in der Steingasse oder der Rosenstraße, ist ausschließlich das Bewohnerparken zulässig. Kostenpflichtige Parkmöglichkeiten befinden sich meist auf Sammelparkplätzen, wie z. B. auf dem Rathaus- und Stadthallenparkplatz, am Bahndamm und an der Wallstraße. Zudem befindet sich ein mittelgroßes privates Parkhaus mit 400 Stellplätzen am Einkaufszentrum Kerkmann-Platz, welches Montag bis Samstag bis 21 Uhr geöffnet hat und nicht bewirtschaftet wird. Gemäß der städtischen Gebührenordnung (2014) kostet eine Stunde Parkdauer 1 Euro sowie jede weitere halbe Stunde 0,50 Euro. Zusätzlich bietet die Stadt unterschiedliche Dauerparkkarten an (Tageskarten auf ausgewählten Plätzen und eine Jahreskarte für die City), wobei diese nicht auf allen städtischen Parkplätzen gültig sind (z. B. Parkplatz Hellstraße). Zusätzlich wurde im Jahr 2009 im Rahmen des VEP Konzeptes eine Brötchentaste für das kurzfristige Parken eingeführt.

Im östlichen Innenstadtbereich sind die vorhandenen Parkplätze vorrangig kostenfrei, wohingegen im westlichen Bereich der Innenstadt ein höherer Anteil an gebührenpflichtigen Parkplätzen nachzuweisen ist. Zudem sind im Innenstadtbereich die Parkplatzangebote sehr kleinteilig. Häufig grenzen bewirtschaftete sowie unbeschränkt nutzbare Parkflächen unmittelbar aneinander. Darüber hinaus verfügt die Stadt über kein Parkleitsystem, sodass der Parkraumsuchverkehr einen deutlichen Verkehrsanteil im Innenstadtbereich einnimmt.

Siehe Kartenband: Karte 12.2 – Analyse MIV (ruhender Verkehr)

Im Rahmen der Untersuchung der Parkplatzbelegung (LK Argus 2020)¹⁸ zeigt sich, dass eine Vollausslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten nur in Spitzenzeiten kleinräumig im Innenstadtbereich vorliegt. Dabei sind v. a. die kostenfreien Parkplätze, Bewohnerparkplätze und der Bereich um den Bahnhof/ Industriestraße betroffen. Kostenpflichtige Parkplätze weisen hingegen eine eher geringe Auslastungsrate auf. Die Bewohnerparkplätze im nördlichen Innenstadtbereich werden gut bis sehr gut genutzt.

Bei einer aktuellen Nutzerbefragung der P+R-Anlage am Bahnhof sowie Einsteigerbefragung am Bahngleis (Erhebungsjahr 2020) der nts-Ingenieurgesellschaft wurde die Auslastungs- und Nutzungsrate des P+R-Angebotes am Bahnhof Ahlen untersucht. Bei der Auswertung erster Ergebnisse ist ersichtlich, dass über 80 % der befragten Personen die Parkmöglichkeit täglich bzw. regelmäßig mehrmals in der Woche benutzen, wobei die Parkmöglichkeit überwiegend von Pendelnden im Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt werden. Rund 70 % der Befragten fährt zudem danach mit der Bahn weiter. Dies spiegelt sich auch in der angegebenen Nutzungsdauer sowie hohen Auslastungsrate der Stellplätze durch Langzeitparker wider. Als ein Defizit wird von rund 21 % der Befragten die Anzahl der Parkplätze genannt, was sich auch in der Anzahl der Parkenden widerspiegelt, welche regelmäßig nach einem alternativen Stellplatz in Bahnhofsnähe suchen müssen.

Stärken

- gute Kfz-Erreichbarkeit regional
- dichtes Straßennetz zwischen den Stadtteilen
- Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Kernstadt
- differenziertes Parkplatzangebot in der Ahlener Innenstadt vorhanden mit ersten Ansätzen zur Parkraumbewirtschaftung

¹⁸ Untersuchung der Parkplatzbelegung nicht veröffentlicht

Schwächen

- hohe Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen
- hohen Emissionsbelastungen in Bereichen der Kernstadt
- nach Jahren der überwiegend auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Straßenräume führt gemeinsame Verkehrswegeführung mit Radverkehr zu Nutzungskonflikten
- fehlende bzw. unzureichende Einsehbarkeit von Kreuzungsbereichen
- hohes Verkehrsaufkommen auf B58 (Konrad-Adenauer-Ring) sowie entlang Weststraße/ Westenmauer mit aufkommenden Stauschwerpunkten
- mangelnde Parkplatzkapazitäten am Bahnhof Ahlen
- kleinteilige Parkplatzbewirtschaftungen; mangelnde bzw. eingeschränkte Transparenz/ Übersichtlichkeit der Bewirtschaftungsform für Ortsunkundige
- teils hoher Parkdruck (Konflikte mit anderen Nutzungen (zu Fuß Gehende, Radfahrende), Verkehrssicherheitsproblematik, Parksuchverkehre, Beeinträchtigung des Stadtbilds)
- hoher Anteil an Pkw-Nutzung auf Strecken unter 2-5 km

4.5 Verknüpfung

Ein breites Mobilitätsangebot sowie die flexible Erreichbarkeit von Zielen spielen eine wichtige Rolle für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort. In diesem Zusammenhang spielen die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander und die daraus resultierende Möglichkeit der inter- sowie multimodalen Nutzung von Mobilitätsangeboten eine zentrale Rolle. Zentrale, öffentlich zugängliche Plätze, an denen bereits heute eine räumliche Bündelung von unterschiedlichen Verkehrsangeboten stattfindet, sind Ausgangspunkt zur Ausgestaltung des inter- und multimodalen Verkehrsangebotes. Der Ausstattungsgrad sowie die zu kombinierenden Verkehrsangebote an den einzelnen Verknüpfungspunkten ist dabei modular gestaltbar, abhängig von ihrer Aufgabe, der Bedeutung im Verkehrsnetz und der räumlichen Lage. Hierzu zählen u.a. auch die Funktionen als Treffpunkt, als Aufenthaltsbereich mit Serviceangeboten zur Förderung der Nahmobilität und als Ort mit Versorgungsfunktionen.

Bereits heute findet an mehreren Haltestellen im Stadtgebiet Ahlen eine Bündelung von Verkehrsströmen (Alltagsverkehr) statt. Im Folgenden sind dies:

- Bahnhof Ahlen
- Marienplatz
- Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz
- Vorhelm – Haltestelle Pankratiuskirche
- Dolberg – Haltestelle Post
- Tönnishäuschen – Haltestelle Kapelle

Alle genannten zentralen Punkte verfügen über ein teils unterschiedliches Angebot an möglich zu verknüpfenden Verkehrssystemen. Diese sind sowohl an das lokale wie regionale Radroutennetz als auch als auch mittels ÖPNV an das gesamtstädtische Verkehrsnetz angebunden. Besonders im ÖPNV sind dies Haltestellen, welche durch eine mittlere bis hohe jährliche Fahrgastsumme geprägt sind. Zusätzlich befinden sich in der Regel Einzelhandelsstandorte/ Versorgungszentren, Schulen oder Einrichtungen mit einem erhöhten Anteil an Publikumsverkehr in der unmittelbaren Nähe. Insbesondere die Standorte in der Ahlener Kernstadt weisen weitere Angebote von möglichen Verknüpfungspunkten auf. Dazu zählen u.a. Ladeinfrastrukturen für Fahrräder und Autos, Carsharing-Angebot oder Radabstellanlagen. Auch Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr sind in unmittelbarer Nähe der Haltestellen vorhanden.

Weitere potenziellen Orte zur Einrichtung von Verknüpfungspunkten bestehen neben den oben angeführten Orten im Gewerbegebiet Olfetal und im Gewerbegebiet Kleiwellenfeld, im Bereich der ÖPNV-Haltestelle St. Michel, sowie in den Bereichen von zentralen Nahversorgungszentren der Stadtteile.

Siehe Kartenband: Karte 13 – Analyse Verknüpfungspunkte

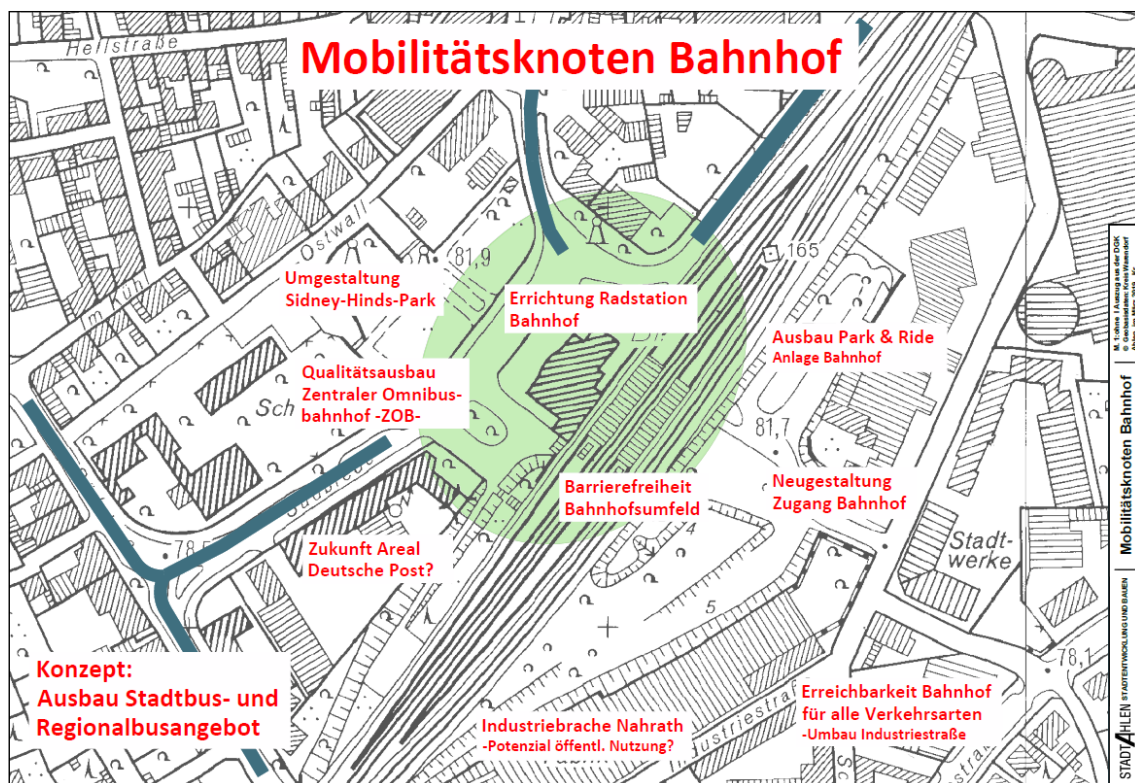
Für eine verkehrliche Wirksamkeit der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten ist ein flächenhafter Ansatz erfolgsversprechend. Die Förderung des Übergangs zwischen Verkehrsangeboten sollte sich nicht nur auf die Ziele beschränken, sondern gleichberechtigt wichtig sind sie auch an den Verkehrsquellen (u.a. Wohngebiete und Ortsteile).

Bahnhof Ahlen

Zentrale Mobilitätsschnittstelle im Stadtgebiet stellt der Bahnhof Ahlen dar. Aufgrund der starken Ausrichtung von Mobilitätszielen auf den Bahnhof Ahlen sowie der unterschiedlichen Verkehrsangebote und deren räumlichen Nähe zueinander, bietet der Bahnhof optimale Voraussetzungen für einen attraktiven Verknüpfungspunkt.

Im Zuge der Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses wird der Bahnhof derzeit von der Deutschen Bahn barrierefrei umgebaut. Neben der Errichtung einer Fußgängerrampe von der P+ R-Anlage zu den Gleisen erfolgt die Erneuerung der Personenaufzüge im Bahnhofsgebäude. Im gleichen Rahmen möchte die Stadt den Ausbau des Bahnhofs aufgreifen und diesen als Mobilstation ausbauen.

■ **Abbildung 4: Planung Mobilstation Ahlen Bahnhof**



Quelle: Stadt Ahlen 2019

Um eine bessere Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrssystemen gewährleisten zu können, soll zunächst eine Radstation mit Reparaturservice im Bahnhof errichtet (Realisierung frühestens 2021) sowie der ZOB und die P+ R – Anlage ausgebaut werden. Ebenso wird über die Einführung eines städtischen E-Fahrradverleihsystems mit Standort am Bahnhof nachgedacht. Zugunsten einer besseren Erreichbarkeit des Bahnhofes für alle Verkehrsarten wird die Umgestaltung der Industriestraße angestrebt. Eine Verlagerung des CarSharing-Standortes zum rückwärtigen Ausgang des Bahnhofes steht kurzfristig zur Realisierung an. Längerfristig sind weitere Angebote am Bahnhofsplatz denkbar. Damit verbunden ist der Ausbau von E-Ladestationen, sowohl für Fahrräder als auch für Autos.

Für einen besseren Komfort ist darüber hinaus der Ausbau des kostenfrei verfügbaren W-LANs im Bahnhofsgebäude und auf dem Vorplatz sowie eine Ausschilderung der Mobilitätsangebote geplant.

Gleichzeitig sollen digitale Fahrgastanzeigen nicht nur auf dem Bahnhofsplatz wie seit Mitte 2020, sondern auch im Bahnhofsgelände installiert werden, um die Fahrgäste zukünftig in Echtzeit über ihre Anschlussmöglichkeiten und ggf. bestehende Verspätungen informieren zu können.¹⁹ Die Einrichtung weiterer Standorte ist zur Verbesserung der Bereitstellung von Echtzeiten vorzusehen.

Die derzeitige Ausstattung des Verknüpfungspunktes Ahlener Bahnhof kann der nachfolgenden Auflistung entnommen werden.

■ **Tabelle 10: Ausstattungsmerkmale Verknüpfungspunkt Ahlen Bahnhof**

Ahlen, Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung: • Businsel wichtige Ausstattungselemente: • Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochboard • Barrierefreier Zugang • taktils Leitsystem (Taststreifen (unzureichender Zustand)) • Fahrgastinformation (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur) • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten • überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradständer nach altem technischem Standard) • Beleuchtung • Toiletten (ohne soziale Kontrolle) • Taxi • Radstation im Bahnhofsgelände geplant • P+R Stellplätze (125 Stellplätze) • Ladestationen Auto in Bahnhofsnähe durch Verlagerung Car-Sharing geplant

¹⁹ Stadt Ahlen 2019



Defizite:

- eine vereinzelte DFI (digitale Fahrgastanzeige) vorhanden
- derzeit keine Sharingkonzepte vorhanden; Planung zum Ausbau von Pedelec- sowie E-Autoverleih vorhanden
- unzureichende Anzahl an sicheren Fahrradabstellanlagen
- unzureichende Kapazitäten P+R Anlage
- keine Ladestation für E-Bikes vorhanden
- räumlichen Enge der ÖPNV-Haltebuchten, Kapazitätsgrenzen (städtebauliche Qualität der 1990er Jahre)

Carsharing

In der Stadt Ahlen besteht derzeit nur ein geringes Angebot an CarSharing. Über den Anbieter E-Wald GmbH kann am Standort der Stadtwerke Ahlen in der Industriestraße ein elektrisch angetriebener Kleinwagen ausgeliehen werden. Das Auto verfügt dabei über eine moderne Ausstattung und der Strom kann an jeder E-Wald-Tankstelle kostenlos bezogen werden, sodass bei Benutzung des Fahrzeuges lediglich die Leihgebühr entrichtet werden muss.

Für das E-Auto besteht die Möglichkeit der stunden- und tagesweisen Ausleihe bis hin zu einer Langzeitausleihe. Die Ausleihkosten belaufen sich dabei in der mittleren Preisklasse zwischen rund 8 EUR/ Stunde bis hin zu 100 EUR für zwei aufeinander folgende Tage. Die Langzeitausleihe ist entsprechend teurer und beläuft sich auf Kosten von 299 EUR pro Woche oder 999 EUR pro Monat.²⁰

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs als Mobilstation wird eine Verlegung des CarSharing Angebotes zum rückwärtigen Eingangsbereich des Bahnhofes im Jahr 2021 angestrebt.

Bikesharing/ Abstellmöglichkeiten

Die Möglichkeit der Fahrradausleihe besteht derzeit in Ahlen lediglich über private Tourismusanbieter und oder als Probeausleihe seitens der Stadtwerke Ahlen GmbH. Ein flächendeckender Ansatz ist nicht vorhanden. Das Angebot seitens der Stadtwerke kann über das digitale Angebot des „Ahlen.Portals“ gebucht werden. Zur Ausleihe stehen dabei E-Bikes, Segways oder E-Roller zur Verfügung.²¹

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhof Ahlens als Mobilitätsstation ist jedoch die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems geplant. Ein entsprechender Förderantrag für eine Radstation mit der Möglichkeit des Verleihs wurde seitens der Stadt Ahlen gestellt und deren Umsetzung ist für das Jahr 2021 anvisiert.

²⁰ E-WALD GmbH: Preisliste (Stand: Mai 2020)

²¹ Stadtwerke Ahlen: Energie & Umwelt – Mobilität - Verleih

Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich in der Stadt Ahlen vorrangig an Orten mit hohem Publikumsverkehr, wie z. B. in der Fußgängerzone, dem Bahnhof oder an Einrichtungen der Stadtverwaltung. Im Zusammenhang des städtischen Radverkehrskonzeptes wurden in den letzten Jahren die Radinfrastruktur respektive das Angebot an Radabstellanlagen im Stadtgebiet ausgebaut. An vereinzelt zentralen Orten, welche zudem potenzielle Verknüpfungspunkte darstellen, reichen die Abstellkapazitäten nicht aus, sodass eine Kapazitätsausweitung notwendig ist. Ebenso das Angebot von Radabstellanlagen an dezentral gelegenen ÖPNV-Haltestellen ist ausbaufähig.

Service/ Kundenfreundlichkeit

Für eine attraktive Ausgestaltung eines inter- und multimodalen Mobilitätsangebotes ist eine einfache Handhabung und Benutzbarkeit der einzelnen Verkehrssysteme und deren Kombination untereinander unabdingbar. Für die derzeit bestehenden Verkehrssysteme in der Stadt Ahlen existiert derzeit keine einheitliche Buchungsplattform, sodass diese voneinander unabhängig über die jeweiligen Anbieter gebucht werden müssen. Eine kombinierte Buchung kann derzeit lediglich bei der Fahrradmitnahme im Bus oder der Bahn vorgenommen werden, wobei jedoch seitens der Kunden für das Fahrrad ein Extra-Ticket erworben werden muss.

Stärken

- Bahnhof Ahlen als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen allen verkehrsrelevanten Systemen in der Stadt Ahlen
- politische Unterstützung für die Förderung der Verknüpfung vorrangig der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsausbaus dessen als Mobilitätsknotenpunkt
- Siedlungsstruktur mit kompakter Kernstadt und Ortsteilen erzeugt gebündelte Verkehrsströme
- gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen als Grundlage für Weiterentwicklung multi- und intermodaler Verknüpfungsangebote
- Einstellung Mobilitätsmanager seit 2019
- Ausweitung des Fahrradverleihs durch gestellten Förderantrag für eine Radstation angestrebt (Umsetzung ist für das Jahr 2021 geplant)

Schwächen

- geringes Angebot an Mitfahrgelegenheiten sowie Sharingdiensten (Car- und Bikesharing) vorhanden
- mangelnde Abstimmung der Ankunfts-/Abfahrtszeiten der einzelnen Linien/ Verkehrssysteme
- fehlende Kapazitäten an Abstellmöglichkeiten für Fahrrad und Pkw am Bahnhof Ahlen
- teils fehlende Abstellanlagen Auto sowie Fahrrad an zentralen Haltestellen in den Ortsteilen
- geringe Sichtbarkeit der vorhandenen Angebote und Verknüpfungsmöglichkeiten (Corporate Design, Wegweisung)
- keine tariflichen Kooperationen zwischen verschiedenen Angeboten und Anbietern
- fehlende Flächenausstattung des Stadtgebiets mit Verknüpfungspunkten in Stadtteilen

4.6 Wirtschaftsverkehr

Der größte Anteil an Wirtschaftsverkehr in der Stadt Ahlen entfällt auf Binnenverkehre (40 %) sowie Quell-Zielverkehre (35 %). Durchgangsverkehre in Richtung Drensteinfurt, Hamm, Münster, Sendenhorst oder Beckum erzeugen rund 25 % der Wirtschaftsverkehre in Ahlen²².

City Einzelhandel

Schwerpunkt des Verkehrsaufkommens durch eine erhöhte Konzentration an Einzelhandels- und gastronomischen Einrichtungen sowie Arbeitsplatzstandorten stellt die Kernstadt Ahlens dar. Eine erhöhte Belastung besteht im Rahmen des Liefer- und Dienstleistungsverkehres in den bebauten Siedlungsbereichen. Vor allem in Siedlungsbereichen mit einer starken Konzentration des Einzelhandels, wie z. B. der Ahlener Innenstadt, fällt die Belastung des Wirtschaftsverkehrs größer aus als in anderen Siedlungsbereichen. Zur Minimierung der zusätzlichen Verkehrsbelastung in den genannten Bereichen bestehen in diesen gesonderte Anforderungen für den Lieferverkehr. So ist beispielsweise die innerstädtische Fußgängerzone in den Abend- und Morgenstunden von 19 Uhr bis 11 Uhr für den Lieferverkehr freigegeben. Die Erschließung der Innenstadt erfolgt überwiegend über die B58 sowie den Landesstraßen L547 sowie L811, welche in Fortführung Zubringerstraßen zu den nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen darstellen. Besonders die B58 ist von einem hohen Verkehrsaufkommen sowie damit einhergehend einer erhöhten Lärmemission betroffen. Eine Erschließung der Innenstadt ist ausschließlich über den Innenstadtring möglich (Weststraße/ Westenmauer/ Südenmauer/ Südstraße und Südbrede), da die Befahrbarkeit der innenstadtnahen verkehrsberuhigten Straßen mit straßenbegleitendem Parken für den Lieferverkehr nur bedingt möglich ist.

Zur Entlastung der B58 ist im Bundesstraßenbedarfsplan von 2008 der Bau einer nördlichen Umfahrung (B58n Nordumfahrung) der Stadt mit höchster Priorität bewertet worden. Ebenso die geplante Tieferlegung der Bergstraße/ Bahnunterführung Lütkeweg soll zum verbesserten Abfluss des Lieferverkehrs aus der Innenstadt (insbesondere den Gewerbeverkehr aus dem Quartier Lütkeweg/ Theodor-Schwarte-Straße) beitragen.

Innenstadtnahe Gewerbegebiete

Ein weiteres Quell- und Zielgebiet für den Wirtschaftsverkehr sind die innenstadtnahen Gewerbegebiete als Standorte mit einer erhöhten Konzentration an Arbeitsplatzstandorten. In diesen sind u.a. Betriebe der Metallverarbeitung und des Maschinenbaus sowie Gewerbe mit produktionsbezogenen Güterverkehren ansässig, welche ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen. Diese sind ebenfalls über die B58 sowie den Landesstraßen L547 und L811 an das regionale Verkehrsnetz und die Autobahn angebunden. Die Zubringerfunktion der Bundes- sowie Landesstraßen für die Gewerbegebiete und den größeren Arbeitsplatzstandorten spiegelt sich in den vorhandenen Verkehrsstärken sowie in der Lärmkartierung der genannten Straßen wider.

²² Stadt Ahlen (2005): Integrierter Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplan Stadt Ahlen, S. 27.

Eine Entlastung des Straßennetzes vom Wirtschaftsverkehr ist die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene. Die Reaktivierung und Inbetriebnahme des Gütergleises in das Industriegebiet Ost zur Erschließung des ehemaligen Blomberg-Geländes stellt dabei einen wichtigen Ansatz dar. Im Zuge dessen wird das Ziel verfolgt, die Stahl-Logistik über das reaktivierte Industriegleis zur bundesweiten Verteilung an die Endkunden von Stahl-Coils abzuwickeln. Ebenso der Standort der Firma Kaldewei verfügt über einen eigenen Gütergleisanschluss.

Gewerbegebiete Stadtrand

Ebenfalls die Gewerbegebiete am Stadtrand, z. B. Gewerbegebiet Olfetal, Gewerbegebiet Kleiwellenfeld oder das Gewerbegebiet Vatheuershof, sind Aufkommensschwerpunkte des Wirtschaftsverkehrs. Eine Erschließung der Standorte erfolgt überwiegend über die stadterschließenden Bundesstraße B58 sowie die Landesstraßen L 811 und der L 547.

Zur Entlastung der innerstädtischen Straßen insbesondere vom Durchgangsverkehr sind bereits im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung 2019 verschiedene Maßnahmen aufgeführt. Die Planung und der Bau einer Osttagente (Baubeginn 2020) zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens sowie zum verbesserten Anschluss der genannten Gewerbegebiete sowie des Gewerbestandortes Zeche Westfalen stellt dabei die zentralste Maßnahme dar.

Die kleineren Gewerbegebiete im Ortsteil Vorhelm weisen aufgrund ihrer Größe und der ansässigen Betriebe nur einen geringen Anteil an Wirtschaftsverkehr auf. Ebenso ist die Ortsdurchfahrt in Dolberg durch einen erhöhten Anteil an Wirtschaftsverkehr geprägt.

Verbraucherbezogener Zulieferverkehr

Auch im Jahr 2018 ist der Umsatz im Online-Handel bundesweit um zehn Prozent gewachsen. Ein erhebliches weiteres Wachstum durch die weitere Verbreitung des Onlinehandels, dass auch zu einem Anstieg des städtischen Lieferverkehrs führen wird, ist auch für die Stadt Ahlen zu erwarten. Die Herausforderung besteht darin, Wirtschaftsverkehre stadt- und umweltverträglich zu gestalten, ohne deren Funktionsfähigkeit einzuschränken. Die Zufahrt zur Innenstadt ist zeitlich beschränkt, innovative Distributionskonzepte oder auch die Sharing-Nutzung von Lastenrädern zur Feinverteilung von Gütern sind bisher nicht vorhanden. Seit März 2020 wird seitens der Stadt Ahlen die private Anschaffung von Lastenfahrrädern gefördert.

Auch alternative Organisationsansätze in Dienstleistungsbereichen wie Pflege- oder Handwerksleistungen, die sich aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und geringen Entfernungen zur Erprobung eignen würden, finden sich bisher nicht.

Stärken

- Wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Ahlen
- gute Anbindung an das regionale Straßennetz
- Reaktivierung des Gütergleises in das Industriegebiet Ost
- Planung und Bau der Osttangente zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs insbesondere vom Durchgangsverkehr sowie zur Verbesserung des Quell-/Zielverkehrs
- kompakte Siedlungsstruktur: geringe Wegelängen und hohe Bündelungspotenziale für alternative Organisations- und Zustellmodelle
- SPNV- und ÖPNV-Erreichbarkeit der Ahlener Wirtschafts- und Gewerbestandorte in der Kernstadt
- Lieferverkehre im Zentrum zumeist nur bis 11 Uhr möglich

Schwächen

- bestehende Nutzungskonflikte zwischen Rad-/ Kfz-Verkehr und parkenden LKWs
- Konflikte des Lieferverkehrs mit den weiteren Verkehrsträgern (MIV, Radverkehr, Fußverkehr)
- hoher Schwerlastanteil auf den Zubringerstraßen zur Autobahn sowie der Ortsdurchfahrt Dolberg
- hohe Verkehrsbelastung und Lärmemission auf den innerstädtischen Bundes- und Landesstraßen
- Staulagen inner- und außerorts erschweren pünktliche Logistikketten und Erreichbarkeit der Zentren
- kompakte Siedlungsstruktur: Enge Straßengrundrisse mit mitunter geringen Aufnahmekapazitäten und Anfälligkeiten für verkehrliche Belastungen

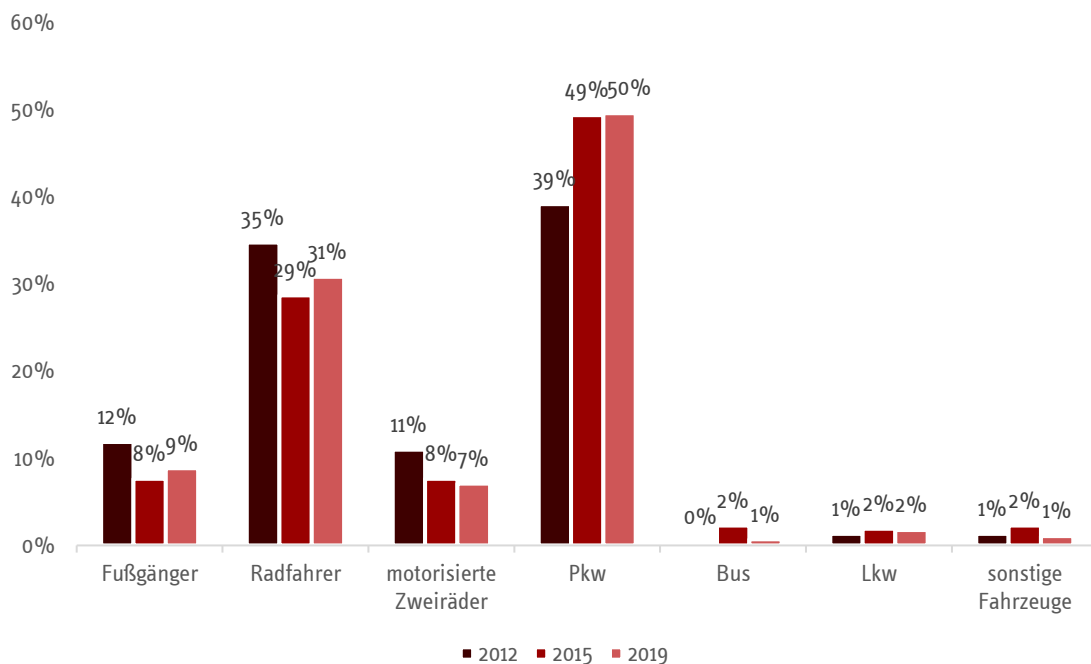
4.7 Verkehrssicherheit

Unfallpotenziale ergeben sich dort, wo Verkehrssysteme aufeinandertreffen und sich den beengten Straßenraum gemeinsam teilen. Dies tritt häufig bei gemeinsamen Wegführungen von Fuß- und Radverkehr sowie von Rad- und Kfz-Verkehr auf. Weitere verbreitete Unfallschwerpunkte sind Kreuzungs- und Einmündungsbereiche. Gemäß polizeilicher Verkehrsunfallstatistik der Kreispolizeibehörde Warendorf aus dem Jahr 2019 stellen die Missachtung oder Verletzung der Vorfahrtsregelung sowie das Abbiegen in Straßeneinmündungen die Hauptursachen für Verkehrsunfälle im Kreis dar.

Laut der Polizeilichen Unfallstatistik des Kreises Warendorf nahm in der Stadt Ahlen in den letzten sechs Jahren (2019 ggü. 2012) die Anzahl an Verkehrsunfälle um ca. 15 % zu. Auch die Zahl der am Unfall beteiligten Personen stieg um ca. 24 % auf 282 Personen an. Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten sind vor allem die Zahlen an Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Pkw-Fahrenden (+11 %) gegenüber 2012 gestiegen. Vor allem die Zahl der innerörtlichen Unfälle ist von dieser Entwicklung betroffen.

Auffälligkeiten bestehen bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden, wobei es zwischen 2014 und 2018 eine starke Fluktuation in der Unfallstatistik gibt. Insgesamt ist der Anteil an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung jedoch um ca. 4 % (ggü. 2012) zurückgegangen. Bei gemeldeten Unfällen mit Radfahrenden sind laut kreisweiter Auswertung in rund 71,6 % der Unfälle die Radfahrenden nicht Verursacher des Unfalls. Laut kreisweiter Unfallstatistik liegt der Schwerpunkt von Radfahrunfällen dennoch u.a. in Ahlen, wobei für das Jahr 2019 insgesamt 82 Personenschadensfälle von Radfahrenden in Ahlen gemeldet wurden.

■ **Abbildung 5: Verkehrsunfallstatistik 2012-2019 nach Verkehrsbeteiligung**



Quelle: Kreispolizeibehörde Warendorf: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2019

Im Stadtgebiet Ahlen wurden bereits in den letzten Jahren Maßnahmen zur Minimierung der Nutzungskonflikte insbesondere zwischen dem Radverkehr und weiteren Verkehrssystemen umgesetzt. Im Konkreten wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Durchführung Verkehrssicherheitskonferenz im September 2020
- Aufklärungsgespräche auf Fahrradaktionstagen und anderen Veranstaltungen mit Informations-flyern, Fahrradsimulator u.a.
- Radparcourstraining auf dem Fahrradaktionstag, Sattelfest sowie an Grundschulen
- 1. Verkehrssicherheits-Workshop mit lokalen Multiplikatoren, Interessenvertretern und externen Experten (ADFC, ADAC, DVR, Polizei u.a.)
- Beteiligung an Sicherheitsaktionen der Kreispolizei wie Geisterradler, Fahren ohne Licht u.a.
- Maßnahmen im Rahmen der landesweiten Kampagne „Liebe braucht Abstand“
- 8-wöchige Ausstellung der neuen Radverkehrsführung mit Erklärungen
- Verteilung von Informationsmaterialien mit Verweis auf die „PedAhlen“-Homepage
- Durchführung eines Verkehrsquiz

Neben dem Ausbau des Radwegenetzes und der Einrichtung von Schutzstreifen bzw. Radwegen wurden Tempo-30-Zonen vorrangig im Innenstadtbereich eingerichtet. Dennoch zeigen die Zahlen der Unfallstatistik einen weiteren Bedarf an der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für die Stadt Ahlen auf.

Grundlegend kann die Verkehrssicherheit der einzelnen Verkehrsträger durch eine Minimierung der Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrssystemen reduziert werden. Dies kann u.a. durch eine getrennte Wegeführung der Verkehrssysteme erreicht werden. Zudem können durch die Einrichtung von Tempo-30-Strecken im Hauptstraßennetz bzw. Maßnahmen der Verkehrsreduzierung/-beruhigung bestehende Konflikte reduziert und die Verkehrssicherheit vor allem von zu-Fuß-Gehenden sowie im Radverkehr gesteigert werden.

In der städtischen Unfallstatistik von 2017 bis Dez. 2019 sind vorwiegend die Kreisverkehre Buschoffplatz sowie der Europaplatz als auch die Kreuzungsbereiche Ostbredenstr./ Emanuel-von-Ketteler-Str. und Daimlerstraße/ Maybachstraße als Unfallschwerpunkte gelistet. An den Unfallschwerpunkten wurden in dem genannten Zeitraum insgesamt 59 Unfälle gemeldet, wobei bei 24 Unfälle eine Beteiligung des Fuß- oder Radverkehrs einhergeht. Die restlichen Unfälle sind im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs einzuordnen. Als Hauptunfallursache wird überwiegend die Nichtbeachtung der örtlichen Vorfahrtsregelung oder Fehler beim Abbiegen genannt. Im Bereich Daimlerstraße/ Maybachstraße tritt zudem Nichteinhaltung des gesetzlichen Sicherheitsabstandes zwischen Pkw- und Radverkehr als Unfallursache in Erscheinung.

Stärken

- bereits umgesetzte Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit, z. B. Anordnung von Tempo-30 auf dem Innenstadtverkehrsring im Bereich geöffneter Einbahnstraßen und im Bereich von Schulen/ Kindergärten
- gezielte Absprache von Grundschulen zwecks Fahrsicherheit bzw. Radfahrtrainings im Rahmen der Pedahlen-Kampagne 2019
- Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Rahmen des städtischen Radwegkonzeptes
- eigene Aktionen an Schulen und Kindergärten (contra Eltern-Taxi, selbstständiger Schulweg u. Ä.)
- kein Unfall mit Todesfolge in 2018

Schwächen

- unübersichtliche Verkehrswegeführungen in Kreuzungsbereichen führt zu erhöhter Unfallgefahr
- unzureichende Einsehbarkeit von Kreuzungsbereichen führen zu potenziellen Unfällen
- geringe Anzahl von Geschwindigkeitskontrollen im Siedlungsgebiet (Befugnis nur Kreispolizei)
- geringes Regelwissen von Verkehrsteilnehmenden (Verkehrsquiz 2018)

5 Entwicklungsperspektiven

Die Mobilitätsentwicklung für die Stadt Ahlen wird für die nächsten zehn Jahre (Planungshorizont bis 2030) betrachtet. Dabei werden neben den wesentlichen verkehrsrelevanten städtischen Entwicklungen auch die Entwicklungen im Kreis Warendorf sowie in den angrenzenden Gemeinden berücksichtigt, die verkehrliche Auswirkungen im Stadtgebiet hervorrufen können. Generelle Einflussfaktoren für den zukünftigen Verkehr sind einerseits Entwicklungen von und in Ahlen wie

- die Siedlungsentwicklung und damit verbunden die Entwicklung der Bevölkerungsgröße und -struktur (vgl. Kapitel 5.1 und Kapitel 5.3)
- die Entwicklung der kommunalen Infrastruktur,
- die Veränderungen der Lebenssituation und der Haushaltsstrukturen,
- die Mobilitätsgewohnheiten in den nächsten 10 Jahren und die mit einem aktuell zu beobachtendem gesellschaftlichem Wandel, z. B. steigendes ökologisches Bewusstsein, einhergehenden veränderten Ansprüche an die Mobilität

sowie

- die technische Ausstattung/Antriebsform der Fahrzeuge, die Auswirkungen zunehmender Digitalisierungen im Mobilitätsbereich und die Verbreitung neuer Mobilitätsformen (inkl. (teil-)automatisiertem Fahren).

Bereits die drei letztgenannten Punkte dieser Entwicklungen unterliegen Faktoren, die nicht mehr mittelbar durch die Stadt beeinflussbar sind. Ferner anzuführen sind:

- Der Trend zum Radverkehr, der sich weiter fortsetzen wird, insb. gestützt durch die Verbreitung von E-Bikes/ Pedelecs (längere Fahrten über die Stadtgrenze hinaus).
- Intermodale Wegeketten sowie multimodale Mobilitätsmuster, die weiter verstärkt nachgefragt und an Bedeutung gewinnen werden.
- Demografische Effekte sowie ein insgesamt feststellbarer Bedeutungsverlust des Pkw insb. bei jungen Städtern.
- Die Zunahme der Mobilität von Senior*innen, die häufiger und länger über einen Führerschein verfügen und mehr Fahrten unternehmen.
- Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten (späterer Renteneintritt, Home-Office, Gleitzeit, Teilzeit-Modelle), die ein Abflachen der (Berufs-)Verkehrsspitzen zur Folge haben werden.
- Verlagerungseffekte beim Versorgungsverkehr, wo sich bisher physisch getätigte Einkäufe und Besorgungen teils zum E-Commerce verlagern. Dabei bleibt die Verkehrsleistung insgesamt in etwa auf dem gleichen Niveau, jedoch werden Fahrten vom Personen- auf den Güter- bzw. Lieferverkehr verlagert.
- Auswirkungen bundespolitischer Vorgaben und Anreize zur Förderung des Umweltverbundes, Reduzierung der Pkw-Nutzung und der weiteren Marktdurchdringung alternativer Antriebe.
- Landes-, bundes- sowie EU-weiten Ziele und Grenzwerte, insbesondere die Klimaschutzziele.

Konkrete Entwicklungen mit Einfluss auf die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Stadt Ahlen werden nachfolgend dargestellt.

5.1 Einwohnerentwicklung

■ **Tabelle 11: Bevölkerungsprognose Ahlen bis 2030**

Ahlen				Entwicklung 2018 bis 2030	
Altersgruppe	2018	2020	2030	Absolut	Prozent
0 – 18-jährige	10.190	9.938	9.571	-619	-6,1
18 – 65-jährige	31.091	30.853	28.227	-2.864	-9,2
65-jährige und älter	11.249	11.434	12.760	+1.511	+13,4
Stadt Ahlen	52.530	52.225	50.558	-1.972	-3,8
Kreis Warendorf	277.458	277.180	275.330	-2.128	-0,8

Quelle: IT.NRW (2018): Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalen 2018 bis 2040

Die Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Nordrhein-Westfalen geht von einem Bevölkerungsrückgang um rund 4 % bis zum Jahr 2030 aus. Anzumerken ist, dass aktuell steigende Geburtenzahlen und auch kurzfristige, unvorhersehbare Entwicklungen wie der vermehrte Zuzug Geflüchteter im Jahr 2015 keinen Einfluss in die Prognose gefunden haben. Die Zahlen stellen somit eine Annäherung einer möglichen Entwicklung dar. Zunehmen wird vorrangig die Zahl der über 65-Jährigen.

5.2 Entwicklung der Schüler*innenzahlen

Ausgehend von der Bevölkerungsprognose für die Stadt Ahlen bis 2030 unter Berücksichtigung der Entwicklung in der Altersgruppe der 0- bis 18-Jährigen ist langfristig von einem Rückgang der Schüler*innenanzahl auszugehen. Diese Altersgruppe wird zukünftig einen geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen, was zukünftig zur Schließung oder Zusammenführung von Bildungseinrichtungen und ebenso zu Auswirkungen im Bereich des Schülerverkehrs führen wird.

5.3 Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenenerweiterungen

Die Gewerbeflächen- und Siedlungsentwicklungen findet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Die damit einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen spielt somit auch eine Rolle für das Verkehrsgeschehen und für das zukünftige Mobilitätsangebot.

Der nachfolgenden Tabelle sind die jeweiligen bestehenden Flächenpotenziale sowohl für Siedlungs- als auch Gewerbegebiete zu entnehmen.

■ **Tabelle 12: Flächenpotenziale Stadt Ahlen (Stand: 2019)**

Siedlungs-/Gewerbefläche	Standort	Größe (ha)
Gewerbeflächen	Kleiwollenfeld	1,25
	Natur- und Gewerbepark Olfetal	0,73
	Vatheuershof-Südost	6,7
	Zeche Westfalen	2,5
	Errweiterung Olfetal	20
Siedlungsflächen	Ahlen – Hohle Eiche	5,3
	Ahlen - Stegerwaldplatz	< 2
	Ahlen – Fritz-Reuter-Straße	< 2
	Ahlen - Handkamp	< 2
	Ahlen – Knappenweg/ Wichern- /Hansastraße	< 2
	Ahlen – Otto-Hue-Straße	< 2
	Ahlen – Schorlemer-/Hammer Str.	< 2
	Dolberg – Hases Wiese	< 2
	Vorhelm – Zur Alwine	< 2
	Vorhelm - Mühlenstraße	< 2

Quelle: Stadt Ahlen 2018/ 2019/ 2020

5.4 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die Stadt Ahlen wird auch künftig ein wichtiger Arbeitsplatzstandort sein. Die Arbeitsplatzmobilität ist somit heute schon von besonderer Bedeutung. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen, anhaltende Prosperität der Stadt Münster) sind sowohl Arbeitnehmer als Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird.

Der Arbeitsmarkt in Ahlen hat sich zwischen 2012 und 2018 positiv entwickelt. Die Arbeitslosenquote ist um 12 % zurückgegangen (Rückgang um 294 Personen von 2.616 in 2012 auf 2.322 Arbeitslose in 2018).²³ Die positive Beschäftigungsentwicklung der letzten Jahre zeigt sich auch an der Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 10 % auf 15.505 Personen. (2013: 14.079/ 2018: 15.505).

Im Hinblick auf das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Stadt Ahlen ist zusätzlich zu beachten, dass es teilweise deutliche Unterschiede bei den Jahreseinkommen innerhalb des Stadtgebietes (und auch

²³ Landesdatenbank NRW (2019): Statistik der Bundesagentur für Arbeit – Arbeitsmarktstatistik Ahlen, Stadt

im Kreis Warendorf) gibt, die Einfluss auf die Kaufkraft und somit auch auf das verfügbare Budget für Zwecke der Mobilität haben.

5.5 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Zukünftige Entwicklungen der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sind dem Einzelhandelskonzept der Stadt Ahlen aus dem Jahr 2015 zu entnehmen. In diesem wird die Festlegung weiterer sieben Versorgungsstandorte, hierarchisch gestuft nach ihrer Versorgungsfunktion, benannt:

- Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) Innenstadt mit einer gesamtstädtischen Versorgungsfunktion
- Nahversorgungszentrum (NVZ) am Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz als Stadtteilversorgungszentrum
- Solitäre Nahversorgungsbereiche (NVB) in den Ortsteilen Vorhelm und Dolberg sowie bei den Einzelhandelsstandorten in den Stadtteilen Nord, West und Süd

Zusätzlich werden ergänzende Standortpotenziale zur Weiterentwicklung der Versorgungszentren in der Beckumer Straße, auf der Industriebrache Nahrath sowie im Gewerbegebiet Kleiwellenfeld gesehen.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass bei der zukünftigen Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur stets die angebots- und nachfrageseitigen Rahmenbedingungen mitberücksichtigt werden müssen. Die Entwicklung der Versorgungsinfrastruktur steht somit im engen Wechselspiel mit der Einwohnerentwicklung sowie der zukünftigen Verfügbarkeit von Verkaufsflächen. Des Weiteren stellt die Zunahme des E-Commerce sowohl den stationären Einzelhandel als auch die Lieferverkehre vor neuen Herausforderungen.

Für das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Stadt Ahlen ist zusätzlich zu beachten, dass sowohl die Einwohnerentwicklung als auch die künftige Verfügbarkeit von Verkaufsflächen die Verkehrsverflechtungen zu den Versorgungsstandorten mit beeinflussen. Ebenfalls die Zunahme des E-Commerce und damit verbunden die (Weiter-)Entwicklung von Liefersystemen/-verkehren ist in der zukünftigen Verkehrsplanung mit zu berücksichtigen.

6 Ahlen 2030plus – Leitbild zur Mobilitätsentwicklung in Ahlen

Die Mobilitätsentwicklung ist eine komplexe Aufgabe. Es sind nicht nur zum Teil widersprüchliche und je nach Situation unterschiedliche Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden, Anwohner*innen oder Unternehmer*innen in Einklang zu bringen. Auch das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen ist laufend zu verbessern, sodass ein funktionierendes System unter Ausnutzung optimaler Synergien entsteht.

Mit der Corona-Pandemie ist ein tiefgreifender gesellschaftlicher Ausnahmezustand eingetreten, dessen Auswirkungen weder kurz-, noch mittel- oder langfristig konkret zu prognostizieren sind. In der von der Corona-Pandemie und den einhergehenden Hygiene-Regeln beeinträchtigten Gesellschaft verändern sich Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse. Die Krise könnte einerseits zu einer Verlagerung von Wegen auf weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel (z.B. vom ÖPNV auf den Pkw) beitragen, andererseits könnte sie bewirken, dass Routinen aufgebrochen und Zielgruppen für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten gewonnen werden, die sonst nicht erreicht werden würden.

Das Leitbild für die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Ahlen umfasst acht strategische Mobilitätsziele. Das Leitbild beschreibt die verkehrspolitische Zielrichtung der Mobilitätsentwicklung der Stadt Ahlen. Die Ziele des Mobilitätskonzeptes sind somit die zentralen Leitlinien, die den Rahmen für den gesamten Prozess des Mobilitätskonzeptes festlegen. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt durch ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Maßnahmenbündeln. Das gesamte Maßnahmenpaket sieht neue Projekte vor, aber auch bereits seit Längerem in der Stadt Ahlen geplante Vorhaben.

In vielen Bereichen kann die Stadt Ahlen eigenständig entscheiden und handeln. In anderen Bereichen – etwa der Tarifpolitik im öffentlichen Verkehr oder der Verkehrssteuerung – ist die Abstimmung mit dem Kreis Warendorf oder in der gesamten Region erforderlich. Andere Aufgaben wie der Umbau überregionaler Straßen liegen gänzlich in der Verantwortung des Bundes und des Landes. Doch auch hier bringt sich die Stadt Ahlen für eine nachhaltige Verkehrspolitik und damit die Verbesserung der Lebensqualität für alle Bürger*innen interkommunal ein.

Nachfolgend sind die strategischen Mobilitätsziele und die damit einhergehenden Zielstellungen im Mobilitätsleitbild Ahlen 2030plus erläutert. Die Reihenfolge stellt keine Priorisierung dar.

■ **Abbildung 6: Mobilitätsleitbild Ahlen 2030plus**



Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienen dem öffentlichen Gemeinwesen und der individuellen Teilhabe. Die mit Mobilitätsbedürfnissen einhergehenden Folgen für andere und für die Stadtqualität stehen im Blickfeld der zukünftigen Gestaltung. Straßenräume dienen der Mobilität und Verbindung aller Verkehrsarten und müssen entsprechend gleichrangig und fair geteilt werden.

Ahlen schafft die Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen, unabhängig von Alter, Beeinträchtigungen und Behinderungen, sozialem und wirtschaftlichem Status, Herkunft sowie Geschlecht. Die Mobilität für alle beinhaltet alle Verkehrsarten und Verkehrsmittel.

In der Stadt Ahlen werden barrierefreie Wegekette in städtischen und ländlichen Siedlungsbereichen zur Teilhabemöglichkeit am gesellschaftlichen Leben ausgebaut und gesichert.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe sorgt für eine Senkung der Unfall- und Verletzungszahlen in Ahlen und nimmt alle, vor allem aber schwächere (insbesondere ältere Menschen, Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen) und ungeschützte (Fuß- und Radverkehr) Verkehrsteilnehmende in Schutz.

Mit digitalen Hilfsmitteln können alle Menschen entsprechende Angebote schnell und zuverlässig finden und die breite Vielfalt von öffentlich Verkehren und einem gut ausgebauten Netz an sicheren

Nahmobilitätsangeboten nutzen. Diese Angebote berücksichtigen insbesondere auch Menschen, die sich im Umgang mit digitalen Medien schwertun.

Den öffentlichen Personennahverkehr als lokales und regionales Rückgrat der Mobilität ausbauen



Der ÖPNV ist das Rückgrat einer umweltverträglichen Mobilität in der Stadt Ahlen. Die Mobilität in der Kernstadt, vor allem aber die Anbindung der Ortsteile soll in erster Linie über einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr erfolgen. Auch der öffentliche Verkehr im regionalen Verbund soll weiter gestärkt werden, um für alle Nutzer*innengruppen gleichermaßen ein attraktives Angebot darzustellen. Dazu sind Angebotsausweitungen insbesondere auf den Hauptachsen erforderlich – neben dem StadtBus-Netz auch im Regionalverkehr (Bus & Bahn). Zur Sicherstellung eines attraktiven Angebots an allen Wochentagen (auch Nebenzeiten Wochenende/Abend) können flexible öffentliche Mobilitätsangebote eine geeignete Ergänzung für ein kund*innenorientiertes und einfach nutzbares System sein.

Beschleunigungsmaßnahmen wie die Einrichtung von Busspuren und Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorzugung wie die Lichtsignalanlagen-Beeinflussung tragen dazu bei, das ÖPNV-Angebot in der Stadt Ahlen zu einem attraktiven und verlässlichen auszubauen.

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in zentraler Lage bzw. an nutzer*innenrelevanten Haltestellen zur Sicherstellung der Mobilität in städtischen und ländlichen Siedlungsbereichen. Zugleich werden hochwertige, attraktive Haltestellen Visitenkarte und Aushängeschild für den ÖPNV.

Mit dem Einsatz von alternativen Antriebstechnologien trägt der ÖPNV künftig einen wichtigen Teil zur Emissionsminderung und einer umweltgerechten Mobilität in Ahlen bei.

Den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) fördern, Ahlen zu einem Vorreiter der vernetzten Mobilität entwickeln



Die Stadt verschreibt sich dem Ausbau eines stadtweiten intermodalen Verkehrsangebot mit einem starkem ÖPNV (Bus & Bahn) als Rückgrat zur Sicherung einer gleichbleibend hohen Mobilität unabhängig von der Pkw-Nutzung. Zentrale Schnittstelle der Mobilität in der Kernstadt ist der Bf. Ahlen. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden zur leichteren Handhabung ausgenutzt.

Gemeinsam mit dem Fuß- und Radverkehr sowie innovativen Ergänzungen wird für die Bewohner*innen sowie Besucher*innen ein attraktives und vernetztes System als Alternative zum Auto weiter ausgebaut und verbessert. Neben einer attraktiven und sicheren Infrastruktur ist eine fuß- und radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur zu entwickeln. In den inneren Bereichen der Stadt wird den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Priorität eingeräumt, weil hier die Konflikte und Belastungen

durch das Auto am höchsten sind und die Menschen stärker auf eine gute Nahmobilität und auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen sind.

Die Stadt Ahlen sieht in einem flächenhaften Ansatz die Einrichtung von Mobilstationen unterschiedlicher Skalierung im Stadtgebiet vor. Mobilstationen werden demnach nicht nur an Verknüpfungspunkten und an Zielen vorgesehen, sondern auch an den Verkehrsquellen in den Wohngebieten und Ortsteilen. Mobilstationen werden dabei nicht nur als räumliche Bündelung von Mobilitätsangeboten verstanden, sondern durch eine systemische Integration auch nutzer*innen-freundlich gestaltet.

Öffentliche Straßenräume aufwerten, den Fußverkehr sicher gestalten und kurze Wege ermöglichen



Die Bedingungen des Fußverkehrs im Stadtgebiet sind nicht nur im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu verbessern. Es entsteht eine Stadt für alle Menschen. Den Aspekten Aufenthalt und Kommunikation wird mehr Platz eingeräumt.

Wichtige Wegebeziehungen sind auszubauen. Gehwege sind für Fußgänger*innen, also für niedrige Geschwindigkeiten zu reservieren. Belange von Kindern, Schüler*innen und mobilitätseingeschränkten Personen sind besonders zu beachten. Das Sicherheitsgefühl vor allem der zu-Fuß-Gehenden (und auch der Radfahrenden) wird erhöht.

Die gezielte Umgestaltung öffentlicher Straßenräume dient nicht nur der Hindernisfreiheit und Sicherheit, sondern trägt auch dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Neben Planungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen schließt dies auch die qualitative Aufwertung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren (Tempo 30, Spielstraßen und Begegnungszonen) ein.

Die kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt sowie der Ortsteile erleichtert eine Alltagsmobilität der kurzen Wege und bieten Potenziale für die Nahmobilität. Die Erreichbarkeit der Nahversorgungs- wie auch Naherholungsgebiete ist zu verbessern.

Gesamtstädtische Lücken im Radverkehr schließen, Infrastrukturen sicher und nutzer*innengerecht gestalten



Dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Rad gehört die Zukunft auf (inner-)städtischen Wegen. Die intensive Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt durch die Radfahrkampagne „PedAhlen“ und die Optimierung der Führungsformen und Radwegeinfrastrukturen in der Kernstadt werden fortgeführt. Die Stadt Ahlen fördert zudem die Ausstattung von Gebäuden mit Fahrradabstellanlagen und setzt sich nicht nur im Stadtgebiet für eine qualitätvolle Radinfrastruktur ein.

Die Kernstadt ist bereits heute von nahezu jedem Punkt im Stadtgebiet und aus den Ortsteilen in weniger als 20 Minuten Fahrtzeit mit dem Fahrrad zu erreichen. Vor dem Hintergrund der bereits heute häufigen Nutzung des Fahrrads in Ahlen, sowie der zunehmenden Bedeutung von Elektrofahrrädern, setzt sich die Stadt Ahlen den qualitativen Ausbau von stark frequentierten Routen innerorts und das Schließen vorhandener Lücken im Radwegenetz zum Ziel. Gemeinsam mit den Nachbarkommunen setzt sich die Stadt Ahlen auch für die Verknüpfung und Durchgängigkeit von Radwegen in die Region ein.

Den motorisierte Individualverkehr verträglich gestalten und dosieren



Die innerstädtischen Verkehre werden ohne Verschlechterung der Erreichbarkeit reduziert und der notwendige motorisierte Individualverkehr wird gesichert (u. a. durch Zuflusssdosierung, Steuerung von Parksuchverkehren, Infrastrukturmaßnahmen etc.) Diese Verkehrsmanagementmaßnahmen lenken den Straßenverkehr in der Stadt und beschränken diesen auf ein verträgliches Maß für einen kontinuierlichen Verkehrsfluss bei mäßigem Tempo. Maßnahmen zur Minimierung von Durchgangsverkehren erfolgen regional abgestimmt.

Der stadtverträgliche Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen ist zur verkehrssicheren Abwicklung der Nahverkehre innerhalb des Siedlungsgebietes notwendig. Hierzu zählt die Überprüfung der Knotenpunktformen, der Fahrstreifenzahl und der räumlichen Aufteilung der wichtigen Hauptverkehrsstraßen. Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer*innen sind zu berücksichtigen.

Der motorisierte Individualverkehr mit Zielort Kernstadt Ahlen kann am effizientesten über das verfügbare Parkraumangebot beeinflusst werden. Auf Grundlage des aktuell in Erarbeitung befindlichen Parkraumkonzeptes soll das vorhandene Parkraumangebot effizienter und flächensparsamer genutzt werden.

Die wirtschaftliche Bedeutung Ahlens langfristig sichern, die Wirtschafts- und Güterverkehre nachhaltig steuern



Rund ein Drittel des städtischen Verkehrs in Ahlen ist Güterverkehr, durch die erwartbare Zunahme der Kurier-, Express- und Paket-Dienste wird dieser Wert noch weiter steigen. Die Stadt Ahlen setzt sich zum Ziel die Wirtschafts- und Güterverkehre räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem auch zur Entlastung der Wohnquartiere und der Innenstadt. Dabei soll die optimale Güterversorgung der Stadt, u. a. auch durch ein Ahlener Logistik-Zentrum (ALZ) oder innovative Ansätze sichergestellt bleiben. Die Anzahl der Fahrten kann vor allem über eine effizientere Abwicklung der so genannten ersten/letzten Meile reduziert werden. Neue Formen der Logistik und neue Antriebstechniken werden

auch im Wirtschafts- und Lieferverkehr durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement gefördert und etablieren sich. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure in der Stadt Ahlen.

Die Ahlener Bürger*innen durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement für ihr Verkehrsverhalten sensibilisieren und die Verkehrssicherheit erhöhen



Die Ahlener Verkehrsteilnehmenden definieren sich weniger als Auto- oder Fahrrad-Fahrende, Zu Fuß-Gehende oder ÖV-Nutzende. Sie sehen sich vielmehr als moderne, multimodale Verkehrsteilnehmende, die in der Regel je nach Fahrtzweck, Erreichbarkeit, Wegelänge/-dauer eine bewusste, an Nachhaltigkeit orientierte Verkehrsmittelwahl treffen.

Die Sensibilisierung unterschiedlicher Zielgruppen für ein nachhaltiges und sicheres Verkehrsverhalten wirkt sich indirekt auf die Nutzung des Autos aus. Ziel ist die Attraktivierung eines umweltfreundlichen Verkehrs sowie intermodaler Wegeketten durch eine verbesserte Information und Kommunikation zu allen Mobilitätsangeboten in der Stadt Ahlen. Somit wird der Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und eine bessere Auslastung der Mobilitätsangebote gefördert.

Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität kann dabei Hinweise zu neuen Linienangeboten, Tarifen und Taktverdichtungen im ÖPNV umfassen, Pkw-Besitzenden die Vorteile von energiesparenden Nachrüstungen oder die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z. B. neue Routen oder ein verbessertes Serviceangebot, kontinuierlich zielgruppenspezifisch vermitteln. Bei den Formaten für die Öffentlichkeitsarbeit sind keine Grenzen gesetzt, von Veranstaltungen über Imagekampagnen in Print und Onlinemedien bis hin zu Flashmobs und Aktionstagen oder auch ökonomischen Anreizen und der Unterstützung neuer innovativer Mobilitätslösungen.

Die Ideen einer „Vision Zero“, einer Stadt Ahlen ohne Verkehrsunfälle mit Todesfolge, sollte diskutiert und umgesetzt werden. Von zentraler Bedeutung ist die Anpassung des Netzes an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, in dem eine gleichberechtigte Orientierung an den Bedürfnissen wie am Fehlverhalten von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und dem motorisierten Verkehr erfolgt. Letztendlich fördern eine verbesserte Verkehrssicherheit und reduzierte Unfallrisiken die Lebensqualität aller Ahlener*innen.

7 Maßnahmenkonzept

Den acht Mobilitätszielen sind nachfolgend die entwickelten Maßnahmen in Form von Maßnahmenpaketen zugeordnet. Hierfür werden Maßnahmen, die die gleiche Strategie verfolgen oder deren Kombination in besonders hohem Maße zur Zielerreichung beiträgt, gebündelt, um Synergieeffekte zu nutzen. Für die Umsetzung sorgt der stärkere Austausch der Akteure, die Möglichkeit Förderanträge gemeinsam zu erarbeiten, Datenbanken gemeinsam zu pflegen, koordinierte Analysen durchzuführen, die Öffentlichkeitsarbeit aufeinander abzustimmen sowie die politische Abstimmung zu bündeln für eine Effizienzsteigerung. Dies ermöglicht eine beschleunigte und zeitlich parallele Umsetzung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept. Darüber hinaus werden durch die Bündelung in Paketen die personellen Kapazitäten innerhalb der operativen Einheiten der Stadt Ahlen und ihrer Planungspartner*innen geschont. Insgesamt wurden im Prozess zum Mobilitätskonzept 43 Maßnahmen aus bestehenden politischen Beschlüssen und regionalen Planwerken sowie im Rahmen von öffentlichen und fachöffentlichen Beteiligungsformaten verdichtet und durch die Fachbüros entwickelt²⁴.

7.1 Mobilität in Ahlen ist Grundlage einer gleichberechtigten, barrierefreien, sicheren und bezahlbaren Teilhabe für alle Bürger*innen

Vor dem Hintergrund der alternden und tendenziell eher rückläufigen Bevölkerungszahl ist die öffentliche Mobilität Grundlage für die gesellschaftliche Teilhabe aller. Neben dem Ausbau nutzer*innengruppenspezifischer Angebote zur Mobilitätssicherung verschreibt sich die Stadt Ahlen der Schaffung barrierefreier Wegekette. Auch die Verkehrssicherheit steht im Fokus. Maßgeblich ist dabei das Leitbild „Design für Alle“. Die im Prozess entwickelten Maßnahmen sind vorrangig auf die Reduzierung von Barrieren ausgerichtet, die eine Teilhabe von Bürger*innen in der Stadt Ahlen erschweren.

■ **Tabelle 13: Übersicht über die Maßnahmen für eine gleichberechtigte, barrierefreie, sichere und bezahlbare Mobilität**

1.1	Flächengerechtigkeit zugunsten von Fuß- und Radverkehr
1.2	Schaffung einer barrierefreien/ barrierearmen Mobilität
1.3	Aktionsbündnis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
1.4	Kostensenkung im stadtweiten ÖPNV durch Einführung eines AhlenTarifs

²⁴ Das Maßnahmenkonzept erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern ist Ergebnis der im Bearbeitungsprozess mit allen Akteuren abgestimmten strategischen Ausrichtung der künftigen Mobilitätsentwicklung der Stadt Ahlen mit einem Schwerpunkt auf der Förderung des Umweltverbundes und der vernetzten Mobilität.

1.1

Flächengerechtigkeit zugunsten von Fuß- und Radverkehr



Parken auf dem Radweg – Lütkeweg Ahlen (Quelle: Stadt Ahlen)

Hintergrund

- Verkehrsplanung war in den letzten Jahren in erster Linie auf die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet (Stichwort Autogerechte Stadt). Dies führte zu einer großzügigen hindernisfreien Fahrbahngestaltung für den Kfz-Verkehr und einer Verfestigung des Fuß- und Radverkehrs in den äußeren Seitenräumen. Bei der Straßenraumgestaltung wurden zunächst die Anforderungen des Kfz-Verkehrs eingebracht und in der Restfläche andere Verkehrsarten untergebracht.
- Die Ungleichverteilung der Verkehrsfläche war lange Zeit Normalität. Erst mit neuen Regelwerken (z.B. RAST, ERA, EFA, Europarichtlinien zur Barrierefreiheit) sowie dem Entwurfsprinzip „von außen nach innen“ bestehen rechtliche Grundlagen für ein Umdenken zugunsten der Aufenthaltsqualität in Städten und den Raumbedürfnissen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.
- Das begrenzt verfügbare Flächenangebot führt vor allem zu nicht regelkonformen Verkehrsführungen und zu einem erhöhten Unfallpotenzial in unübersichtlichen Kreuzungsbereichen.
- Erste positive Impulse in der Stadt Ahlen wurden bereits durch die Umgestaltung der Weststraße zu einem Shared-Space gesetzt, um Fuß- und Radverkehr im geteilten Raum bei niedriger Geschwindigkeit sicherer zu machen.

Ziel

- Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere durch eine Umverteilung der Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

	■ Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig der Verkehrsmittelwahl und der Leistungsfähigkeit. ■ Steigerung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen, die von allen Verkehrsarten stark frequentiert werden.
Maßnahme	■ Politische Diskussion und Aufklärung über Mindeststandards nach technischen Regelwerken für Fuß- und Radverkehrsanlagen abhängig von der Straßenraum- und Netzfunktion (ggf. Workshop mit Fachleuten). ■ Überprüfung des Kfz-Netzes hinsichtlich der Vorrangführung (Vorbehaltsnetz) und der Potentiale für Beruhigung und Beschleunigung. ■ Umnutzung von Fahr-, Abbiege- und Parkstreifen zugunsten des Ausbaus von Vorrangnetzen des ÖPNVs, Rad- und Fußverkehrs. Priorisierung von „kurzen Wegen“ für den Fuß- und Radverkehr bei allen Umbauten an relevanten Knoten und relevanten Straßen. ■ Einführung einer transparenten Haushaltsführung hinsichtlich der Ausgaben für unterschiedliche Verkehrsarten und systematische Erhöhung der Ausgaben für den Umweltverbund in Anlehnung an die Ziele des Mobilitätskonzeptes.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Warendorf, Polizei/ Ordnungsamt, Behindertenverbände, ADFC, Verbände und Initiativen, Schulen, Arbeitgeber*innen, Bürger*innen, ggf. externe Organisationen wie AGFS, Zukunftsnetz NRW, VCD, Versicherungsverbände, Umweltbetriebe Ahlen

1.2

Schaffung einer barrierefreien/ barrierearmen Mobilität



beispielhafte Ausstattung einer barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle inkl. Zuwegung – eigene Aufnahme

Hintergrund	■ Bisher erfolgt die Einrichtung von barrierefreien Mobilitätsangeboten in der Stadt Ahlen vorrangig im Rahmen von Um- und Neubauten (Straßenräume, Haltestellen) oder der Vergabe von Verkehrsleistungen (Fahrzeuge im ÖPNV). ■ Der bestehende städtische „Leitfaden für Behinderte“ aus dem Jahr 2013 ist veraltet und ein programmatischer Ansatz, um Mobilität proaktiv barrierefrei umzugestalten, fehlt. ■ Im Bereich des ÖPNV präzisiert das Personenbeförderungsgesetz in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 03.12.2020 die Anforderungen an den Nahverkehrsplan (NVP) als zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Aufgabenträger ist der Kreis Warendorf, die Baulastträgerschaft liegt vorrangig bei der Stadt Ahlen.
Ziel	■ Die Nutzbarkeit bestehender Mobilitätsangebote für alle Nutzer*innengruppen, also auch für Mobilitätseingeschränkte muss sichergestellt werden. Wo dies nicht gegeben ist, ist ein Rückbau von möglichen Barrieren und Hindernissen zur barrierefreien Nutzung der Mobilitätsangebote erforderlich. ■ Schaffung von direkten, möglichst barrierearmen Wegeketten zur Förderung des Umweltverbundes. ■ Förderung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts für körperlich oder sonstig beeinträchtigte Verkehrsteilnehmende.
Maßnahme	■ Exemplarische Erhebung und Analyse aller Teile einer Mobilitätskette (vor Reiseantritt, während des Weges sowie in der Nutzung von Fahrzeugen) aus Sicht der Barrierefreiheit für unterschiedliche Zielgruppen.

	■ Definition von barrierefreien Standards bei Umbau von typisierten Straßenräumen in Ahlen anhand der geltenden technischen Standards (z. B. DIN 18040-3). ■ Der barrierefreie Neu- oder Umbau von Wegen, Querungsstellen, Einmündungen und Haltestellen ist zunächst auf ein Vorrangnetz für den Fußverkehr auszurichten. An vielfrequentierten Einrichtungen ist eine barrierefreie oder zumindest möglichst barrierearme Gestaltung im direkten Umfeld vorzusehen: ○ Barrierefreie Verbindungen von Straßenraum und wichtigen Einrichtungen schaffen z.B. für Blinde taktile Wegeführung zu den Haupteingangsbereichen, Kennzeichnung entsprechender Querungsflächen durch taktile Bodenplatten sowie Einrichtung von akustischen Signalen. ○ Im Bereich des ÖPNV ist neben der barrierefreien baulichen Gestaltung der Haltestellen und deren Zuwegung darüber hinaus eine barrierefreie Bereitstellung der Fahrgastinformation zu berücksichtigen. Die Nahbereiche im Umfeld wichtiger Bushaltestellen sollten über taktile Leitelemente linear angebunden sein, ein durchgängiges Blindenleitsystem und Fahrgastinformationen für Gehörlose am Bahnhof sind zu schaffen. ■ Erkenntnisse aus dem Stadtteilkonzept Süd-Ost (vor allem Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum auf dem Fußweg, Konzept liegt im Entwurf vor) sind auf das gesamte Stadtgebiet zu übertragen.
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Für Mobilitätseingeschränkte schwer nutzbare und querbare Kreuzungsbereiche wie z. B.: ○ Emanuel-von-Ketteler-Str./ Ostbredenstraße ○ Feldstraße/ Rottmannstr/ Wetterweg ○ Beckumer-Str./ Jägerstraße ○ Weststraße/ Kampstraße ○ Weststraße/ Richard-Wagner-Str. ■ Bordsteinabsenkungen an Kreuzungsbereichen, wie z. B.: ○ Zeche Westfalen ○ Haarbachstraße/ Weinbecker Geist ○ Meisenweg und andere Wohnstraßen ■ Zuwegung zu Haltestellen des ÖPNV (prioritär): ○ Bahnhof Ahlen ○ Marienplatz ○ Krankenhaus ○ Haltestellen in Vorhelm, Bahnhof und Alte Ladestraße ○ sukzessiver Aus- und Umbau weiterer Haltestellen vorrangig an wichtigen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet (z. B. Kreuzungspunkt Beckumer Str./ Am Stockpiper)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Behindertenverbände, Landesbetrieb Straßen.NRW, Verkehrsunternehmen; Verkehrsgesellschaft Ahlen, Kreis Warendorf, ADFC, Umweltbetriebe Ahlen

1.3	Aktionsbündnis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Hintergrund	■ Stärkere Motorisierung und missbräuchliche Nutzung von Verkehrsflächen führen zu einem erhöhten Konfliktpotenzial und zu einer steigenden Anzahl an Unfällen, bei denen oftmals ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senior*innen, zu Fuß-Gehende und Radfahrende betroffen sind. Dies spiegelt sich auch in der Unfallstatistik der Stadt Ahlen wieder, in der eine Zunahme der Verunglückten im Bereich des Fuß- und Radverkehrs in den letzten Jahren zu verzeichnen war. ■ Unfallschwerpunkte innerhalb der Stadt liegen insbesondere bei den Kreisverkehren Buschhoffplatz und Europaplatz (vorrangig Konflikt zwischen Pkw/Pkw bzw. Pkw/Rad).
Ziel	■ Reduzierung von Unfällen und lebensbedrohlicher Gefährdung von Fuß-Gehenden und Radfahrenden. ■ Verbesserung von Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit zur Erhöhung des Regelwissens. ■ Erhöhung der Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr für alle Bürger*innen unter Einbeziehung der 2021 beschlossenen „Deklaration zur Verkehrssicherheit in der Stadt Ahlen“
Maßnahme	■ Beschluss der 2018 entworfenen „Deklaration zur Verkehrssicherheit in der Stadt Ahlen“ und Begleitung der Umsetzung durch Multiplikatoren/ Aktionsbündnis zielgruppenorientierte räumliche Analyse des gesamten Unfallgeschehen in einem „Aktionsbündnis“ aus Multiplikatoren als Grundlage für Verkehrsplanung und Unfallprävention. ■ Durchführung von Sicherheitsaudits im Bestand vor allem an Knoten von Vorzugsrouten verschiedener Verkehrsarten. ■ Bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen im Sinne der bestehenden Ansätze und mit diesem Mobilitätskonzept verfolgten Ziele (z.B. vermehrt Flächenkennzeichnungen an bevorrechtigten Fuß- und Radwegführungen, Installation von Durchgangssperren zur Verhinderung von Ausweichverkehren in den Nebenstraßen). ■ Fortsetzung der Maßnahmen zur zielgruppenspezifischen Verkehrserziehung und Verhaltensbeeinflussung (Unfallverursachende und Unfallopfer). ■ Überwachung des Verkehrsverhaltens (polizeiliche Kontrollen an Gefährdungspunkten, Videoerfassung und Auswertung von Verkehrsverhalten).
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Kreuzungsbereich Emanuel-von-Ketteler-Str./ Ostbredenstr: Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr mit dem Pkw-Verkehr durch Missachtung der Vorfahrt (gemäß Unfalldatenliste der Stadt Ahlen). ■ Kreuzungspunkt Gerichtstraße/ Nordstraße: Konflikt zwischen Radverkehrsführung und Pkw-Verkehr. ■ Kreuzungsbereich Daimlerstraße/ Maybachstraße: Überprüfung Beschilderung und deren Sichtbarkeit (Rechtsfahrgebot). ■ Überquerungsmöglichkeiten und sichere Verkehrswegeführung für Verkehrsträger der Nahmobilität im Bereich der Beckumer Straße (Hinweis: Punkt wird teilweise bereits durch das Stadtteilkonzept Süd-Ost aufgegriffen). ■ Im Kreuzungsbereich Rottmannstr./ Zeppelinstraße ist seitens der Stadt Ahlen bereits eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr vorhanden.

	Eine entsprechende Optimierung der Flächenkennzeichnung sowie der Signalgebung an der LSA ist geplant.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Warendorf, Polizei/ Ordnungsamt, Behindertenverbände, ADFC, Verbände und Initiativen, Schulen, Arbeitgeber*innen, Bürger*innen, ggf. externe Organisationen wie AGFS, Zukunftsnetz NRW, VCD, Versicherungsverbände

1.4	Einführung eines AhlenTarifs
Hintergrund	■ Im Stadtgebiet Ahlen bestehen unterschiedliche Preisniveaus für Fahrscheine. So kostet eine Einzelfahrt aus den Ortsteilen in die Kernstadt 3,30 EUR, in der Kernstadt hingegen nur 2,10 EUR. ■ Auch der Kreis Warendorf zeigt in seinem Nahverkehrsplan mit der Maßnahme MF-VIII seinen Handlungswillen zur Anpassung des Tarifs, u.a. für den Fall, dass sich Ortsteile und Hauptort in unterschiedlichen Preiszonen befinden. ■ Das Kaufkraftniveau der Ahlener Bevölkerung ist im Kreisvergleich vergleichsweise niedrig. Ein bezahlbarer ÖPNV ist eine wichtige Voraussetzung für die Teilhabemöglichkeit am gesellschaftlichen Leben unabhängig von der individuellen finanziellen Ausstattung. ■ Die Stadt Bocholt bietet z. B. eine vergünstigte ÖPNV-Nutzung im Stadtverkehr an, Einzelfahrten kosten 2,20 Euro, das Monatsticket 38,50 Euro.
Ziel	■ Angemessene Fahrpreise und ein transparentes Tarifsysteem für alle ÖPNV-Arten (Bus, Bahn u.a.) als Grundlage für den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV. ■ Verbesserung der Teilhabe für alle Bewohner*innen der Stadt Ahlen durch ein gutes bezahlbares ÖPNV-Angebot insbesondere im Nahverkehr. ■ Schaffung eines einheitlichen Buchungssystems/-tarifs für vernetzte Mobilität (Vernetzung der Angebote und Verkehrsarten).
Maßnahme	■ Einführung des AhlenTarifs mit einem einheitlichen Fahrpreis im Stadtgebiet von 2,00 Euro (unabhängig von der Nutzung von Stadt- oder Regionalverkehr). ■ Aktionen, die Nicht-ÖPNV-Nutzer*innen in die Busse locken, wie der zuletzt erprobte kostenlose ÖPNV an Samstagen oder vergünstigte Tickets für Personen, die im Gegenzug auf das Auto verzichten, sind zu Marketingzwecken sinnvoll, sollten aber nicht zulasten möglicher dauerhafter Angebotsverbesserungen gehen. ■ Auch die Einführung eines 1-Euro-Tarifs wurde geprüft. Aufgrund der Auswirkungen auf das gesamtstädtische ÖPNV-Angebot, da auch Fahrten im Stadtkern mit dem StadtBus tariflich reduziert würden, ist mit deutlich erhöhten Kosten zu rechnen. ■ Der vieldiskutierte kostenlose ÖPNV als Dauerangebot ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel der Stadt Ahlen und der damit verbundenen Bindung von Haushaltsmitteln, die an anderer Stelle zur Verbesserung der Mobilitätsangebote benötigt werden, nicht zu empfehlen. ■ Empfohlen wird die Einführung des AhlenTarifs für 2 Euro vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen und verkehrlichen Wirkungen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Kreis Warendorf, ZVM Bus, Verkehrsunternehmen, Tarifausschuss Münsterland-Ruhr-Lippe GmbH bzw. Westfalentarif GmbH

7.2 Den öffentlichen Personennahverkehr als lokales und regionales Rückgrat der Mobilität ausbauen

Um die Bedeutung und den Modal Split-Anteil des ÖPNV zu erhöhen, muss dieser für die Fahrgäste attraktiv und leicht verständlich gestaltet werden. Dazu tragen Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität, der Zugänglichkeit sowie der Vernetzung der einzelnen Angebote untereinander bei. Gerade ein breites Mobilitätsangebot in seinen unterschiedlichen Facetten und die flexible Erreichbarkeit von Zielen spielen eine wesentliche Rolle für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Stadt Ahlen als Wohn- und Wirtschaftsstandort, mit einem kunden*innenorientierten und einfach nutzbaren Grundmobilitätsangebot auch für die Ortsteile.

Das Rückgrat eines multimodalen Mobilitätssystems ist ein leistungsstarker ÖPNV auf den wichtigen Achsen im Bahn- und Busverkehr. Als Zubringersystem zu diesen Achsen fungieren verschiedene öffentliche Mobilitätsangebote, die bereits heute im Einsatz sind und weiterentwickelt werden. Zentrale Bausteine des lokalen ÖPNV-Angebots in der Stadt Ahlen sind:

- Integriertes ÖPNV-Angebot aus StadtBus, AnrufSammelTaxi (AST), Regionalverkehr und SPNV
- Mindestens ein stündliches Angebot im gesamten Stadtgebiet Mo-So von 06:00 - 23:00 Uhr (in der Kernstadt und in der Hauptverkehrszeit eher halbstündlich)
- „AhlenTarif“ macht den ÖPNV stadtweit bezahlbar (siehe Maßnahme 1.4 –Einführung eines Ahlen-Tarifs)
- Einfache zentrale Informationsvermittlung und Buchungsmöglichkeiten, um den Kund*innen bei den verschiedenen Angeboten Orientierung zu geben

■ Tabelle 14: Übersicht über die Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr

2.1	Kurzfristige Verbesserung am StadtBus Ahlen
2.2	Optimierung des StadtBus Ahlen
2.2.1	Definition von Qualitätsstandards
2.2.2	Liniennetz und Angebot
2.2.3	Ausweitung der Bedienungszeiträume
2.2.4	Optimierung des StadtBus: Attraktivierung des AST
2.3	Prüfung Ausweitung des Taktangebotes zur besseren Anbindung der Ortschaft Vorhelm mit Tönnishäuschen
2.4	Anbindung von Dolberg – Neukonzeption der Linie 459 / C9 (neu)

2.5	Ahlen regional vernetzt – Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren
2.6	Ausweitung der Kommunikation und des Marketings für den ÖPNV

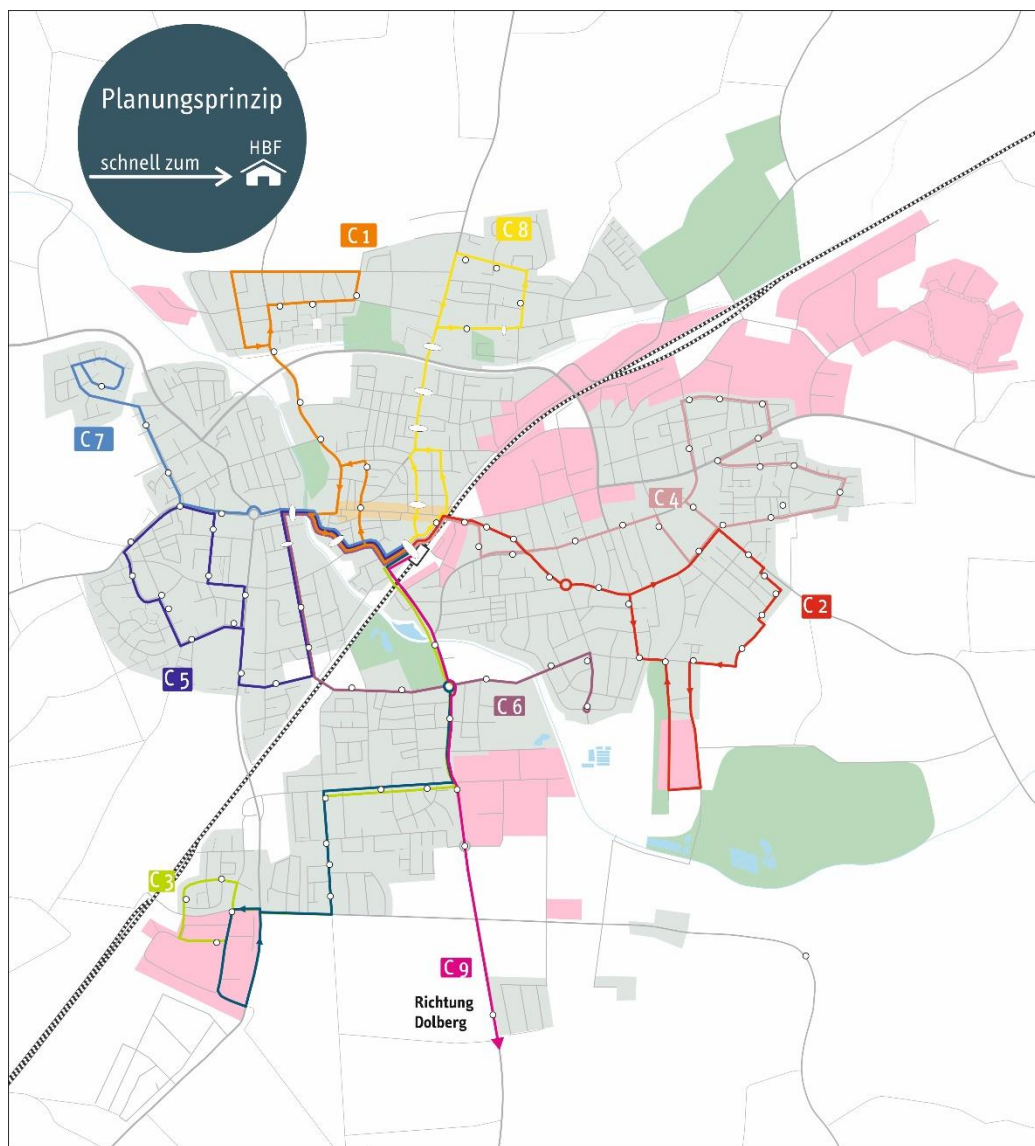
2.1	Kurzfristige Verbesserungen am StadtBus Ahlen
Hintergrund	■ Die Umstrukturierung des StadtBus Ahlen erfordert einen gewissen zeitlichen Vorlauf. ■ Das Schließen von Bedienungs- und Erschließungslücken stellt bereits eine kurzfristige Verbesserung dar.
Ziel	■ Stärkung des StadtBus Ahlen als Rückgrat der öffentlichen Mobilität in Ahlen. ■ Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen im Stadtgebiet. ■ Reduzierung der Verkehrsdichte und der Flächenkonkurrenz in der Stadt Ahlen. ■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw.
Maßnahme	■ Zu prüfen ist die Einrichtung neuer Haltestellen bzw. die Versetzung bestehender Haltestellen, insbesondere betrifft dies: ○ Zeche Westfalen ○ Gewerbegebiet Kleiwellenfeld ○ Industriegebiet Ost ○ Wohnquartier westlich der Parkstraße in der nördlichen Stadtmitte. ■ Geringfügige Anpassungen einzelner Linienverläufe zur verbesserten Anbindung ÖPNV-relevanter Standorte/ Einrichtungen: ○ C2: Stichfahrt bzw. erweiterte Linienführung im Bereich Zeche Westfalen ○ C4: verbessertes Taktangebot sowie ggf. Einführung von lastrichtbezogenen Stichfahrten in das Gewerbegebiet Olfetal; ○ verbesserte Anbindung des Industriegebietes Ost sowie des Gewerbegebietes Kleinwellenfeld durch geänderte Linienverläufe im StadtBus-System.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Verkehrsunternehmen, Landesbetrieb Straßen.NRW, Behindertenverbände, öffentliche Einrichtungen, Umweltbetriebe Ahlen

2.2.1	Optimierung des StadtBus: Definition von StadtBus-Qualitäten
Hintergrund	■ Das StadtBus-Angebot in der Stadt Ahlen wird seitens der Bevölkerung nur bedingt als alternatives Mobilitätsangebot gegenüber dem MIV wahrgenommen, es bestehen weitere Nachfragepotenziale. ■ Die unterschiedlichen Taktungen auf den StadtBus-Linien führen zu einer unausgeglichene Erschließung der Stadtteile innerhalb der Kernstadt. ■ Erreichbarkeiten sowie Ausstattungsstandards von Haltestellen sind nicht überall einladend, vor allem in den Ortsteilen. ■ Verhältnismäßig lange Fahrtzeiten sowie die nur stündliche Bedienung auf einzelnen Streckenabschnitten resultiert in einem unattraktiven und eingeschränkten innerstädtischen ÖPNV-Angebot für die Bürger*innen.
Ziel	■ Stärkung des StadtBus Ahlen als Rückgrat der öffentlichen Mobilität ■ Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen im Stadtgebiet ■ Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen ■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
Maßnahme	■ Die qualitätvolle Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes weist hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl eine bedeutenden Rolle auf. In der DIN EN 13816 sind Qualitätskriterien zusammengeführt, anhand derer eine möglichst hohe Kund*innenzufriedenheit bezüglich der Ausgestaltung und Erbringung von Leistungen des ÖPNV erzielt werden können. Darüber hinaus definiert der Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf (2018) grundlegende Mindeststandards. Für die künftige Fortschreibung des Nahverkehrsplan und die Entwicklung des StadtBus Ahlen werden nachfolgende Qualitätsstandards empfohlen: Erschließungsqualität: ○ Maßgeblich für die Erschließungsqualität des StadtBus-Angebotes ist die fußläufige Erreichbarkeit einer Haltestelle. Hierbei spielt insbesondere der Zeitaufwand eine wichtige Rolle. Insbesondere Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte im Stadtgebiet sollten deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein. Die Einzugsbereiche von 300 m (in zentralen Bereichen) bzw. 500 m (außerhalb von zentralen Bereichen) sollten nicht überschritten werden. Bedienungsqualität: ○ Der StadtBus übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb des Stadtgebietes und sichert die Anbindung an die regionalen Bus- und Schienenverkehre. Wichtige Kriterien sind daher die Angebotshäufigkeit (Fahrtenanzahl innerhalb eines Zeitfensters) sowie die Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit wiederkehrend gleichen Abfahrt- und Ankunftszeiten). Für die Kund*innen ist insbesondere ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans. Das bereits auf den StadttBus-Linien integrierte Taktraster 30/ 60/ 120 Minuten soll beibehalten und weiterentwickelt werden. Um aus allen kernstädtischen Stadtteilen die Anschlusssicherheit zum regionalen Bus- und Zugverkehr gewährleisten zu können, sollte mind. ein Fahrtenangebot im Stundentakt (T60) angeboten werden, eher im T30. Auf den Linien C1, C2 sowie C3 sollte der bereits heute bestehende halbstündliche Takt (T30) fortbestehen.

	○ Ein regelmäßiges Fahrplanangebot ist für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV unerlässlich. Für den StadtBus-Ahlen werden die folgenden regelmäßigen Betriebszeiten empfohlen: ▪ Mo-Fr: ca. 06.00 Uhr bis 20.30 Uhr; zwischen 21.30 Uhr und 00.00 Uhr verkehrt das AST ▪ Sa: ca. 07.30 Uhr bis 18.30 Uhr; zwischen 18.30 Uhr bis 00.00 Uhr verkehrt das AST ▪ So/ Fei: ca. 09.30 Uhr bis 00.00 Uhr als AST-Verkehr Verbindungsqualität: ○ Im StadtBus-Netz der Stadt Ahlen sollten möglichst kurze Fahrtzeiten mit wenigen Umsteigevorgängen zum Erreichen des Fahrtziels angestrebt werden. Als übergeordnetes Ziel ist eine möglichst direkte Ausrichtung der Linienverläufe zum Bahnhof Ahlen als systemrelevanter Verknüpfungspunkt zum regionalen Bus- und Zugverkehr, aber auch als Rendezvous-Halt der StadtBus-Linien untereinander, anzustreben. Insbesondere sollte ein planmäßiger Umstieg am Bahnhof zwischen allen StadtBus-Linien gewährleistet sein. Eine stetige Überprüfung und Optimierung der Umsteigesituation am Bahnhof Ahlen ist anzustreben Barrierefreie Wegekettten: ○ (siehe Maßnahme 1.2 – Schaffung von barrierefreien/ barrierearmen Mobilität) Umweltqualität: ○ Die Einhaltung von gesetzlichen Umweltstandards zur Minimierung von Lärm- und Abgasemissionensind dringend einzuhalten. Bei Neufahrzeugen sollte – sofern betrieblich möglich - der Einsatz von alternativen Antrieben erfolgen
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Verkehrsunternehmen, Behindertenverbände, Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Warendorf

2.2.2

Optimierung des StadtBus Ahlen: Liniennetz



Hintergrund

- Unterschiedliche Taktungen auf den StadtBus-Linien führen zu einer unausgeglichenen Erschließung der Stadtteile innerhalb der Kernstadt.
- Es besteht ein nicht in allen Bereichen attraktives innerstädtisches ÖPNV-Angebot durch teils verhältnismäßig lange Fahrtzeiten und fehlende Angebote in den Nachmittags- und Abendstunden. So besteht nur eine bedingte Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV.
- Die bedarfsorientierte Bedienung (AST) als ÖPNV-Angebot in den nachfrageschwachen Zeiten wird seitens der Ahleiner Bevölkerung nur bedingt wahrgenommen.

Ziel

- Stärkung des StadtBus Ahlen als Rückgrat der öffentlichen Mobilität in Ahlen
- Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen im Stadtgebiet
- Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen

Maßnahme	■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
	Optimierung Liniennetz ■ Anwendung der definierten Qualitätsstandards auf allen StadtBus-Linien C1 bis C6. Ebenso wird die Anwendung der StadtBus-Qualitätsstandards auf der Linie 459 (neu C9) zur verbesserten Anbindung des Ortsteils Dolbergs an die Kernstadt Ahlens empfohlen ■ Weiter vorzusehen ist die Etablierung von Durchmesserlinien für die direkte Anbindung der Kernstadtteile an den Bahnhof. Dabei sollten bestehende Umsteigebeziehungen zu dem RE 6 (RRX) sowie der RB 69 berücksichtigt werden. So wird eine direktere Anbindung aller Stadtteile an den Bahnhof gewährleistet und dessen Bedeutung als zentrale Mobilitätsschnittstelle im Stadtgebiet gestärkt. Neue Linienkonzeption ■ Entflechtung der heutigen StadtBus-Linie 1 zu zwei eigenständigen Linien zur verbesserten und direkten Anbindung der Stadtmitte Nord an den Bahnhof Ahlen. Die neue C1-Linie verkehrt auf dem folgenden Linienweg: Bahnhof Ahlen - Marienplatz - Klosterstraße - Krankenhaus – Wersedamm – Einsteinstraße – Freibad – Im Elsen – Hueßmannshof – Olfestiege über die Parkstraße zurück zum Bahnhof Ahlen (Fahrzeit: 23 Minuten) ■ Zur verbesserten Anbindung der Zeche Westfalen an den ÖPNV ist eine Neuordnung der Wegeführung der Linie C2 vorgesehen. Dabei wird der heutige Linienweg vom Bahnhof kommend bis zum Kreuzungspunkt Rottmannstraße/ Feldstraße beibehalten und weiter die Rottmannstraße – Haltestelle Otto-Wels-Straße – Meisenweg – Amselweg – Ostfriedhof geführt. Von der Schachtstraße kommend führt der neue Linienweg in die Bergamtstraße und führt bis zur Zeche Westfalen als südliche Umfahrt des Gewerbegebietes zurück auf die Schachtstraße in Richtung Bahnhof Ahlen. Dadurch wird eine verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Zeche Westfalen verfolgt. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Gewerbegebiet Zeche Westfalen ist vor diesem Hintergrund vorzunehmen. ■ Zur verbesserten ÖPNV-Erschließung des nordwestlichen Stadtgebietes rund um die Echenbachstraße und Händelweg ist die Einrichtung einer zusätzlichen Linien C7 zu prüfen. Eine mögliche Linienführung ist hierbei die folgende: Bahnhof Ahlen – Westenmauer – Weststraße – HS Winkelstraße – Eschenbachstraße – Händelweg sowie die Bedienung der Schleife im Zuckerort zurück zum Bahnhof Ahlen (Fahrzeit: 16 Minuten). ■ Die neue StadtBus-Linie C8 verkehrt ab Bahnhof Ahlen über die Moltkestraße weiter in Richtung Spilbrink – St. Michel – Klingerstraße – Im Beesenfeld über die Warendorfer Straße zurück in Richtung Bahnhof Ahlen. Für die neue Linienführung ist eine Umlaufzeit von 17 Minuten einzurechnen. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Haltestelle „Am Handkamp“ an die Warendorfer Straße verlegt werden kann. ■ Die heutige Linienführung der Linie C4 soll auch zukünftig beibehalten werden. Ebenso ist die Beibehaltung der heutigen StadtBus-Linien C3 sowie C6 anzustreben. ■ Ebenso soll der Linienweg der heutigen Linie C5 in ihrem Bestand erhalten bleiben. Bei der Linien ist jedoch zukünftig eine deutliche Ausweitung des Angebotes empfehlenswert. ■ Mit der neuen StadtBus-Netz-Konzeption würden im Stadtgebiet acht Stadtbuslinien verkehren, welche axial auf den Bahnhof Ahlen

	ausgerichtet sind. In Zusammenhang mit den jeweils benötigten Fahrtzeiten auf den einzelnen Linienwegen kann in der Umlaufplanung eine Durchbindung einzelner Linien erfolgen. Prüfung des Umstellung / Ergänzung des StadtBus Ahlen auf On-Demand-Verkehr ■ Geprüft wurde zur flexiblen Erschließung des Stadtgebietes die Einführung eines On-Demand-Verkehrs anstelle des regulären Linienverkehrs. ■ Das On-Demand-Angebot sollte dabei folgende Anforderungen erfüllen: ○ Der Bedienungszeitraum sollte zunächst dem heutigen Bedienungszeitraum des StadtBus entsprechen. Perspektivisch ist eine Ausdehnung des Bedienungszeitraumes vorzusehen. ○ Buchungsoptionen werden über möglichst vielfältige Kanäle (digital via App oder Internetseite, telefonisch) gewährleistet. ○ Zu- und Ausstieg sollten für eine hohe Erschließungsqualität nicht nur an regulären Bushaltestellen möglich sein, sondern auch an virtuellen Haltestellen. Für virtuelle Haltestellen sind in vielen Fällen die Anforderungen der Barrierefreiheit nicht zu erfüllen. ○ Durch Fahrgäste-Pooling sind geringfügige Umwegfahrten möglich. Grundsätzlich wird dem Fahrpersonal jedoch die schnellste Fahrtroute angezeigt. ■ Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte in der Kernstadt sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten mindestens 8 Fahrzeuge (Kleinbusse) erforderlich, um den Alltagsfahrgastverkehr bedienen zu können. Der Schulverkehr ist gesondert über Schulbusse zu gewährleisten. ■ Empfehlung: Neben einer Verringerung der Barrierefreiheit erfordert die Umstellung des StadtBus auf einen On-Demand-Verkehr erhöhte Kosten gegenüber dem regulären und auch den Neukonzipierten StadtBus als Linienbetrieb. Neben den hohen Zahl an Fahrzeugen, die in der Hauptverkehrszeit vorgehalten werden müssen, ist die Schülerbeförderung separat sicherzustellen. Somit entfallen auch Einnahmen durch Schülerkarten. ■ Für die Stadt Ahlen empfiehlt sich die Weiterentwicklung des StadtBus als Linienbetrieb und eine Attraktivierung des AST als bedarfsorientierte Ergänzungen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Verkehrsunternehmen, Öffentliche Einrichtungen, Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Warendorf, Umweltbetriebe Ahlen

2.2.3	Optimierung des StadtBus: Ausweitung der Bedienungszeiträume
Hintergrund	■ Um derzeit nicht ausgeschöpfte Nachfragepotenziale zu aktivieren und die Betriebszeiten besser an den Lebensgewohnheiten der Menschen zu orientieren, wird eine Ausdehnung der Bedienungszeiträume des StadtBus Ahlen empfohlen.
Ziel	■ Stärkung des StadtBus Ahlen als Rückgrat der öffentlichen Mobilität in Ahlen ■ Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen im Stadtgebiet ■ Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen ■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
Maßnahme	■ Um den StadtBus Ahlen als zentrales öffentliches Mobilitätsangebot zu positionieren und weitere Fahrgastpotenziale zu heben, sollten die Betriebszeiten besser auf die veränderten Zeiten und Gewohnheiten der Bewohner*innen ausgerichtet werden. In Anlehnung an die Definierten Qualitätsstandards werden folgende Betriebszeiten definiert: ○ Vorverlegung der Betriebsaufnahme, um den Anschluss zumindest an die zweite Fahrt des RRX nach Hamm um 06.33 Uhr mit allen Linien zu erreichen. Auch Anschluss an die R38 nach Beckum (06.37 Uhr) besteht so. Dies bedeutet für Pendelnde in Richtung Hamm/ Ruhrgebiet und Beckum eine deutliche Verbesserung. ○ Die letzten Abfahrten um 19.30 Uhr treffen sowohl Pendelnde als auch den abendlichen Freizeitverkehr sowie zum Teil auch späte Einkaufsverkehre. ○ Die Geschäfte in der Ahlemer Fußgängerzone haben unter der Woche zwar nur vereinzelt auch nach 19 Uhr geöffnet, die Gastronomie- und Freizeitangebote, wie das Cinema Ahlen, und diversifizierte Arbeitszeiten lassen auch nach 19.30 Uhr noch Nachfrage erkennen. Die letzten Fahrten des RRX erreichen Ahlen bsp. um 23.24 Uhr (aus Hamm) und 23.33 Uhr (aus Bielefeld). ○ Die mittel- bis langfristige Änderung des Betriebsbeginns vor 6:30 Uhr zur attraktiven Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes insbesondere für Berufspendler*innen ist im Einzelfall lastrichtbezogen zu prüfen. ■ Die veränderten Mobilitätsbedarfe zeigen sich insbesondere auch am Wochenende, wenn die letzten Abfahrten des StadtBus um 14 Uhr erfolgen. ■ Der Betriebszeitraum montags bis samstags wird bis in die Abendstunden verlängert: Letzte Abfahrt ab Bahnhof wochentags frühestens nach Ankuft der Regionalzüge aus Hamm und Bielefeld gegen 21:30 Uhr. Samstags soll der reguläre Linienbetrieb um 18:30 Uhr enden. ■ An den Sonn- und Feiertagen ist eine ÖPNV-Bedienung durch ein attraktives AST-Angebot zu etablieren.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsunternehmen, Kreis Warendorf, Verkehrsgesellschaft Ahlen, ZVM Bus

2.2.4

Optimierung des StadtBus: Attraktivierung des Anrufsammeltaxis

AST Ahlen

Die flexible Ergänzung zum Bus



AnrufSammelTaxi
Tel. 02382 / 86 86 8

VERKEHRSGESELLSCHAFT
AHLEN MBH

Weitere Informationen

Telefonische Anmeldung

Bitte nennen Sie

- Ihren Namen
- gewünschte AST-Abfahrtsstelle
- Abfahrtszeit
- Fahrziel
- Anzahl der Fahrgäste
- großes Gepäck, Kinderwagen oder Rollstuhlmitnahme

0 23 82/8 68 68

Einstieg

Gehen Sie bitte rechtzeitig zur AST-Abfahrtsstelle. Gelegentlich kann sich die Abfahrtszeit um wenige Minuten verzögern, wenn etwa für eine Fahrt mehrere Anmeldungen eingegangen sind.

- Die AST-Fahrkarte erhalten Sie beim Fahrpersonal.

Ausstieg

Steigen Sie als letzter Fahrgast aus, quittieren Sie bitte die Anzahl der beförderten Personen und den Endstand des Taxameters. Unterschreiben Sie bitte nur ein ausgefülltes Formular.

Ausschnitte aus dem Fahrplanheft des AST Ahlen

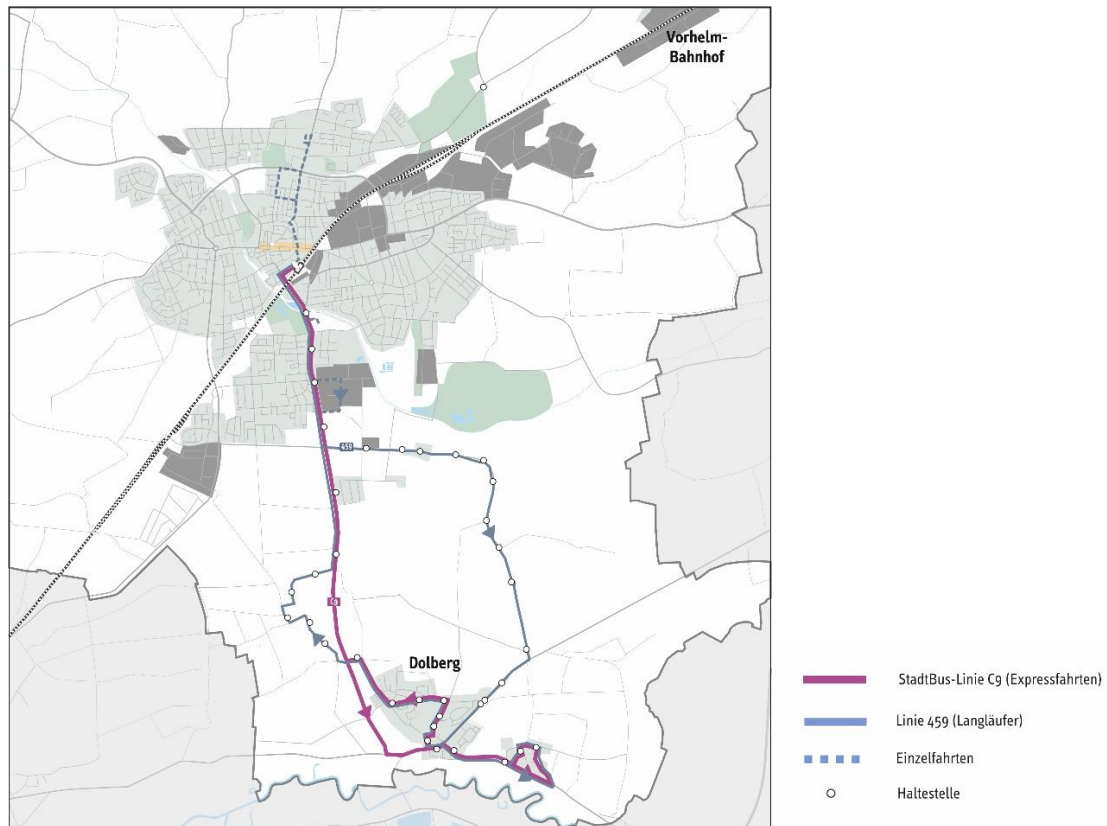
Hintergrund	■ Bedienung im Linienverkehr erfolgt an den Wochentagen bis in die Nachmittags-/Abendstunden. Zu nachfrageschwachen Zeiten wird das Angebot durch ein AnrufSammelTaxi (AST) abgelöst. ■ Das AST ist in der Bevölkerung Ahlens wenig bekannt, erfüllt aber als Angebot in den nachfrageschwächeren Zeiten und am Sonntag eine wichtige Funktion im ÖPNV-System der Stadt Ahlen
Ziel	■ Stärkung des ÖPNV als Rückgrat der öffentlichen Mobilität in Ahlen ■ Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen ■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
Maßnahme	■ Empfohlen wird: Das AST Ahlen ist das bedarfsorientierte Angebot in den nachfrageschwächeren Zeiten und Räumen. In Abstimmung mit dem Linienverkehr im StadtBus und auch im Regionalverkehr wird das AST-Angebot erweitert, sodass Mo-So zwischen 06 Uhr bis 23 Uhr ein mindestens stündliches ÖPNV-Angebot im gesamten Stadtgebiet von Ahlen besteht. Zentrale Handlungsansätze dafür sind: ○ Marketing: Um das AST als wichtigen Baustein des Mobilitätsangebotes in Ahlen zu stärken, ist das Angebot deutlich stärker zu bewerben ○ AST am Sonntag: Aktuell verkehrt das AST Sonntags ab 14 Uhr. Um neben den Regionalverkehren ganztägig ein ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet von Ahlen verkehren zu haben, ist eine Ausweitung des AST auf ein gesamtstädtischen Sonntagsangebots von 08 23 Uhr erforderlich.

	○ Digitalisierung der Buchung und des Ticketings (z. B. in der Bubim-App) ○ Anpassung der Tarifstruktur: Insbesondere zwischen den Ortsteilen ist das AST ein teures Angebot (Vorhelm – Dolberg: 7,50 Euro, durchschnittlicher Fahrgelderlös pro Ticket 3,40 Euro). Durch die Integration in den AhlenTarif wird eine zusätzliche Zugangsbarriere reduziert, Fahrten im gesamten Stadtgebiet kosten dann einen Fahrpreis von pauschal 2 Euro ■ Zur besseren Nutzung des Angebotes ist die Einrichtung einer zentralen Buchungsmöglichkeit für das AST sowie die TaxiBusse (S35) und (R51) zu etablieren. Dies sollte langfristig in einer zentralen Mobilitätsplattform (z. B. der Bubim-App) integriert werden. ■ Die Umstellung des AST auf einen On-Demand-Verkehr wurde geprüft. Das heutige Angebot weist viele Gemeinsamkeiten auf, Unterschiede sind vorrangig, dass die Bedienung fahrplangebunden und nicht flexibel nach Bedarf sowie die Buchung per Anruf und nicht per App erfolgt. Ein Flexibilisierung des AST ist zum jetzigen Zeitpunkt mit einem deutlichen finanziellen Mehraufwand verbunden.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Verkehrsunternehmen, ggf. örtliche Taxiunternehmen, ZVM Bus, Kreis Warendorf

2.3	Prüfung der Ausweitung des Taktangebots zur besseren Anbindung der Ortschaften Vorhelm mit Tönnishäuschen (Beschluss Juni 2021)
Hintergrund	■ Die Stadtteile von Ahlen sind über folgende Linien des Regionalverkehrs umstiegsfrei an die Kernstadt (Ahlen Bf.) angebunden: ○ Tönnishäuschen: Mo-Fr halbstündliches Angebot durch Bedienung mit S35 (direkte Linienführung) und R51 (längere Fahrzeit, da über Vorhelm), Sa zweistündlich als TaxiBus, So drei Fahrtenpaare ○ Vorhelm: Stündlich mit der Linie R51, Sa zweistündlich als TaxiBus ■ Mo-Sa besteht zwischen 19-23.45 Uhr sowie So zwischen 14-23.45 Uhr für beide Stadtteile ein stündliches AST-Angebot
Ziel	■ Stärkung der ÖPNV-Achsen im gesamten Stadtgebiet ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw ■ Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen im Stadtgebiet ■ Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen ■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
Maßnahme	■ Aufgrund der hohen Bedeutung des Regionalverkehrs für die Anbindung der Ortsteile setzt sich die Stadt Ahlen dafür ein, den Angebotsstandard kurzfristig, spätestens jedoch im Rahmen zukünftiger Fortschreibungen des Nahverkehrsplans weiter zu qualifizieren ■ S35: Mo-Fr erfolgt die letzte Fahrt aus Tönnishäuschen in die Kernstadt 18:58 Uhr, aus der Kernstadt nach Tönnishäuschen um 18:35 Uhr. Die Ausweitung des Angebots ist im Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf vorgesehen und sollte analog zum StadtBus (siehe Maßnahme 2.2.3 – Ausweitung Bedienungszeitraum) erfolgen, sodass ein Fahrtenangebot bis 21.30 Uhr besteht. ■ R51: Mo-Fr erfolgt die letzte Fahrt aus Vorhelm in die Kernstadt 19:12 Uhr, aus der Kernstadt nach Tönnishäuschen um 18:18 Uhr. Die Ausweitung des Angebots sollte analog zum StadtBus (siehe Maßnahme 2.2.3) erfolgen, so dass ein Fahrtenangebot bis 21.30 Uhr besteht. ■ Wochendangebot: Am Wochenende ist ein stündliches Angebot von morgens bis abends sicherzustellen. Anzustreben ist eine Koordination zwischen den zweistündlichen TaxiBus-Angeboten im Regionalverkehr und dem AST Ahlen. Aus Kund*innensicht ist die Buchung kurzfristig zu vereinfachen, sodass ein Fahrtenwunsch unabhängig vom Verkehrsunternehmen über eine zentrale Rufnummer möglich ist. Die digitale Buchung ist anzubieten. ■ Die Stadt Ahlen setzt sich bei hohen Abrufgraden der Fahrten für die Überführung in ein regionales Linienangebot ein.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Kreis Warendorf Beteiligung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsgesellschaft Ahlen, ggf. örtliche Taxiunternehmen, ZVM Bus, Kreis Warendorf

2.4

Anbindung von Dolberg – Neukonzeption der Linie 459 / C9
(Beschluss Juni 2021)

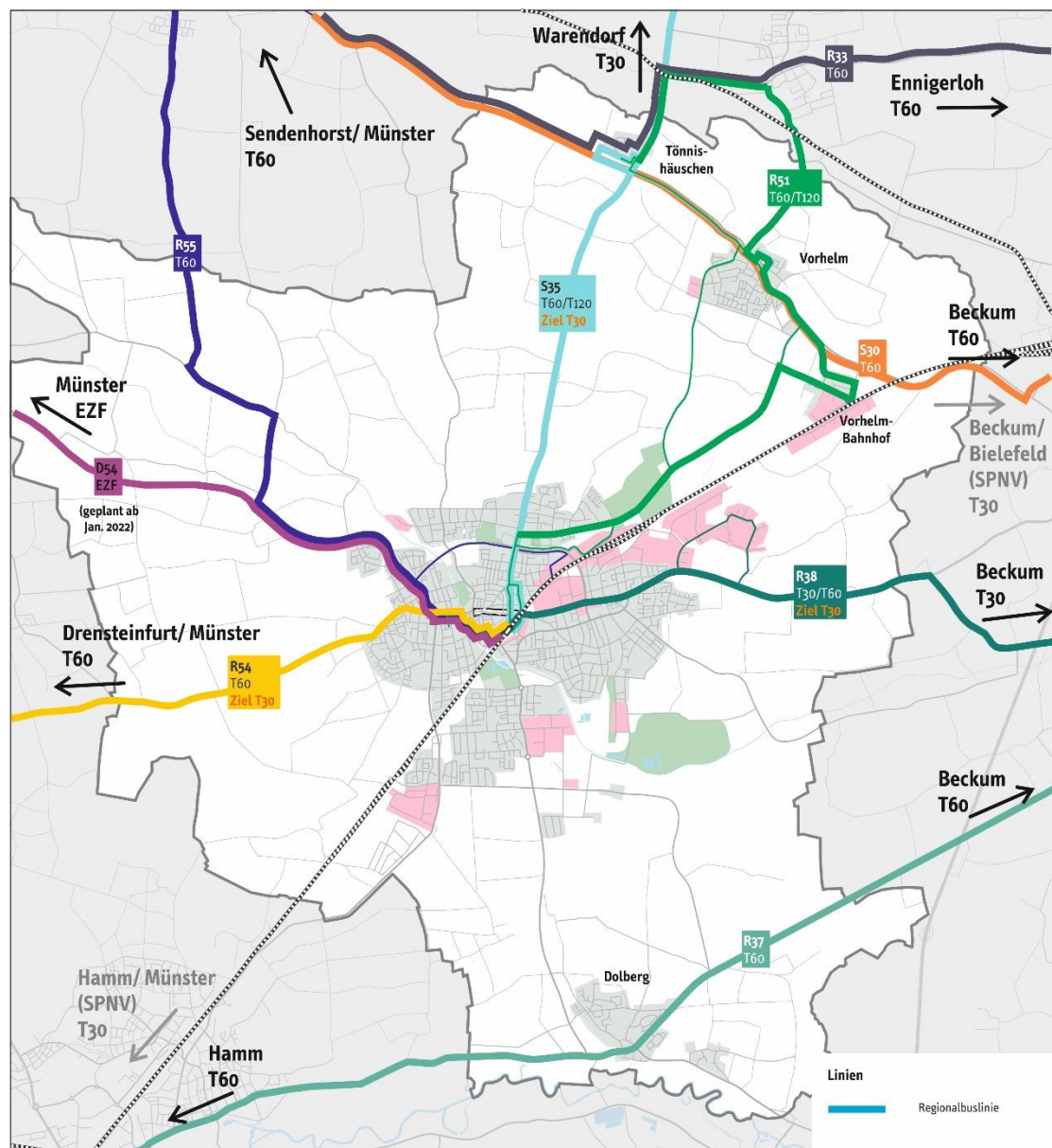


Hintergrund	- Der Ortsteil Dolberg ist über die Linie 459 an die Kernstadt Ahlen angebunden. - Die Linie 459 verkehrt in einem Ringverkehr, sodass vereinzelte Haltestellen nur in eine Fahrtrichtung bedient werden und es zu langen Reisezeiten zwischen Dolberg und der Kernstadt Ahlen kommt. - Am Wochenende besteht auf der Linie ein stark eingeschränktes Bedienungsangebot (Sa: vier Einzelfahrten sowie So+Fei: keine Bedienung).
Ziel	- Verbesserte Anbindung zwischen Dolberg und Ahlen mit tagesdurchgängigem Taktangebot sowie ggf. regelmäßige Anbindung von Gemmerich und Ostdolberg - Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw - Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen im Stadtgebiet - Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen - Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
Maßnahme	- Die Linie 459 übernimmt neben der allgemeinen Anbindung Dolbergs an die Kernstadt Ahlen auch Funktionen im Schul-, Berufs- und Freizeitverkehr, welche im Rahmen einer Neukonzeption ausgeweitet und gefestigt werden. Insbesondere die Funktion in der Schüler*innenbeförderung soll auch in Verknüpfung mit der Linie 458 sichergestellt werden. - Um eine Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Bedienung zu erzielen, wird das Angebot durch eine Entflechtung des Fahrtenangebotes mit einer

	einhergehenden Ausweitung des Bedienungszeitraumes optimiert, Dabei wird die Hauptnachfragereaktion zwischen Dolberg und Ahlen über die Dolberger Str. durch die neue StadtBus-Linie C9 optimiert, Die Anbindung der Bauerschaften Guissen sowie Gemmerich erfolgt weiterhin über die Linie 459. ■ Die Verknüpfung der Linie mit anderen Linien im StadtBus sowie im Regionalverkehr am Bahnhof Ahlen ist weiterhin zu gewährleisten. Die Verknüpfung der Linie C9/ Linie 459 mit der Regionalbuslinie R37 in Dolberg ist zu prüfen. Bedienung: Enflechtung des Linienangebotes durch Einrichtung von zwei Linienführungen, welche einmal als Langläufer (Linie 459) und einmal als Expresslinie (C9) konzipiert sind, In der Langläuferlinienvariante wird die Linienführung weiterhin als Ringlinie über die Guissener Straße bis Ostdolberg geführt. Stadteinwärts bedient die Langläuferlinie zudem die Bauerschaft Gemmerich. Die Expresslinie verkehrt auf direktem Weg zwischen Ahlen Kernstadt und Dolberg auf der Dolberger Str. Die notwendigen Schulfahrten werden in die Linienführung der Linie 459 integriert. ■ Die Linie C9 wird in das StadtBus-Netz eingebunden und weist die in der Maßnahme 2.2.1 definierten Bedienungsqualitäten. Das tagesdurchgängige Bedienungsangebot wird durch einen durchgängigen Studentakt erbracht. Zu den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot durch die Langläuferlinie (Linie 459) ergänzt, sodass montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 9 Uhr sowie zwischen 15 Uhr und 18 Uhr ein halbstündliches Taktangebot zur Anbindung des Ortsteils Dolberg besteht. Ebenso am Samstag wird zwischen 07.00 Uhr und 18.00 Uhr eine stündliche Bedienung über die neue StadtBus-Linie C9 angeboten. An den Sonn- und Feiertagen verkehrt das AST.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Kreis Warendorf Beteiligung: Verkehrsunternehmen, ggf. örtliche Taxiunternehmen, Verkehrsgesellschaft Ahlen, ZVM Bus

2.5

Ahlen regional vernetzt - Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren



Hintergrund

- Ahlen ist über den SPNV nach Hamm (-Münster) und Bielefeld angebunden sowie mit dem RegioBus und SchnellBus an die angrenzenden Kommunen und das Münsterland.
- Für den regionalen Busverkehr wird das Angebot im Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf definiert, für den SPNV im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe des NWL.
- Die Stadt Ahlen setzt sich angesichts der mit dem Mobilitätskonzept verfolgten Ziele und auch darüber hinaus dafür ein, den Angebotsstandard auf den wesentlichen regionalen Relationen weiter zu qualifizieren.
- Vor dem Hintergrund der auch trotz der Corona-Pandemie politisch diskutierten Programmatiken und Fördermittel wird eine weitere Verbesserung des ÖPNV-Angebots angestrebt und zumindest in die

	zukünftigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne für Straße und Schiene eingebracht.
Ziel	■ Stärkung der wichtigen ÖPNV-Achsen ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw ■ Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen ■ Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in der Stadt Ahlen ■ Verbesserte Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw
Maßnahme	■ Die Ausweitung der Bedienungzeiten und Schließung von Bedienungslücken auf den Linien S35, R55 und auch der Neukonzeption der Linie 459 (siehe entsprechende Maßnahme) trägt zu einer verbesserten Anbindung der Ortsteile bei. ■ Die Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten des NWL, insbesondere hinsichtlich von Beschleunigungsmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs sind zu prüfen. WLE-Reaktivierung ■ Die angestrebte Wiederinbetriebnahme der WLE-Strecke zwischen Münster Hbf – Wolbeck – Albersloh – Sendenhorst umfasst ein aufeinander abgestimmtes Bus- und Bahnangebot. Das Betriebskonzept auf der Schiene sieht zwei Fahrten/ Stunde im 20/40 Taktraster vor. ■ Die aktuelle Planung geht von einer unveränderten Abfahrtszeit der R55 ab Ahlen, Bf. zur Min .35 aus, die die Fahrgäste in Sendenhorst um .00 am neuen Bahnhof an den Zug abgibt (Abfahrt .07) und gleichzeitig aufnimmt (Ankunft Zug .52). Die R55 verläuft weiter über Realschule und Krankenhaus nach Ahlen zurück mit Ankunft am Bf. Ahlen zur Minute .28. Die anderen Produktlinien (S30, R33) sollen demnach einen direkten Anschluss an den Bahnhof Sendenhorst und eine Übergangszeit von 4 min (abgehend) bzw. 2 min (aufnehmend) haben. ■ Bei den Plänen zur Reaktivierung weiterer Streckenabschnitte der WLE sind die Interessen der Stadt Ahlen auf eine systemische Einbindung zu wahren. Anbindung an Münster ■ Münster ist stündlich ohne Umstieg mit der RB 69 zu erreichen sowie stündlich mit Umstieg in Hamm (RE 6 - > RB 89), in Drensteinfurt (R54 -> RB89) sowie stündlich über Sendenhorst (S30, künftig WLE). ■ Durch die Tarifgrenze kostet der Fahrt über Hamm (direkt oder mit Umstieg) 3,40 Euro/ Fahrt mehr als über Drensteinfurt oder Sendenhorst (Einzelticket 14,00 Euro statt 10,60 Euro). ■ Eine hohe Attraktivität weist daher neben der Fahrt über Sendenhorst die Anbindung an Drensteinfurt (Linie R54) auf. Ziel sollte es sein, den T30 in der HVZ aus Drensteinfurt nach Ahlen auch in die Gegenrichtung, also aus Ahlen zum Bf. Drensteinfurt einzuführen, um alle 30 Minuten auf die RB89 anzubinden. ■ Auch für Samstag und Sonntag ist zumindest ein stündliches Bedienungsangebot zur Anbindung an Münster sicherzustellen. ■ Mittel-bis langfristig ist auch eine direkte Anbindung von Ahlen nach Münster mit dem (Schnell-)Bus einzurichten. Bereits ab Januar 2022 fährt montags bis freitags ein Direktbus (D54) zwischen Ahlen und Münster. Anbindung an Beckum

	■ Der Anteil der ÖPNV-Nutzung zwischen den beiden Arbeitsplatzschwerpunkten Beckum und Ahlen ist gering. Die zwar halbstündliche Bedienung im SPNV ist durch den notwendigen Umstieg in den Bus, um aus Neubeckum in die Kernstadt von Beckum zu kommen, wenig attraktiv. ■ Das bestehende stündliche, teils zum Halbstundentakt verdichtete, Angebot auf der R38, die eine direkte Verbindung zwischen Ahlen und Beckum bietet, ist wenig bekannt. Neben der besseren Vermarktung des Angebots ist eine Verdichtung des Angebots auf einen T30 anzustreben, um Pendler*innen einen Anreiz anzubieten den ÖPNV zu nutzen. Anbindung an den Kreis Warendorf/ nach Warendorf ■ Die Stadt Ahlen setzt sich dafür ein, dass das Angebot auf der S35 zumindest auf T30 ausgeweitet wird, für eine verbesserte Anbindung an das nördliche Kreisgebiet. ■ Bereits ab Juni 2021 besteht auf der Linie S35 zwischen Ahlen und Warendorf ein verbessertes Angebot durch Ausweitung des Bedienungsangebotes insbesondere an den Tagesrandzeiten sowie am Wochenende. Reaktivierung des Haltepunktes Vorhelm-Bahnhof ■ Aus Sicht der Stadt Ahlen bietet eine Reaktivierung des Haltepunktes Vorhelm-Bahnhof eine große Chance, die regionale Anbindung langfristig zu verbessern. Die Möglichkeiten zur Umsetzung sind weiterzuverfolgen, dürfen aber einer kurz- bis mittelfristigen Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit für alle Stadtteile der Stadt Ahlen durch die zuvor aufgeführten Maßnahmen nicht entgegenstehen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Kreis Warendorf Beteiligung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsgesellschaft Ahlen, ZVM, Nachbarkommunen, NWL

2.6	Ausweitung der Kommunikation und des Marketings für den ÖPNV
Hintergrund	■ Das ÖPNV-Angebot in Ahlen wird oftmals nicht wahrgenommen. Der StadtBus, insbesondere aber das AST-Angebot sind nur bedingt bekannt. Kontinuierlich müssen deshalb die persönlichen Vorteile des ÖPNV-Angebotes für die Kund*innen betont werden, auch um Gelegenheitskunden und in ihrer Mobilität wahlfreie Menschen anzusprechen. ■ Auch die vielfältigen Angebote im regionalen ÖPNV, wie die verschiedenen Angebote nach Münster, sind nicht leicht verständlich und schrecken eher davon ab, den ÖPNV zu nutzen. ■ Verschiedene Kund*innenengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing. Bestehende Marketingaktivitäten sind weiterzuentwickeln und mit kreisweiten Initiativen für den Stadt- und Regionalverkehr zu bündeln.
Ziel	■ Bekanntheitssteigerung des ÖPNV durch Sichtbarkeit und direkte Ansprache der Bevölkerung ■ Ein höherer Modal Split des Umweltverbundes geht mit einer Reduzierung des Fahrtenaufkommens im motorisierten Individualverkehr einher ■ Imagegewinn der Stadt Ahlen in der lokalen und regionalen Öffentlichkeit
Maßnahme	■ Einführung einer modernen Marketing- und Kommunikationsstrategie mit verschiedenen Informationskanälen mit Echtzeitinformationen ○ Nutzung digitaler Kanäle wie ein barrierefreier und informationshaltiger Auftritt im Internet, in der Ahlen-App und über social media ○ Aushänge und Informationen an den Haltestellen ○ Beratung zu Bus & Bahn über die Bahn, die Verkehrsunternehmen und die Dachmarke Bus und Bahn im Münsterland (Bubim) ○ Neuerungen und Optimierung im Stadt- und Regionalverkehr sind öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren ■ Vermarktung von Angebotsausweitungen und neuen Linienangeboten sowie vom Angebot von Aktionstagen mit kostenfreien Tickets
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Kreis Warendorf Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Verkehrsunternehmen , ggf. örtliche Taxiunternehmen, ZVM Bus, öffentliche und private Akteure der Stadt (z. B. Kultur, Freizeit, Gastronomie, Einzelhandel)

7.3 Den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) fördern, Ahlen zu einem Vorreiter der vernetzten Mobilität zu entwickeln

In Ahlen gibt es derzeit mit dem Bahnhof einen zentralen Verknüpfungspunkt. Dieser weist Mängel in der aktuellen Nutzbarkeit auf, zum Beispiel hinsichtlich der Radabstellmöglichkeiten, des P+R oder der Barrierefreiheit, jedoch auch vor dem Hintergrund der zukünftigen Anforderungen. Das größte Potenzial im Ausbau des Bahnhofs zur zentralen Mobilitätsschnittstelle im Stadtgebiet liegt dabei in der intelligenten Vernetzung der verschiedenen Angebote. Die gut organisierte, nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel erleichtert ein multimodales Alltagsverhalten und mehr Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Der Bahnhof Ahlen wird die zentrale Mobilitätsschnittstelle im Stadtgebiet, an der zwischen Bahn, Bus, Pkw, Fahrrad, Fuß sowie Sharingangeboten gewechselt wird. Darüber hinaus wird die effiziente und attraktive Verknüpfung der Verkehrsmittel im Stadtgebiet mit quartiersbezogenen Mobilstationen weiter ausgebaut.

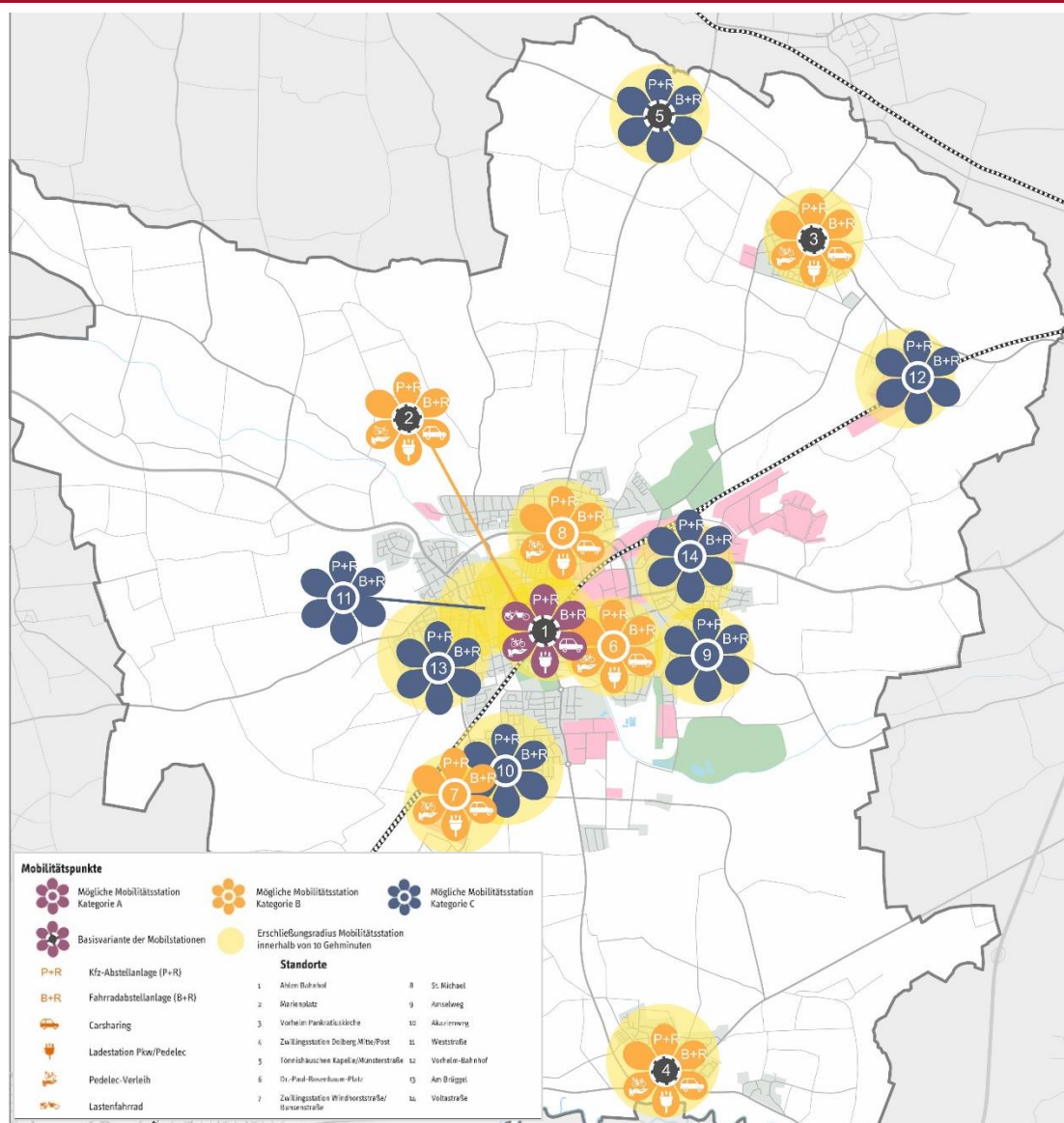
Die Akzeptanz von (neuen) Mobilitätsangeboten steigt deutlich, wenn sich die Nutzer*innen gut informiert fühlen. Ein nachhaltiger Einstellungs- und Verhaltenswandel kann die existierende Infrastruktur und nachhaltige Mobilitätsangebote besser in Wert setzen - über eine positive und motivierende Kommunikation mit den Bürger*innen.

■ **Tabelle 15: Übersicht über die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und einer vernetzten Mobilität**

3.1	Stadtweites Netz an Mobilstationen
3.1.1	Bahnhof Ahlen als zentrale Mobilitätsschnittstelle
3.1.2	Stadtteil-Mobilstationen
3.1.3	Geteilte Mobilität – Stadtweite Leihfahrzeugangebote
3.2	Schnittstellen schaffen

3.1

Stadtweites Netz an Mobilstationen



Hintergrund

- In Ahlen besteht bisher nur ein geringes Angebot an Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Verkehrssystemen (vorrangig Bahnhof Ahlen, Tönnishäuschen Kapelle und Marienplatz)
- Die Stadt Ahlen verfolgt zuletzt vermehrt für ihre Bürger*innen die Verknüpfung von Verkehrssystemen zur Förderung des inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens. Der Ausbau des Bahnhofs wird aufgegriffen, um vernetzte Mobilität stadtweit weiterzudenken. Gewährleistet werden soll ein attraktives Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrssystemen an mehreren Orten in der Stadt.

Ziel

- Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens
- Höhere Auslastung von ÖPNV sowie allgemeine Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Bündelung von Mobilitätsangeboten/ Verkehrsströmen

Maßnahme

- Einrichtung von Mobilitätsstationen in Form eines hierarchischen stadtweiten Systems an (hoch) frequentierten Knotenpunkten bzw. Standorten mit hohen

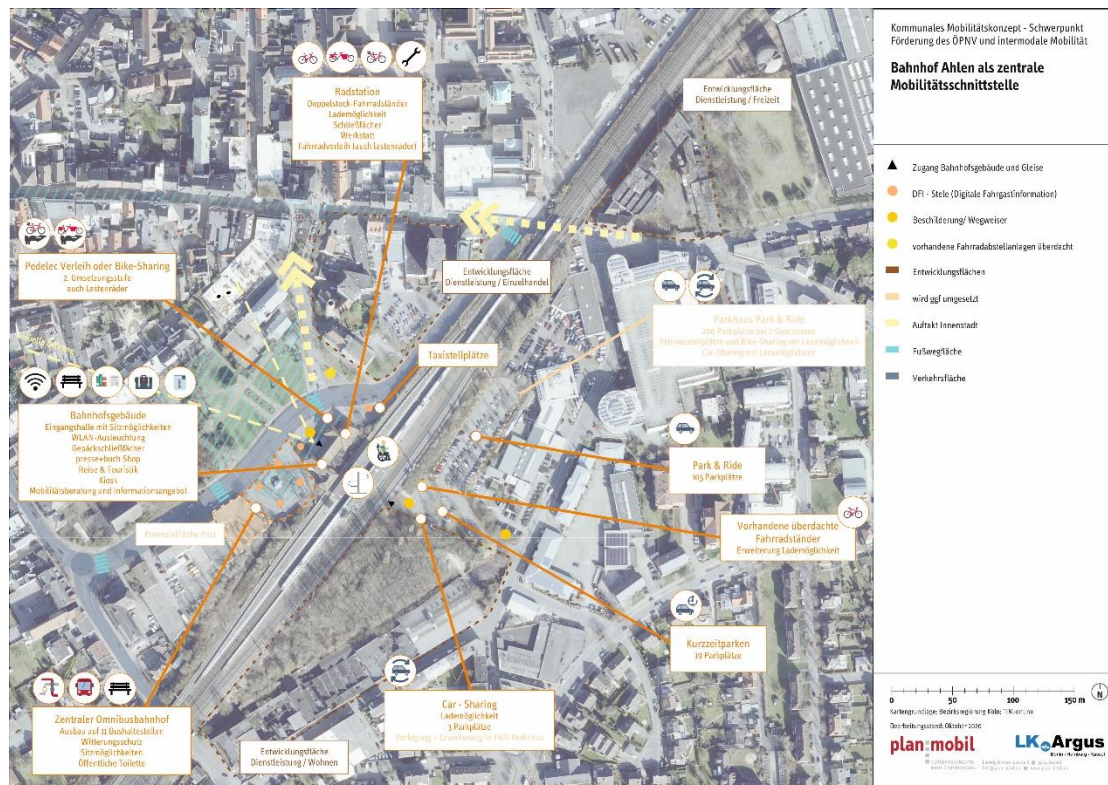
Verkehrsaufkommen, um den sicheren und bequemen Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrssystemen bzw. das sichere Abstellen von Verkehrsmitteln zu ermöglichen; ebenso Etablierung von Mobilitätsstationen an Quellorten des Verkehrs (in Wohnquartieren).

- Die/der Ausstattungselemente/ -grad der Stationen ist abhängig von der jeweiligen Hierarchiestufe der Station sowie von der Lage, dem Einzugsbereich, den betroffenen Zielgruppen sowie der Flächenverfügbarkeit vor Ort. Für die Ausstattung ist ein Baukastensystem anzustreben, um Stationen flexibel den gegebenen Rahmenbedingungen anpassen zu können; zu berücksichtigen ist der Gestaltungsleitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW („Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“).
- Die Identifizierung geeigneter Standorte in der Stadt Ahlen erfolgt durch Einordnung in drei Hierarchiestufen, zunächst nach der Bedeutung in der Verknüpfung zwischen den SPNV/ÖPNV-Angeboten und den vorhandenen Verknüpfungsangeboten wie P+R und B+R-Anlagen. Nach einer ersten Zuordnung wird ergänzend das Kriterium Taktangebot und Ein-/Aussteigerzahlen an der Station hinzugenommen. Zusätzlich wird die Prämisse zugrunde gelegt, dass ein vernetztes Mobilitätsangebot nicht nur an den Zielen (u. a. Innenstadt, Versorgungsstandorte, Bahnhof) der Ahlener Bürger*innen im Stadtgebiet bestehen sollte, sondern angesichts einer niedrigschwelligen Zugänglichkeit und des Nutzendenkomforts auch an den Quellen, also in den Wohngebieten.
 - Hierarchiestufe 1 zeichnet sich durch ihre zentrale Verknüpfungssituation im Verkehrssystem durch SPNV/ Bus sowie systematischen Bus/ Bus-Verknüpfung und weiteren Verkehrsangebote aus (mindestens 50.000 Ein- und Aussteigende/ Jahr in Summe). Die Verknüpfung von mehr als 3 Verkehrsmitteln sollte gegeben sein.
 - Standorte der Hierarchiestufe 2 sind Haltestellen mit einer regelmäßigen Verknüpfung von mindestens 2 Buslinien (wobei eine Buslinie eine Schnellbus- bzw. Regionallinie sein sollte) oder der Verknüpfung von ÖPNV-Linien und bedeutenden fahrgastrelevanten Zielen, z. B. Nahversorgung, Arbeitsplatzschwerpunkte oder Ortsteilzentren in direkter Nähe (Haltestelle mit mindestens 10.000 Ein- und Aussteigenden/ Jahr in Summe). Die Stationen befinden sich vorrangig in einer städtebaulich integrierten Lage.
 - Hierarchiestufe 3 umfasst andere stadtbedeutsame ÖPNV-Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion. Als Verknüpfung ist hierbei zum einen aus der Hierarchie der Stufen die Verknüpfung zwischen unterschiedlichen Buslinien gemeint, zum anderen die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln, wie bspw. P+R- und B+R-Anlagen, Carsharing und Fahrrad. Diese Standorte befinden sich vorrangig in ländlichen Bereichen in den Quellgebieten (Wohngebieten, Ortsteilen) der Stadt Ahlen.
- Die Liste mit vorzusehenden Ausstattungsmerkmalen für die Stationen sind dem Konzept als Anlage angefügt.
- Für einen schrittweisen Ausbau der vernetzten Mobilität im Stadtgebiet wurden zwei Varianten entwickelt, die sich nicht ausschließen, sondern den Weg für die schrittweise Einrichtung von Mobilstationen im Stadtgebiet skizzieren.
- **Variante 1 – Basisvariante**
 - Bahnhof Ahlen als zentrale Mobilitätsdrehscheibe im Stadtgebiet
 - Marienplatz: zentrale innerstädtische Schnittstelle vernetzter Mobilität
 - Jeweils eine Mobilstation in zentraler Lage der Ortsteile Tönnishäuschen, Vorhelm, Dolberg
- **Variante 2 - „Ahlen als Vorreiter vernetzter Mobilität“**
 - Flächenhafter Ansatz

	○ Bahnhof Ahlen als zentrale Mobilitätsdrehscheibe im Stadtgebiet ○ Mobilstationen unterschiedlicher Kategorien in allen Stadtteilen, Siedlungsbereichen und Versorgungszentren und somit sowohl an den Quell- als auch den Zielorten. ■ Eine Förderung zur Einrichtung von Mobilstationen kann sowohl durch unterschiedliche Bundesprogramme, wie z. B. der Kommunalrichtlinie als auch länderspezifische Förderprogramme oder z. B. Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements, erfolgen. Eine Übersicht über die einzelnen Fördermöglichkeiten bietet die Broschüre „Der Startpunkt für vernetzte Mobilität“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie der Nahverkehr Rheinland GmbH
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Deutsche Bahn, Verkehrsunternehmen, ggf. örtliche Taxiunternehmen, private Mobilitätsanbieter, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Umweltbetriebe Ahlen

3.1.1

Bahnhof Ahlen als zentrale Mobilitätsschnittstelle



Hintergrund

- Der Bahnhof Ahlen ist der zentrale Mobilitätsknotenpunkt der Stadt, ein Eingangstor in die Innenstadt, der in seiner Funktionalität erweitert werden soll
- Aktuell frequentiert durch ca 3.200 Fahrgäste am Tag
- Durch die Anbindung des RRX (RE6) seit Dezember 2019 werden die Fahrgastzahlen perspektivisch steigen
- Die Politik der Stadt Ahlen hat bereits beschlossen:
 - Realisierung einer Mobilstation am Bahnhof Ahlen inkl. Errichtung einer Radstation mit WLAN-Ausleuchtung und Beschilderung (Beschluss vom 01.10.2019)
 - Barrierefreie Sanierung des Bahnhofsgebäudes sowie Einbau von Aufzügen zu den Gleisen (Beschluss vom 27.08.2019)

Ziel

- Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens
- Höhere Auslastung von ÖPNV sowie allgemeine Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Bündelung von Mobilitätsangeboten/ Verkehrsströmen
- Reduzierung von Emissionen und einen aktiver Beitrag zum Klimaschutz

Maßnahme

- Funktionaler Ausbau des Bahnhofes zur zentralen Mobilitätsschnittstelle im Stadtgebiet
 - Der Zentrale Omnibusbahnhof soll mittelfristig im Zuge der Verbesserung des Stadtbus-Angebotes ausgebaut werden (Ausweitung des ZOB auf **mindestens 12 Haltepositionen**). Eine konkrete Verortung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Einbindung ist zu prüfen.

- Die neue **Radstation** im bestehenden Bahnhofsgebäude wird 206 bewachte Fahrradstellplätze durch doppelstöckige Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten, einen Fahrradverleih (inklusive Lastenräder), einen Fahrradreparatur-Service, den Verkauf von Klein-/ Einzelteilen, einen Pausenraum sowie Gepäckschließfächer umfassen. Der Betrieb soll durch einen integrativen Ausbildungsbetrieb erfolgen. Die Radstation wird 24 Stunden am Tag elektronisch videoüberwacht und ist für registrierte Nutzende immer zugänglich (Chip-System/ Smartphone-Anwendung). Die Realisierung ist mit Hilfe von Bundes- und Landesmitteln bis 2022 vorgesehen.
- Im rückwärtigen Bahnhofsbereich soll das vorhandene Angebot von Fahrradabstellanlagen modernisiert und bedarfsgerecht erweitert und um Lademöglichkeiten ergänzt werden. Für einen besseren Diebstahlschutz ist die Installation von Videoüberwachungssystemen zu prüfen.
- Für den MIV ist am hinteren Bahnhofsgelände die Verlagerung der **Carsharing-Station** der Stadtwerke mit Lademöglichkeit geplant, sie umfasst zwei Stellplätze. Diese und die Ladepunkte werden entsprechend beschildert.
- Mögliche Entwicklungsflächen für eine Erweiterung des P&R-Angebotes am Bahnhof bzw. die Auslagerung von Angeboten des Mobilitätsknoten in direkter Nähe sind: Mühle Münstermann, sowie Nahrath und das aktuelle Postgelände, die aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse nur bedingt zur Verfügung stehen. Alternativ zu den genannten Entwicklungsflächen kann der Bau eines Parkhauses auf dem bestehenden Parkplatz geprüft werden. Das neue Parkhaus kann der Integration eines Bike&Ride Angebots, eines Carsharing-Angebots sowie einer Ladeinfrastruktur dienen.
- sichtbare Gestaltung aller bereits bestehenden und weiteren Mobilitätsangebote (SPNV, Stadtbus- und Regionalbuslinien, Taxi-Präsenzstandort sowie vorhandene Abstellmöglichkeiten für Kfz und Rad) und komfortabler Umbau der Umstiegswege und -relationen:
 - Beschilderung des Bahnhofplatzes und des rückwärtigen Bahnhofsbereiches zur Auffindung des Ahlener Bahnhofes und Orientierung für Besucher*innen sowie Bürger*innen (**Wegweiser**, beleuchteter Pylon)
 - Zusätzlich zum barrierefreien Umbau des Bahnhofgebäudes (Fahrstuhl u.a.) ist der Zugang vom rückwärtigen Eingang barrierefrei zu gestalten (Überwindung der Geländetopografie von Industriestraße bis Fußgängertunnel) sowie digitale Fahrgastinformationen sind auch für Blinde abrufbar zu gestalten (akustischer Abruf am Zentralen Omnibusbahnhof, in Eingangshalle u.a.)
 - die Bussteige erhalten weitere **DFI-Stelen (Digitale Fahrgastinformation)** für Echtzeitinformationen zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Bus- und Bahnverkehr.
 - Der neue Außenauftritt der Mobilstation Bahnhof erfolgt im einheitlichen Design (nrw.mobil) gemäß dem Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen in NRW
 - Neben den analogen Wegweisern könnte die **digitale app-basierte Fahrgastinformation** vorangetrieben werden (Weiterentwicklung der Ahlen-App als Informationsplattform zur Verlinkung von landesweiten und regionalen (Mobilitäts-)App-Angeboten).

	○ Für eine hohe Aufenthaltsqualität und Verweildauer werden neue Sitzmöglichkeiten, ein angemessener Witterungsschutz und Beleuchtung sowie erneuerte öffentliche Toiletten eingerichtet. ○ Eine kostenlose WLAN-Ausleuchtung für das gesamte Bahnhofsareal unterstützt die angestrebte Aufenthaltsqualität und gewährleistet eine digitale Verknüpfung der Angebote für die Nutzenden. Die Realisierung ist mit Hilfe von Landesmitteln für 2021/ 2022 vorgesehen. ○ Umbau der Industriestraße als attraktive Zuwegung für alle Verkehrsarten. Aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen ist insbesondere die Erreichbarkeit des Bahnhofes für den Radverkehr auszubauen. Eine direkte Sicht- und Wegeachse von der Industriestraße zum hinteren Bahnhofseingang ist im Zuge des Umbaus zu prüfen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Deutsche Bahn, Verkehrsunternehmen, ggf. örtliche Taxiunternehmen, private Mobilitätsanbieter, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Umweltbetriebe Ahlen

3.1.2

Stadtteil-Mobilstationen



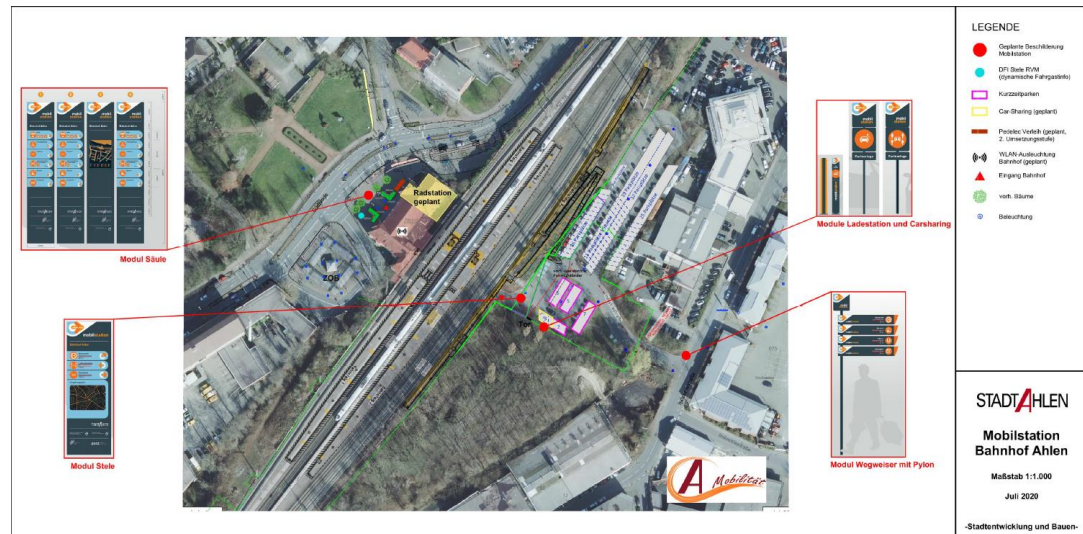
Die Bushaltestelle „Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz“ bietet sich als Mobilstation an. Ein Teilbereich des Platzes soll für verschiedene Mobilitätsangebote sowie mit Aufenthaltsmöglichkeiten umgestaltet werden.

Hintergrund	■ In Ahlen besteht bisher nur ein sehr geringes Angebot an Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Verkehrssystemen (vorrangig Bahnhof Ahlen und auch Tönnishäuschen Kapelle und Marienplatz) ■ Zur Vereinfachung des Zugangs zu den Mobilitätsangeboten in die Stadt ist die Einrichtung von Mobilstationen in den einzelnen Stadtteilen bzw. Ziel- und Quellorten vorzusehen
Ziel	■ Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens ■ Höhere Auslastung von ÖPNV sowie allgemeine Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ■ Reduzierung von Emissionen ■ Reduzierung der Verkehrsmenge durch Bündelung der Verkehrsströme
Maßnahme	■ Zur Schaffung eines flächendeckenden Angebots an Mobilstationen innerhalb der Stadt ist die Installation von entsprechenden Verknüpfungspunkten in den Quell- und Zielorten der Mobilität vorzusehen. ■ Zentrale Haltestellen/ Plätze in den einzelnen Stadt- und Ortsteilen eignen sich für die Einrichtung von Mobilstationen. Bei der Einrichtung von weiteren Zusatznutzungen neben den Mobilitätsangeboten hinaus (z. B. Packstationen, Dienstleistungen), können attraktive Zentren mit einer erhöhten Aufenthaltsqualität geschaffen werden. ■ Die Standortwahl erfolgt aufgrund einer ersten Einschätzung der vorhandenen Flächenverfügbarkeit sowie bereits vorhandener Mobilitätsangebote. Die angeführten Standorte sind im Zuge der weiteren

	konzeptionellen Konkretisierung und der städtebaulichen Einbindung im Einzelfall zu prüfen: ○ Haltestellenbereich Marienplatz ○ Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz ○ Haltestellenbereich St. Michel ○ Haltestellenbereich Amselweg ○ Haltestellenbereich Akazienweg ○ Haltestellenbereich Weststraße ○ Haltestellenbereich Am Brüggel ○ Haltestellenbereich Voltastraße ○ Windhorststraße/ Bunsenstraße (Einrichtung Zwillingstation) ○ Dolberg Mitte / Post ○ Vorhelm-Bahnhof ○ Vorhelm, Pankratiuskirche ○ Tönnishäuschen Kapelle/ Münsterstraße ■ Aufgrund der Heterogenität des Stadtbildes in den einzelnen Stadt- und Ortsteilen ist eine einheitliche Form der Ausstattung nicht immer gegeben. Ausstattungsgrad und -elemente sind in Anlehnung an die definierten Hierarchiestufen der Mobilstationen (siehe Ausstattungselemente als Anlage) sowie dem Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW vorzunehmen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, Verkehrsunternehmen, ggf. örtliche Taxiunternehmen, private Mobilitätsanbieter, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Umweltbetriebe Ahlen

3.1.3

Geteilte Mobilität – Stadtweite Leihfahrzeugangebote



Stadt Ahlen: Entwurf Beschilderung Mobilstation

Hintergrund

- Ahlen verfügt derzeit über kein Fahrradverleihsystem, ein E-Carsharingfahrzeug wird von den Stadtwerken Ahlen angeboten
- Zur Förderung der inter- und multimodalen Mobilität ist die Etablierung von Verleihsystemen anzustreben
- Zusätzlich ist die Möglichkeit des Lastenradverleihs vorzusehen

Ziel

- Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens sowie Förderung des Radverkehrs
- Bündelung von Mobilitätsangeboten/ Verkehrsströmen
- Reduzierung von Kfz-Fahrten

Maßnahme

- Als zentrale Schnittstellen der vernetzten Mobilität sind an den Mobilstationen Verleihsysteme einzurichten. Somit wird eine Abdeckung des gesamten Stadtgebietes gewährleistet.
- **Fahrradverleihsystem:**
 - Schrittweise sind neben der geplanten Radstation am Bahnhof Ahlen weitere Standorte für Fahrradleihstationen an frequentierten Haltestellen des ÖPNV/SPNV, entlang von Radrouten sowie in den Quartiers-/ Ortsteilzentren anzustreben.
 - In Kooperation mit Arbeitgebenden sind auch Sharingangebote zur verbesserten Erreichbarkeit größerer Arbeitsplatzstandorte zu prüfen.
 - Für eine zielgerichtete Ausweitung der Angebote im Stadtgebiet sind die Nutzungen zu evaluieren.
 - Zu prüfen ist die Nutzung von E-Leihrädern sowie Lastenrädern (letzteres vorrangig in verdichteten Bereichen).
- **Carsharing:**
 - Ausbau (stationsbasiertes) Carsharing im Stadtgebiet Ahlen. Teilnahme Ahlens am Pilotprojekt "Teil.Land.NRW - Carsharing in der Fläche" mit weiteren kreisangehörigen Kommunen
 - Verlagerung des E-Carsharing-Standortes von den Stadtwerken an den Bahnhof

	○ Überprüfung möglicher Einrichtung von Stationen in Gewerbegebieten ○ Wie durch das bestehende Sharingangebot bereits geschehen, ist der Einsatz von Elektrofahrzeugen (bzw. alternativen Antrieben) vorzusehen ○ Einführung eines Buchungsportals/ Informationsmediums über Verfügbarkeit und Bezahlung des Angebotes ■ Mikromobilität: ○ Aufbau des Verleih von E-Tretroller als Ergänzung der Mobilitätsangebote im Stadtgebiet ○ Zur Minimierung von Nutzungskonflikten Festlegung von Restriktionszonen zur Abstellung/ Rückgabe von ausgeliehenen Fahrzeugen ○ Vorbehalt von Sanktionsmöglichkeiten bei wiederholtem Fehlverhalten ■ Um Nutzungsbarrieren zu reduzieren, ist frühzeitig sicherzustellen, dass eine Integration des Bezahl-/Informationssystems in bestehende Informationsportale (BuBim, AhlenApp) erfolgt und dass eine tarifliche Einbindung in den AhlenTarif erfolgt (siehe Maßnahme 1.3 – Einführung eines AhlenTarifs)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Sharinganbieter/ Mobilitätsdienstleister, Umweltbetriebe Ahlen, Unternehmen, Nachbarkommunen



Beispiel Radstation Warendorf (Quelle: eigene Aufnahme)

Hintergrund	■ Ergänzend zu den geplanten Mobilstationen bestehen im Stadtgebiet Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R) Anlagen. ■ Mit der Schaffung von attraktiven Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrssystemen sollen Anreize geschaffen werden, einen Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie intermodale Mobilitätsketten zu ermöglichen.
Ziel	■ Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität und des Umweltverbundes ■ Reduktion von Emissionen und Verkehrsaufkommen
Maßnahme	B+R: ■ Mit dem Ausbau von Mobilstationen ist die Einrichtung von hochwertigen Radabstellanlagen an den Knotenpunkten im Mobilitätsnetz der Stadt Ahlen verbunden (siehe Maßnahme 3.1 – Stadtweites Netz an Mobilstationen) ■ Als strategischer Ansatz für das Stadtgebiet wird folgende Kategorisierung für B+R-Anlagen im Stadtgebiet empfohlen: ○ Kategorie I: Fahrradstation (Ahlen Bahnhof) – bewachtes Fahrradparken, Personaleinsatz, zzgl. weiterer Serviceleistungen ○ Kategorie II: Radparkplatz – überdachte Fahrradabstellanlagen ○ Kategorie III: Radabstellplatz – Einzelständler ohne Überdachung (Grundangebot) ○ Generell sind wichtige Haltestellen im Stadt- und Regionalbusverkehr mit Radanlehnbügeln auszustatten. Je nach Flächenverfügbarkeit können

	eine Überdachung sowie Fahrradboxen vorgesehen werden (Kategorie II oder III) ■ Der Bahnhof Ahlen ist zentrale Schnittstelle der Mobilität in Ahlen. Qualitativ hochwertige, überdachte und verschließbare Fahrradparkmöglichkeiten in ausreichender Anzahl gibt es am Bahnhof nicht. Ebenfalls sollen Abstellmöglichkeiten für Lastenräder mitgedacht werden. Die Einrichtung einer Fahrradstation mit Werkstatt- und Servicebereich im Bahnhofsgebäude ist politisch beschlossen und soll bis Ende 2022 umgesetzt werden. Für die Benutzung der Radstation soll seitens der Nutzenden eine Gebühr entrichtet werden, die sich an den Tarifstrukturen der Radstationen NRW orientiert. Zu den konkreten Ausstattungselementen gehören: ○ Abstellmöglichkeiten in Form von Doppelstock-Fahrradständern ○ Automatisierte 24-Stunden Zugänglichkeit des Parkbereichs für registrierte Nutzende ○ Schließfächer ○ Ladeinfrastrukturen ○ Vermittlung von Leihfahrrädern ○ Fahrradreperatur-Service ○ Verkaufstelle von Klein- und Ersatzteilen ■ Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen und dem Ziel, multimodale Mobilität in der Stadt Ahlen konsequent zu fördern, ist bei künftigen Aus-/Umbauten die Einrichtung von je zwei bis drei Radanlehnbügeln als Regelausstattung vorzusehen (mindestens Kategorie III) ■ Die Integration in bestehende Zugangssysteme, wie zum Beispiel „DeinRadschloss“ (VRR), ist anzustreben. Eine gebündelte Informationsbereitstellung über die AhlenApp ist anzustreben (siehe Maßnahme 3.1.2 – Ahlen-App) ■ Für einen besseren Diebstahlschutz ist die Installation von Videoüberwachungssystemen an den größeren Radabstellanlagen zu prüfen P+R: ■ Mit der Einrichtung von Mobilstationen ist die Erweiterung/ Neueinrichtung von P+R-Plätzen vorgesehen. ■ Die zusätzliche Einrichtung von P+R-Plätzen in der Kernstadt ist nicht empfehlenswert – mit Ausnahme von Flächen für temporäre P+R-Plätze bei Sonderveranstaltungen –, da in der Kernstadt ein Umstieg von Einpendelnden am P+R-Platz in den ÖPNV aufgrund der geringen Entfernungen unwahrscheinlich ist. In Kombination mit vergünstigten ÖPNV-Tickets oder kostenlosem Parken sind P+R-Plätze in den Ortsteilen oder auch als regionales Angebot mit dem Fokus auf Einpendelnde zu prüfen. ■ Anzustreben ist die digitale Erhebung der Auslastung der P+R-Stellplätze am Bahnhof in Echtzeit. So können die Lenkung des Verkehrs verbessert und Parksuchverkehre reduziert werden. Gerade für den P+R-Platz am Ahleener Bahnhof ist eine zeitnahe Umsetzung anzustreben.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßen.NRW, Nachbarkommunen und -kreise, Mobilitätsdienstleister, Kreis Warendorf, ZVM Bus, ADFC, Umweltbetriebe Ahlen

7.4 Öffentliche Straßenräume aufwerten, den Fußverkehr sicher gestalten und kurze Wege ermöglichen

Durch die kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt und der Stadtteile erfolgt eine Optimierung in Richtung eines engmaschigen und attraktiven Fußwegenetzes. Aufgrund des bereits heute hohen Anteils an den zurückgelegten Wegen wird der Fußverkehr sowohl als eigenständiges Verkehrsmittel als auch als das Verkehrsmittel der ersten und letzten Meile einbezogen.

Die Belange des Fußverkehrs werden gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsträgern behandelt, durch die Planung attraktiver Aufenthaltsräume und Fußwegeinfrastrukturen gefördert und zielgerichtet barrierefrei gestaltet. Nicht nur in der Innenstadt gilt es attraktive nähräumliche Mobilität sicherzustellen, sondern auch in den Stadtteilen, damit sich alle Ahlener*innen gerne, sicher und schnell zu Fuß in der Stadt bewegen können.

■ **Tabelle 16: Übersicht über die Maßnahmen für Fußverkehr/ Aufwertung Straßenräume**

4.1	Ausbau und Ausdifferenzierung des Fußwegenetzes
4.2	Umgestaltung und Sicherung von Straßenraum, Knotenpunkten und Querungsstellen
4.3	Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteile

4.1	Ausbau und Ausdifferenzierung des Fußwegenetzes
Hintergrund	■ es bestehen Mängel bzw. Lücken im bestehenden Fußwegenetz innerhalb von Wohngebieten (Erreichbarkeit von Haltestellen und wohnortsnahe Dienstleistungen) sowie in den Versorgungszentren (z.B. hoher Parkdruck in verkehrsberuhigten Bereichen der Innenstadt und schlechte Sichtbeziehungen) ■ insbesondere in den Ortsteilen werden die städtebaulichen Bemessungsgrundlagen nur bedingt eingehalten, aber auch in der Kernstadt gibt es Defizite in der attraktiven Ausgestaltung des Fußwegenetzes entlang von Hauptverkehrsstraßen ■ Fußwege besitzen unterschiedliche Funktionen und Bedeutungen der Ver-/Anbindung von Quartieren/ zentralen Orten, die nicht systematisch erfasst sind ■ In den verkehrsberuhigten Bereichen der Innenstadt im unmittelbaren Umfeld der Fußgängerzone wird der Fußverkehr durch einen teilweise beidseitig zulässigen ruhenden Verkehr stark eingeschränkt
Ziel	■ Zu Fuß-gehen attraktiver gestalten und somit Bewohner*innen animieren, kurze Wege zu Fuß anstatt mit dem motorisierten Verkehr zurückzulegen (Modal-Split, Vermeidung von Emissionen) ■ Verbesserung der städtebauliche Integration von Straßenzügen und Steigerung der Aufenthaltsqualität ■ Förderung der eigenständigen Mobilität im Nahbereich für Kinder, Senior*innen und körperlich eingeschränkte Personen durch eine entsprechende verkehrssichere Gestaltung eines Fußwegenetzes
Maßnahme	■ Erarbeitung eines möglichst umwegefreien, sicheren und qualitativ hochwertigen gesamtstädtischen Fußwegenetzes, welches sich an Hauptverkehrsachsen, der Zuwegung zu ÖPNV-Haltestellen sowie zur Anbindung der Schulen orientiert. Dabei soll sowohl die Verkehrsfunktion als auch die Aufenthaltsfunktion von Fußwegen Berücksichtigung finden. ■ Auf Grundlage der Ergebnisse des Stadtteilkonzeptes „Barrierefreier fuß- und radverkehrsfreundlicher Süd/Osten“ werden Zielstandards der Fußwegeplanung entwickelt, die als Grundlage für die gesamtstädtische Entwicklung dienen können: ○ Sichere Verkehrswegeführung durch geeignete Führungsformen, regelkonforme Breiten, taktile und auditive Elemente, sichere Verkehrsknotenpunkte und Querungen, ○ Überprüfung der Einhaltung städtebaulicher Bemessungen gemäß RAST sowie EFA und regelkonforme Schließung von Netzlücken im bestehenden Fußwegenetz. ■ Die Qualitätsmerkmale der Fußwege werden hinsichtlich ihrer Funktion und Bedeutung kategorisiert und auf Stadtteil-/Ortsteil- bzw. Quartiersebene ausdifferenziert. Dabei sind Hauptrouten (Qualitäts-/Flaniertrouten) mit entsprechender gestalterischer aber auch funktioneller Infrastruktur, wie z.B. Beleuchtung, Beschilderung (mit Integration von benötigten Gehwegzeiten zu zentralen Orten) und Mobiliar, zu definieren ■ Mit Hilfe von Fußverkehrs-Checks können die örtliche Situation in einem partizipativen Verfahren analysiert und Vorschläge zur zukünftigen Ausgestaltung erarbeitet werden. Eine Förderung über das Zukunftsnetz Mobilität NRW sollte angestrebt werden ■ Planungsgrundlagen und mögliche Gestaltungsbeispiele sind den technischen Regelwerken (RASt und EFA) sowie dem Planungsleitfaden

	„Geh-rechtes Planen und Gestalten“ des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland zu entnehmen. Ebenso der „Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in Kommunen“ der AGFS NRW sollte bei der grundlegenden Planung berücksichtigt werden. ■ Neben dem ehrenamtlich tätigen Behindertenbeirat könnte ein*e hauptamtliche* Behindertenbeauftragte*r den barrierefreien Ausbau von Fußgänger*innen-Infrastruktur voranbringen ■ Für Sanitäranlagen außerhalb privater Einrichtungen, welche bestmöglich in das Fußwegenetz integriert werden, ist die Zugänglichkeit per Euroschlüssel, der vom CBF Darmstadt – Club Behinderter und ihrer Freunde in Darmstadt und Umgebung e. V. – entwickelte und inzwischen als europaweit einheitliches Schließsystem etabliert, sicherzustellen. Dieser ermöglicht es körperlich beeinträchtigten Menschen mit einem Einheitsschlüssel selbständig und kostenlos Zugang zu behindertengerechten sanitären Anlagen und Einrichtungen zu erhalten.
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Barrierefreier Umbau des Hansakreisels ■ Ausbau Vorrangroute Stadtteil-Süd-Ost zum rückwärtigen Bahnhof über Zeppelinstraße – Industriestraße und neuer Zuwegung zum Bahnhof! (Fördermaßnahme Städtebauförderung)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen, Landesbetrieb Straßen.NRW Beteiligung: Ggf. Einzelhandel/ Gastronomie, Umweltbetriebe Ahlen

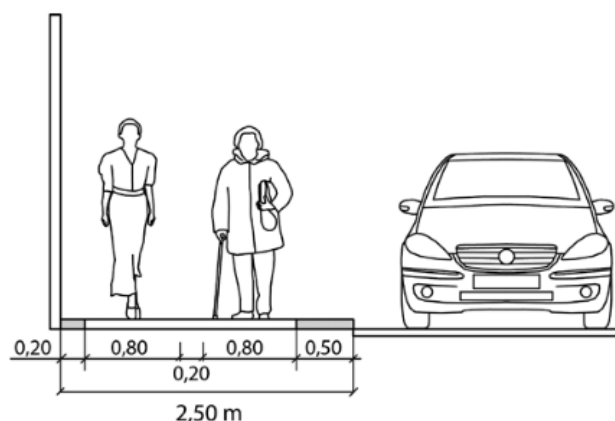
4.2

Umgestaltung und Sicherung von Straßenraum, Knotenpunkten und Querungsstellen



Kreuzungsbereich Am Bahndamm/ Oststraße/ Gebr.-Kerkmann.Platz

Hintergrund	■ Das sichere Überqueren von teils stark befahrenen Straßen oder Kreuzungsbereichen ist nicht überall im Stadtgebiet gegeben. ■ Teils bestehen unattraktive Bedingungen beim Überqueren von Verkehrsknotenpunkten wie gebrochene Wegeläufe und kurze Grünphasen an Ampelanlagen ■ Die Unterschreitung von Regelbreiten für den Fußverkehr führt zu Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr und sonstiger Beanspruchung des Seitenraums (Schilder, Ampelmasten u.a.) sowie teils gefährdende regelwidrige Nutzung durch den Kfz-Verkehr.
Ziel	■ Zu Fuß-gehen attraktiver gestalten und somit Bewohner*innen animieren, kurze Wege zu Fuß anstatt mit dem motorisierten Verkehr zurückzulegen (Modal-Split, Vermeidung von Emissionen) ■ bessere städtebauliche Integration von Straßenzügen und Steigerung der Aufenthaltsqualität ■ Förderung der eigenständigen Mobilität im Nahbereich für Kinder, Senior*innen und körperlich eingeschränkte Personen durch eine entsprechende verkehrssichere Gestaltung eines Fußwegenetzes
Maßnahme	■ Weitestgehende Entflechtung von Fuß- und Radverkehr im Straßenraum ■ Systematischer Umbau von Straßenzügen und Verkehrsknoten entlang der Vorrangrouten des Fußgänger*innennetzes bei zukünftigen Bau- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum. ■ Flächenhafte Einhaltung von (Mindest-)Standards in der Ausgestaltung von Fußwegen im Straßennetz gemäß der RAST sowie der EFA, insbesondere auch in den Wohngebieten. Zusätzliche Berücksichtigung von gestalterischen Aspekten, Freiraumansprüchen sowie städtebaugeschichtlichen Bezügen bei der Dimensionierung der Gehwege. Beispiele für eine Gestaltungshinweise sind den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) zu entnehmen.



(Mindestbreite von Gehwegen gem. EFA)

- Neuordnung des Straßenraums mit breiteren Geh-/ Seitenbereichen. Hierzu wird mitunter die Entflechtung gemeinsam geführter Streckenabschnitte mit anderen Verkehrsträgern erforderlich sein.
- Überprüfung der Eignung von bereits bestehenden Querungsanlagen und ggf. Änderung oder Anpassung der Querungsform (z. B. Verlängerung der Ampelphasen für Fußgänger*innen), auch unter Berücksichtigung aller Nutzer*innengruppen. Durchführung von Sicherheitsaudits an Knotenpunkten im Hinblick auf die Fußverkehrssicherheit als Unfallpräventivmaßnahme und Anlass für Umbauten.
- Ausreichende und klar erkennliche Kennzeichnung von bevorrechtigten Fußverkehrsanlagen.
- An Aufkommensschwerpunkten wie z.B. Standorten mit Einzelhandelskonzentration oder Schulen sowie aufkommensstarken Wegeverbindungen Abfrage und Prüfung der Erforderlichkeit von Querungsanlagen (vgl. Bürger*innenanregungen Frühjahr 2020), ggf. Erarbeitung eines Prüfrasters mit Kriterienkatalog.
- Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung im Frühjahr 2020 wurden konkrete Kreuzungspunkte benannt, wo eine Neuordnung des Straßenraums bzw. die Eignung von bestehenden Querungsanlagen prioritär geprüft werden sollte.

**Erste
Umsetzungsverantwortung**

- Überprüfung Schaltzeiten an der LSA Konrad-Adenauer-Ring, Höhe Feuerwache (Klingerstraße), LSA Rathaus-Alter Hof, LSA Gebr.-Kerkmann-Platz/ Moltkestraße
- Überprüfung Einrichtung Ampel für zu Fuß Gehende KP Beckumer Str./ Jägerstraße
- Einrichtung gesicherter Übergang für zu Fuß Gehende in der Bergstraße, Höhe Daimlerstraße
- Einrichtung gesicherte Übergänge für zu Fuß Gehende im KP Vorhelmer Weg/ Im Steinkuhlenberge
- Einrichtung Querungshilfe an KP Beckumer Straße/ Jägerstraße
- Einrichtung Querungshilfe in der Emanuel-von-Ketteler-Straße, Höhe Zechenbahnradweg

Zuständigkeit

Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen

Beteiligung: Landesbetrieb Straßen.NRW, Schulen und soziale Einrichtungen

4.3	Integrierte Nahmobilitätskonzepte für die Stadtteile
Hintergrund	■ Die Stadtteile von Ahlen weisen teilweise mangelhaft instandgehaltene sowie beleuchtete Fußwege und zu schmale mitunter fehlende Gehwege auf. ■ Kurze und attraktive Fuß- und Radwege zu den einzelnen Zentren aus der direkten Umgebung spielen eine wichtige Rolle für die Nahversorgung und die Attraktivität der einzelnen Stadtteile.
Ziel	■ Für alle Stadt- und Ortsteile soll ein kleinräumiges, komfortables, sicheres und direktes Fußwegenetz geschaffen werden. In den nachfolgenden Ausführungen zur Charakterisierung der Stadtteile Ahlens wird aufgrund des sich aktuell in Bearbeitung befindlichen Stadteilkonzeptes "Barrierefreier fuß- und radverkehrsfreundlicher Süd-Osten" der Stadtteil Süd-Ost nicht noch einmal explizit genannt.
Maßnahme	■ Schrittweise Umsetzung eines langfristigen integrierten Maßnahmenprogramms für die Stadtteile unter Einbezug der Fuß- und Radverkehrsplanung (siehe Maßnahme 4.1 sowie Maßnahme 5.1) sowie der Parkraumstrategien (siehe Maßnahme 6.2), um Konflikte mit dem ruhenden Verkehr zu vermeiden, für eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung der Zentren und optimierten Anbindung der angrenzenden Wohngebiete (Fuß- und Radwegeverbindungen, Sitz- und Spielrouten) ■ Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmenvorschläge begründen sich auf die ausgearbeiteten Stadtteilprofile im Anhang 3. Stadtteil Stadtmitte ■ Erste Maßnahmenansätze: barrierefreie Ausgestaltung größerer Knotenpunkte wie z. B. Südstraße/ Südbrede sowie Buschoffkreisel; bessere straßenräumliche Kennzeichnung der Verkehrsberuhigung und Reduktion des Parkverkehrs. ■ Berücksichtigung abwechslungsreicher Wegeführung unter Berücksichtigung aller möglichen Verbindungen wie z.B. Grün- und Uferwege, Durchwegung von Häuserblöcken oder Fußwegebrücken. Stadtteil West ■ Erste Maßnahmenansätze: barrierefreie Ausgestaltung größerer Knotenpunkte wie z. B. entlang der Hammer Str, sowie der Walstedder Str., KP Richard-Wagner-Str./ Weststr.; Einrichtung einer Fußwegequerungsstelle Fußweg Richterbach/ Brüningwiese zur Herstellung einer sicheren Fußwegeverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung im Stadtteil sowie Ausbau des Fußweges entlang des Oestricher Weg. Stadtteil Süd: ■ Erste Maßnahmenansätze: barrierefreie Ausgestaltung größerer Knotenpunkte wie z. B. Gemmerischer Str./ Im Hövenerort sowie KP Im Pattenmeicheln/ Im Burbecksort sowie entlang der Dolberger Straße (Erreichbarkeit Haltestellen); Überprüfung Beschilderung und Beleuchtung der Wegestrecken Stadtteil Ost: ■ Erste Maßnahmenansätze: Schaffung sicherer fußläufiger Verbindung zwischen Stadtteil Ost und dem nahgelegenen Erholungsgebiet „In der Langst“; Einrichtung sicherer Querungsmöglichkeiten an Kreuzungspunkten Beckumer Str./ Jägerstraße sowie Emanuel-von-Ketteler-Str./ Ostbredenstr. ■ Verbindung zur City vom Dr.-Paul-Rosenbaumplatz (Umgestaltung) Stadtteil Nord:

	■ Erste Maßnahmenansätze: Einrichtung Querungsmöglichkeiten an den Kreuzungspunkten Jahnstr./ Liebfrauenstr.; Kreuzungsbereich Vorhelmer Weg/ Kaulbachstraße, Verbesserung der LSA-Schaltung Klingerstraße Höhe Feuerwehrwache Ortsteil Dolberg: ■ Erste Maßnahmenansätze: barrierefreie Gestaltung der Fußwege insbesondere in Kreuzungsbereichen sowie an Haltestellen, vorwiegend in den Wohngebieten und der vielbefahrenen Uentroper Straße Ortsteil Vorhelm (inkl. Tönnishäuschen + Vorhelm Bahnhof) ■ Erste Maßnahmenansätze: Sicherung der Hauptfußwege zur Erreichung der Einzelhandelseinrichtungen sowie Zuwegung zu den Haltestellen des ÖPNV durch getrennte Wegführung des Fuß- und Radverkehrs aufgrund eingeschränkter Gehwegbreiten; barrierefreie Gestaltung der Fußwege insbesondere in Kreuzungsbereichen sowie an Haltestellen, Einrichtung weiterer gesicherter Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraße (siehe Anregungen Bürger*innen Febr. 2020). Die getroffenen Aussagen zum Fußverkehr weiterführend in der Ausarbeitung von Stadtteilkonzepten sowie der Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) ausführen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Landesbetrieb Straßen.NRW Beteiligung: Anlieger, Gastronomie, Einzelhandel/ Gewerbe

7.5 Gesamtstädtische Lücken im Radverkehr schließen, Infrastrukturen sicher und nutzer*innengerecht gestalten

Aus der Kernstadt sind alle Bereiche der Stadt Ahlen mit dem Fahrrad binnen rund 20 Minuten zu erreichen. Aufbauend auf die bereits weite Verbreitung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel im Münsterland werden mit wachsendem Aufkommen der Elektrounterstützung bei Fahrrädern zukünftig aber auch Verbindungen bis zu 15 oder gar 20 km Länge verstärkt mit dem Fahrrad möglich sein. Hierfür soll künftig regional wie kommunal ein durchgängig sicher und komfortabel befahrbares Radverkehrsnetz vorhanden sein. Es soll mit jeweils der Verkehrssituation angepassten Führungen des Radverkehrs ausgestattet sein.

Um das Fahrrad als autounabhängige Mobilitätsoption weiter zu stärken, sind begleitende Infrastrukturen wie Fahrradabstellanlagen, die Öffentlichkeitsarbeit und die Anreizsetzung für das Radfahren (Pull-Maßnahmen) zentral um Komfort, Schnelligkeit und Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern.

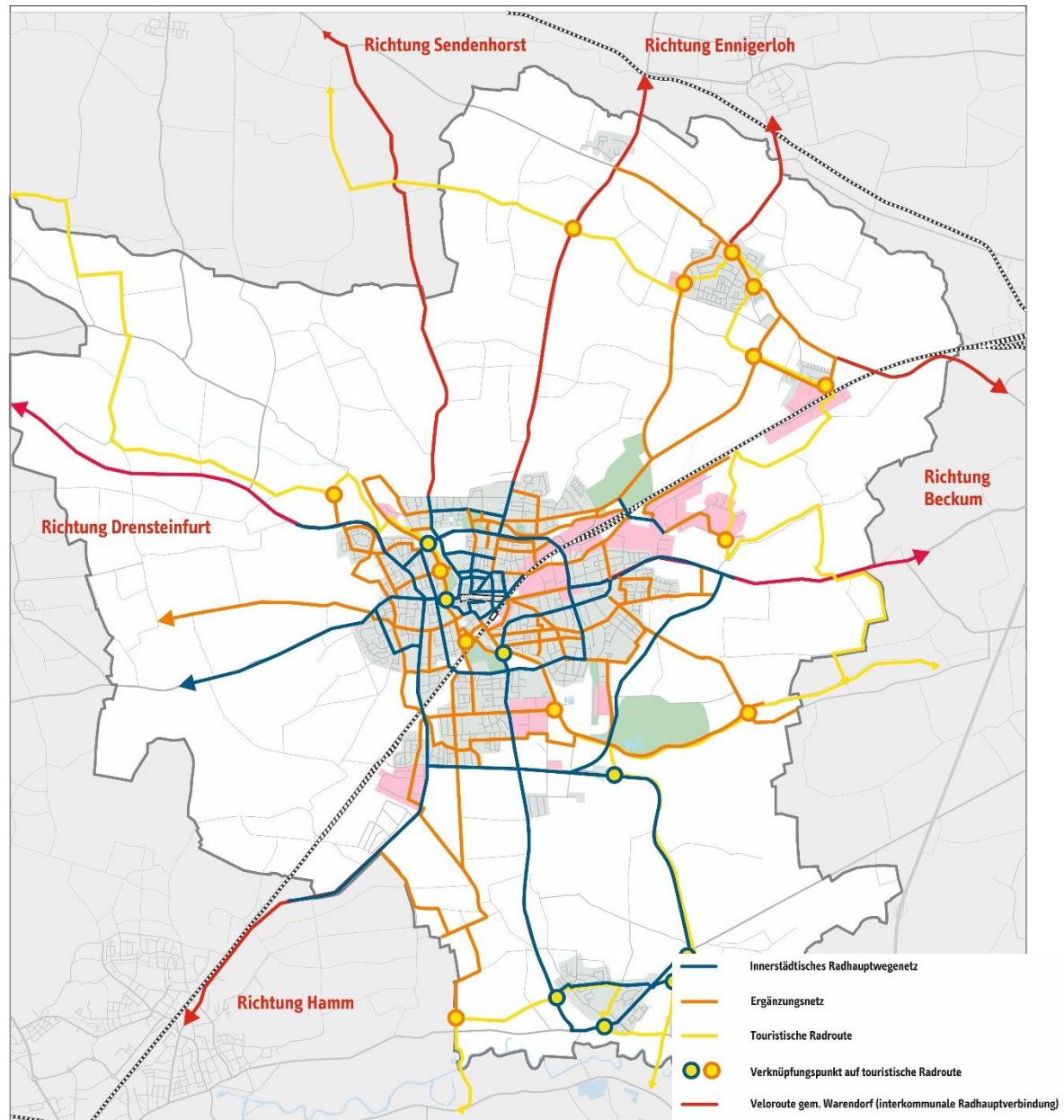
Die Stadt Ahlen intensiviert dabei die Anstrengungen der letzten Jahre den Radverkehr nicht isoliert, sondern durch die Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems zu betrachten.

■ **Tabelle 17: Übersicht über die Maßnahmen für den Radverkehr**

5.1	Ausdifferenzierung und Qualifizierung des Radwegenetzes
5.1.1	Interkommunale Radverbindungen
5.1.2	Innerstädtische Radhauptverbindungen
5.2	Verbesserung der Radinfrastruktur
5.2.1	Fahrradfreundliche Kreuzungen/ Querungsstellen
5.2.2	Einrichtung von Fahrradstraßen
5.3	Ausbau von Radabstellanlagen
5.4	Förderungen privater Lastenfahrräder

5.1

Ausdifferenzierung und Qualifizierung des Radwegenetzes



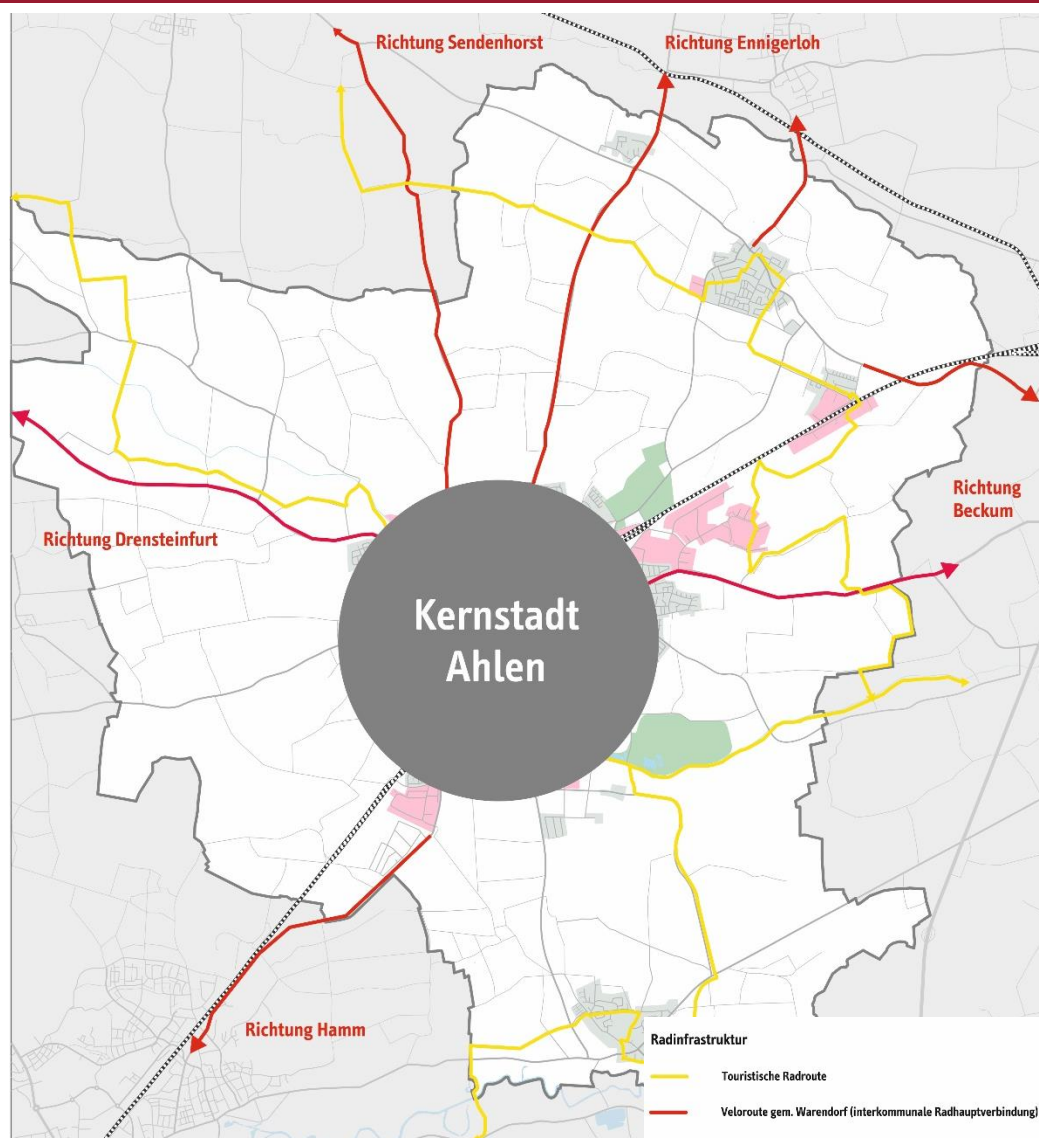
Hintergrund

- Der hohe Anteil der Bürger*innen, die in Ahlen ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad zurücklegen (ca. 25 % gemäß Haushaltsbefragung 2004) trifft auf kein adäquates Radwegenetz, das der Qualität des Kfz-Verkehrsesnetzes entspricht.
- Das im VEP 2008 entwickelte Radwegenetz und die diesbezüglichen Aus- und Umbaumaßnahmen im Netz wurden bis heute nicht systematisch umgesetzt.
- Die Stadt Ahlen hat mit der Ausarbeitung und Umsetzung des Teilkonzeptes „Radverkehr Innenstadt“ (2016) bereits Verbesserungen der unmittelbaren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad erreicht und Aufklärungsarbeit für die Rechte von Radfahrer*innen geleistet.
- Mit dem Radverkehrskonzept des Kreises Warendorf (2018) besteht ein Konzept für interkommunale Radwegeverbindungen, dessen Umsetzung sich an den regionalen Standards für Velorouten im Münsterland orientieren soll

Ziel	■ Schaffung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes zur innerstädtischen sowie interkommunalen Anbindung für unterschiedliche Zwecke und Nutzer*innengruppen ■ Einrichtung möglichst umwegefreier, schneller Radverbindungen zur Schaffung einer hohen Verbindungs- und Erschließungswirkung in der Stadt mit einer qualifizierten räumlichen Führung auf der Strecke und an Knotenpunkten. ■ Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split aufgrund von Komfort, Reisezeitgewinnen und Verkehrssicherheit.
Maßnahme	■ Aktualisierung der Analyse von Radverkehrsanlagen entlang von klassifizierten Straßen innerhalb der Siedlungsgebiete hinsichtlich Führungsform und Ausbaustandard nach aktuellen technischen Richtlinien (Fortschreibung Netzanalyse VEP 2008) ■ Überprüfung des Kfz-Vorrangnetzes auf räumliche und funktionale Potentiale (Straßenquerschnitt, Fahrbahnbreiten, Verkehrsbelastung u.a.) zur Qualifizierung des Radwegenetzes im Sinne einer fairen Straßenraumaufteilung) ■ in den Nebenstraßen und -wegen (Wohngebietsstraßen, eigenständige Radwege abseits des Kfz-Netzes) Qualifizierung des Mischverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ■ Definition eines differenzierten Radwegenetzes innerhalb des Siedlungsgebietes nach Führungsform und Wegequalität sowie außerhalb des Siedlungsgebietes im Hinblick auf die Zielgruppen (touristische Routen und umwegfreie Pendler Routen). ○ Interkommunale Radverbindungen dienen vorrangig der Anbindung der Stadt Ahlen an die umliegenden Kommunen und als Rad-Schnellverbindungen. Sie orientieren sich an dem Veloroutennetz des Kreises Warendorf (2015) und dienen dem täglichen Rad-Pendelnden Verkehr, sie entsprechen selten dem auf touristische Zwecke ausgerichteten Radroutennetz NRW. ○ Innerstädtische Radhauptverbindungen dienen dem Anschluss an die interkommunalen Velorouten sowie zur Erschließung auf Stadtteil- und Quartiersebene. In der Kernstadt verlaufen sie konzentrisch Richtung Innenstadt. Sie nehmen eine Funktion als Hauptsammelverbindung von Radfahrer*innen innerhalb der Ortslage ein. ■ Eine Hierarchisierung des innerstädtischen Radwegenetzes (Vorrangrouten, Ergänzungsrouten u.a.) ist Maßgabe für die Gestaltung von Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehr und dient der Priorisierung beim Ausbau sowie bei der Instandhaltung von Radverkehrsinfrastrukturen ■ Im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten können Vorrang- und Ergänzungsnetze für den Fuß- und Radverkehr integriert betrachtet und straßenraumtypisch Standards festgesetzt werden. Einen ersten Ansatz dafür bietet das im Entwurf vorliegende Stadtteilkonzept „Barrierefreier fuß- und radverkehrsfreundlicher Süd/Osten“ der Arbeitsgemeinschaft akp und p+t (Februar 2021)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßenbau NRW, Kreis Warendorf, Zukuntnetz Mobilität NRW, ADFC, Ggf. Nachbarkommunen

5.1.1

Interkommunale Radverbindungen



Hintergrund

- Die Radverkehrsanbindung der Stadt Ahlen an ihre benachbarten Kommunen ist nur bedingt gegeben. Insbesondere die Anbindungen an die Nachbarstädte Beckum und Hamm werden aufgrund der bestehenden Pendlerverflechtungen als Radverkehrsstrecken mit Ausbaupotenzial angesehen.
- Im Radverkehrskonzept des Kreises Warendorf wurde ein Netz an regionalen Velorouten entwickelt, das sich am klassifizierten Straßennetz orientiert. Die touristische Radwegerouten NRW entlang von Wirtschaftswegen oder auf selbstständigen Grünverbindungen besitzen zwar verbindenden Charakter, sind aber nur mit Umwegen und witterungsabhängig nutzbar.

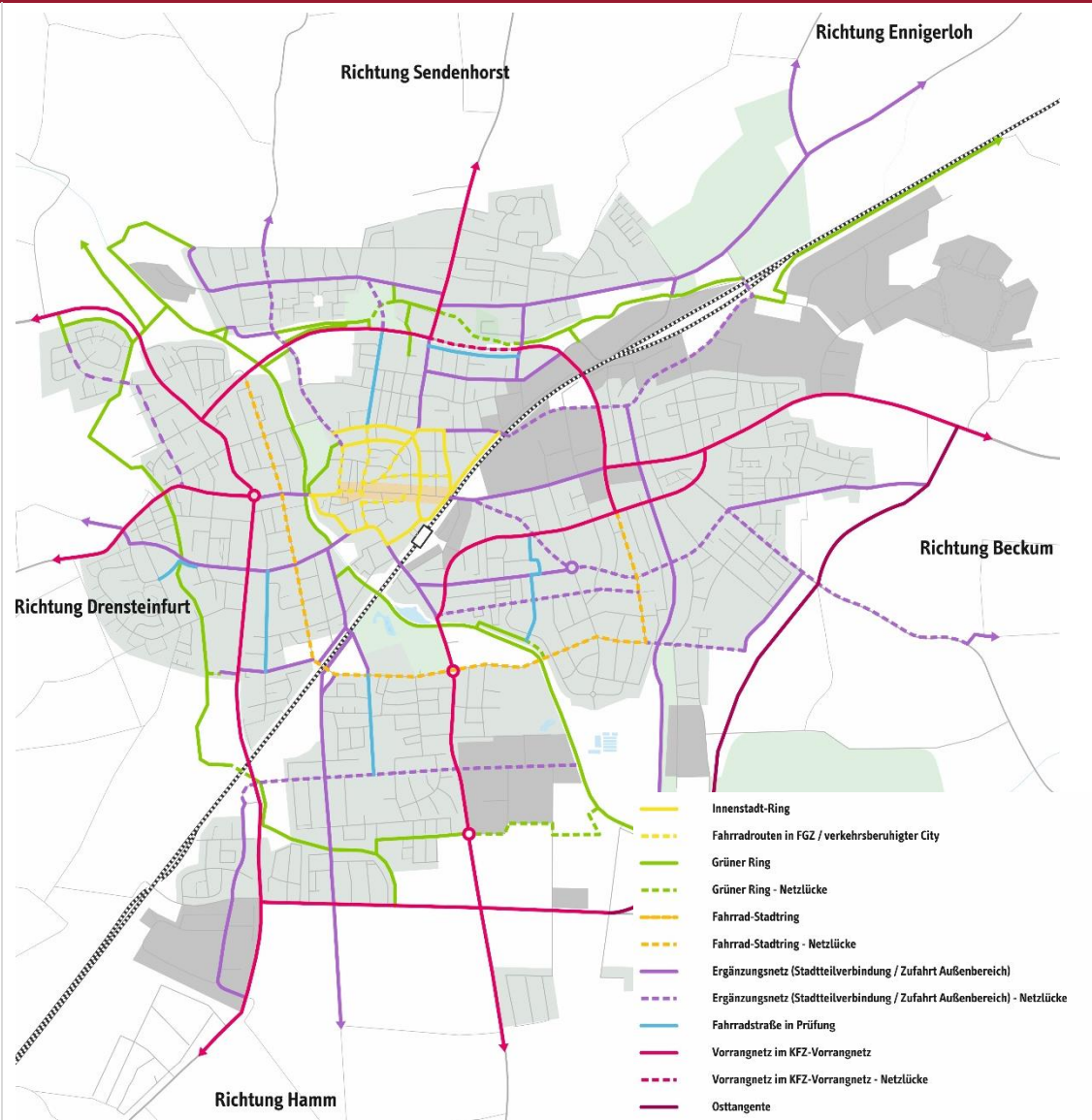
Ziel

- Schaffung von umwegfreien und schnellen Radverbindungen (Realisierbarkeit von Reisegeschwindigkeiten von mind. 20 km/h) zwischen der Stadt Ahlen und ihren Ortsteilen zu den Nachbarkommunen.
- Förderung der Fahrradnutzung von Pendler*innen (Arbeitsweg, Ausbildungs- und Freizeitverkehr) auf Wegen über 5 km (E-Bikes und Pedelecs, moderne Freizeiträder etc.), insbesondere im Alltagsverkehr zur Erhöhung des Modal-

	Split-Anteils und einer höheren Reichweite und Verkehrsleistung mit dem Fahrrad ■ Verminderte Nutzung des privaten Pkws und damit verbunden Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen
Maßnahme	■ Priorisierung der Velorouten-Strecken und Netzlücken in Abstimmung mit dem Kreis Warendorf und den Nachbarkommunen ■ Planerische Unterstützung der jeweiligen Baulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW, Kreis Warendorf) im Hinblick auf eine konkrete Wegeführung und Ausbauplanung zur Umsetzung der Velorouten ■ Diskussion der informell festgesetzten Qualitätsstandards für Velorouten in der Stadtregion Münster und Prüfung der Realisierbarkeit; Einhaltung der Vorgaben der ERA und der RAST 06 als Mindeststandards; Vermeidung von künstlichen Barrieren wie z. B. Umlaufsperrern, Treppen oder Absperrpfosten ■ Grundsätzlich mögliche Wegführungen von alltäglich genutzte Velorouten als komfortabel ausgebaute interkommunale Radverbindungen können sein: ○ Seitlich abgesetzter straßenbegleiteter gemeinsamer Geh- und Radweg (Mindestbreite 2,50 m) mit möglichst baulicher Trennung zur Straße (Sicherheitstrennstreifen 1,75 m, außerorts), auf dem Ein- wie Zweirichtungsverkehr möglich ist ○ Eigenständig geführte Radverbindungen im Zweirichtungsverkehr (Mindestbreite 3,00 m) ○ geschützter Radfahrstreifen auf der Straße (mindestens 1,85 m), gekennzeichnet durch entsprechende Markierungen und Abgrenzung zur Fahrbahn mittels Leitpfosten ■ Grundsätzlich ist eine Verknüpfung der interkommunalen Radverbindungen mit dem überörtlichen Tourismusnetz zu konzipieren. ○ Fahrradhurlauber*innen (auch Tagesausflügler) benötigen ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes Wegenetz mit hohem Erlebniswert sowie eine verlässliche Wegweisung, Umwege werden in Kauf genommen, Grünverbindungen genießen eine hohe Akzeptanz. ○ Radfernwandernde benötigen umwegarme, abwechslungsreiche Radverkehrsverbindungen, auf denen auch größere Entfernungen überbrückt werden können. Eine witterungsunabhängig komfortable Wegebeschaffenheit ist wichtig.
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Alternativenprüfung einer Streckenführung nach Beckum: kürzere Strecke über die Kreisstraße 28, Wirtschaftsweg interkommunal und die L 794 oder längere Strecke über die aktuell priorisierte B 58 und L 794 nach Beckum ■ Direkte Anbindung der Stadt Ahlen an die Velorouten nach Münster über Drensteinfurt (B58) und Sendenhorst (L811) ■ Weiterentwicklung einer interkommunalen Radverbindung von Vorhelm in Richtung Neubeckum (Schienenhaltepunkt, Arbeitgeber*innen) ■ Ausbau der Radverbindung in Richtung Hamm, Initiierung einer gemeinsamen Planung der Regionalniederlassungen Münsterland und Ruhr/ Bochum im Hinblick auf eine Veloroute nach Hamm über Hamm-Heessen (Haltepunkt Schiene)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßenbau NRW, Kreis Warendorf, Zukunftsnetz Mobilität NRW, ADFC, Nachbarkommunen, Umweltbetriebe Ahlen

5.1.2

Innerstädtische Radhauptverbindungen



Hintergrund

- hoher Anteil des Radverkehrs insgesamt im Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr der Kernstadt (Modal Split Kernstadt 28 % im Jahr 2004) sowie hoher Anteil von fahrradfahrenden Schüler*innen in der Sekundarstufe I, die in einem Radius von 3 km von ihrem Wohnort keinen Anspruch auf ein ÖPNV-Ticket innerhalb der Kernstadt besitzen.
- Teils lückenhafte und qualitativ unzureichende Radverkehrsanbindungen im gemeinsamen Vorbehaltsnetz mit dem Kfz-Verkehr (keine Radwege, keine sichere Führung im Mischverkehr), sowie innerhalb der Ortsteile bzw. der Stadtteile, sind Hintergrund für ein fehlendes hierarchisch gegliedertes Radwegenetz.
- gemeinsame Verkehrsführung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr im beengten Straßenseitenraum führt zu Nutzungskonflikten und verhindert Fahrkomfort (Überholmöglichkeit, sicheres Fahren breiterer Fahrradtypen) und ein schnelles Vorankommen mit dem Fahrrad.

	■ Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt(2016) wurde die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr d.h. auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen in Ahlen als ungewohnte Führungsform in der historischen Innenstadt etabliert; die Beibehaltung der Alternative „Seitenraumnutzung“ bietet die Möglichkeit der schrittweisen Gewöhnung des Kfz-Verkehrs an unterschiedliche Radverkehr-Führungsformen und die freie Wahl für unterschiedliche Nutzer*innengruppen und Bedürfnisse.
Ziel	■ Definition von umwegfreien und schnellen Radverbindungen als lokale Vorrangrouten zur Anbindung an die Innenstadt bzw. den Ortskern sowie zur Anbindung der Stadtteile und Ortsteile untereinander als Grundlage für entsprechende Flächen- und Gestaltungsansprüche ■ Förderung der Fahrradnutzung zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils und einer höheren Verkehrsleistung mit dem Fahrrad ■ Erhöhung der Verkehrssicherheit durch straßenräumlich und funktional adäquate Führungsformen im hierarchisch definierten Radwegenetz und seinen Teilelementen
Maßnahme	■ Definition von Radvorrangrouten von außerhalb (Velorouten-Anbindung) direkt in die Kernstadt (den Ortskern) und radial in konzentrischen Ringen um die Innenstadt zur Verbindung der Stadtteile und Erschließung wichtiger Zielpunkte innerhalb des Siedlungsgebietes. ■ Die innerstädtischen Radhauptverbindungen dienen der sicheren und komfortablen Erschließung der einzelnen Stadtteile bzw. Quartiere sowie der Erschließung der Ortsteile. Diese sind durch ihre Funktion als Verkehrssammelstraßen auf die übergeordneten interkommunalen Radverbindungen ausgerichtet. Die Etablierung möglichst nahtloser Übergänge zwischen den beiden Netzhierarchieebenen muss durch neuartige Knotenpunktformen realisiert werden. ■ Entwicklung eines Prüfrasters für unterschiedliche Netzelemente und Führungsformen; Grundsätzlich ist die Führung von innerstädtischen Radhauptverbindungen auf Straßen mit Kfz-Verkehr zu prüfen und eine geeignete straßenbegleitende Wegeführungsform zu ermitteln (z. B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Seitenraumradwege als Alternative oder qualitativ hochwertige Führungsform mit entsprechender Breite, Fahrradstraßen). Die Richtwerte der technischen Regelwerke ERA sowie RAST 06 sind in der Regel über das Mindestmaß hinaus zu realisieren um den Qualitätsstandard einer Vorrangroute zu genügen. ■ Für innerstädtische Radhauptverbindungen müssen aufgrund der hohen Frequenz und Kfz-Verkehrsdichte entsprechende Ausstattungsqualitäten umgesetzt werden: ○ Direkte Wegeführung mit möglichst geringerem Wechsel in der Führungsform ○ Ausreichende Breite zur baulichen Absicherung von Sicherheitsabständen zum Kfz-Verkehr, wenn nötig auf Kosten der Kernfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr ○ Ebener, rutschfester Belag, vorzugsweise in Asphalt ○ Bevorrechtigung oder Gleichberechtigung mit dem Kfz-Verkehr an Knotenpunkten bezüglich der Signalisierung ○ Vermeidung von Barrieren, wie z. B. Umlaufsperrn, Treppen oder Absperrpfosten ○ Einsatz von Fahrradbordsteinen, um im Seitenraum Wellenführungen an Grundstückseinfahrten zu vermeiden ■ An Knotenpunkten und Querungsstellen soll eine geeignete und vor allem sichere Führungsform für den Radverkehr angestrebt werden

	(siehe Maßnahme 5.2.1 Fahrradfreundliche Kreuzungen/Querungsstellen). Darüber hinaus ist eine möglichst getrennte Signalisierung an den LSA anzustreben.
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Ausbaubeginn eines inneren Ringes als vorrangige Vernetzung der Kernstadt-Stadtteile auf kommunalen Hauptverkehrsstraßen – Umbau der Netzlücken Im Pattenmeicheln, Westfalendamm, Schachtstraße ■ Ausbaubeginn von radialen Vorrangrouten d.h. Qualifizierung der Radwegeführung von Warendorfer Straße, Beckumer Straße und Lückenschluss Parkstraße ab Konrad-Adenauer-Ring in Richtung Innenstadt ■ Umbau der Ortsdurchfahrt Vorhelm zugunsten einer qualitativen Radverkehrsführung durch den Ort ■ Ausbau einer qualifizierten innerörtlichen Pendlerroute zu Arbeitsplatzschwerpunkten z.B. Bergstraße bis Maybachstraße, Anbindung Gewerbegebiet Olfetal (weiterführende Anbindung in Richtung Beckum) ■ Qualifizierung des Ahlener Trialogs (Asphaltierung, Breiten, Lückenschluss, Querungen)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßenbau NRW, ADFC, ggf. Nachbarkommunen, Umweltbetriebe Ahlen

5.2

Verbesserung der Radinfrastruktur



Kreuzungspunkt Bahnhofplatz/ Bahnhofstraße – eigene Aufnahme

Hintergrund

- An wichtigen Kfz-Knotenpunkten (klassifiziertes Netz, kommunales Vorbehaltsnetz) Führung des Radverkehrs nicht gleichberechtigt mit dem Kfz-Verkehr; teils Radwegebenutzungspflicht trotz enger nicht regelkonformer Wegegestaltung
- Im Hauptstraßennetz überwiegend zu enge nicht richtlinien-konforme Führung des Radverkehrs abseits der Straße; Seitenraum mit wenig komfort stellt Barriere für den Radverkehr als fließenden Verkehr dar und nimmt ihn aus dem Blickfeld des Kfz-Verkehrs
- Durch die bereits intensive Radverkehrsförderung in der Stadt Ahlen durch das Radverkehrskonzept sowie die Öffentlichkeitskampagne „PedAhlen“ steigt die Nutendenzahl auf dem bestehenden Radverkehrsnetz, das dem Aufkommen nicht gerecht wird
- Der zunehmend besseren Fahrradtechnik und Beschleunigung des Radverkehrs steht keine adäquate Infrastruktur gegenüber (Abstellanlagen, komfortable breite Wege als Angebot für unterschiedliche Radfahrtypen)

Ziel

- Schaffung eines entsprechenden Nutzungskomforts der Radwegeinfrastruktur zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Stadt Ahlen
- Reduzierung Nutzung des privaten Pkws und damit verbunden die Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stadt Ahlen kann sich als „fahrradfreundliche Stadt“ weiter profilieren

Maßnahme	■ Zielplanung für die Durchführung von jährlichen Sicherheitsaudits in Anlehnung an die Hierarchisierung des Radwegenetzes mit Beteiligung von radverkehrsrelevanten Ortsgruppen (z.B. ADFC) zur Qualitätsprüfung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur ■ Stärkung der Sichtbarkeit des Radverkehrs und seiner Infrastruktur im Stadtbild (Aufstellflächen, Markierungen, Abstellanlagen, neue Formen von Querungsstellen u.a.) und Absicherung vor Fremdnutzung (ruhender Kfz-Verkehr u.a.) ■ Umstrukturierung des Ahlener Haushaltes im Sinne einer Transparenz von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere auch im Hinblick auf das Kfz-Verkehrsnetz mit Investitionsanteilen für den Radverkehr ■ Systematisches Abstellen von Infrastruktur-Mängeln im Radverkehr in Anlehnung an die Sicherheitsaudits bzw. die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur subjektiven Verkehrssicherheit ■ Dauerhafte Maßnahmenansätze: ○ Schaffung möglichst ebener Oberflächenbeschaffenheit von Radverkehrswegen sowie Sicherstellung einer ganzjährigen Befahrbarkeit durch Kontrollen und vorausschauender Finanzplanung ○ Ausreichende Beleuchtung der Radverkehrsinfrastruktur (Beleuchtungskataster für das kommunale Vorrangnetz) ○ Reduzierung von Barrieren durch Rückbau entsprechender Elemente, wie z. B. Umlaufsperrn ohne Unfallhäufung, Pollern sowie Absenkung von Bordsteinen (in Zusammenhang mit Maßnahme 1.2 Abbau von Barrieren) Nach Maßstäben der Barrierefreiheit von sehbeeinträchtigten Fußgänger*innen (vgl. BaFuRa) ■ Etablierung eines Radverkehrskataster auf städtischer Ebene. Dies dient zum Monitoring von baulichen und betrieblichen Maßnahmen im Radverkehr. Mittels einer Auflistung der vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie Informationen zu Führungsform, Maße, Zustand etc. der Radverkehrsanlage bieten eine Grundlage zur weiterführenden Planung und Ausbau der Radwegeinfrastruktur sowie zu deren Instandhaltung. ■ Prüfung von vertretbaren Kapazitätseinschränkungen an Knotenpunkten für den Kfz-Verkehr im Hinblick auf die Verbesserung von Reisegeschwindigkeiten im kommunalen Radvorrangnetz (Beschilderung, Lichtsignalanlagen-Umläufe)
Erste Umsetzungsverortung	■ Überprüfung der Führung und einer sicherheitsrelevanten Markierung der Radverkehrsführung an unechten/ tatsächlichen Kreisverkehrsplätzen wie z. B. Kerkmannplatz/ Am Bahndamm sowie in Kreisverkehren (Buschoffkreisel, Europaplatz) ■ Fahrradfreundliche Gestaltung von Unterführungen, wie z.B. Unterführung Konrad-Adenauer-Ring ■ Erneuerung und Begradigung der Radwege-Oberfläche und Einsatz von Fahrrad-Bordsteinen entlang von Beckumer Straße, Hammer Straße sowie Wersebadweg Höhe Wersestadion u.a. ■ Beidseitige Beleuchtung Radwegeverbindung K 27 Im Hövenerort ■ Neue Führungsform Alte Beckumer Straße ■ Innerörtlicher Zechebahnradweg und Gestaltung an Knotenpunkten mit Kfz-Netz (Entfernung/ Versetzung von Barrieren)

Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßenbau NRW, ADFC, Umweltbetriebe Ahlen
----------------------	--

5.2.1	Fahrradfreundliche Kreuzungen/ Querungsstellen
Hintergrund	■ Aktuell bestehen teilweise lange Wartezeiten an Ampeln, sodass ein zügiges Vorankommen mit dem Fahrrad nur bedingt gegeben ist (z.B. an den Kreuzungspunkten entlang des Konrad-Adenauer-Rings) ■ Teils noch gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr bedingt Notwendigkeit der Anforderung und Reisezeitverluste ■ An größeren Knotenpunkten ist teilweise keine Überquerung innerhalb einer Ampelphase möglich (grüne Ampelphase zu kurz) ■ Bei Querungshilfen außerhalb von Knotenpunkten fehlt die nutzerspezifische Trennung von Radverkehr (fließender Verkehr) und Fußverkehr (Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte) ■ Unfallgeschehen an Kreisverkehren sind nach wie vor auffällig im Vergleich zu anderen Knotenpunktformen
Ziel	■ Sichere und radverkehrsfreundliche Gestaltung von Kreuzungsbereichen und Querungsstellen zur Vermeidung von Unfallpotenzialen ■ Beschleunigung des Radverkehrs durch Verkürzung von Wartezeiten sowie die Ermöglichung der Fahrbahnüberquerung in einem Zug
Maßnahme	■ Verlässliche einheitliche Infrastruktur nach den gesetzlichen Vorgaben z.B. einheitliche Signalisierung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr im gesamten Stadtgebiet ■ eindeutige Kennzeichnung der Verkehrswegeföhrung für jeden Verkehrsteilnehmenden, unabhängig vom Verkehrsmittel → mögliche Stellen mit erhöhter Aufmerksamkeit müssen kenntlich sein ■ Um das Radfahren in der Stadt Ahlen attraktiv, möglichst umwegfrei und sicher zu gestalten, sollten Radverkehrsföhrungen grundsätzlich beim Umbau bzw. der Fahrbahnsanierung und Ertüchtigung von Kreuzungen/ Querungsstellen (insbesondere an Hauptverkehrsstraßen) gleichberechtigt in den Planungen integriert werden ■ Möglichkeiten der qualifizierten baulichen Integration: ○ An Kreuzungen mit einer Ampelschaltung (LSA) ist eine separate Signalisierung für den Radverkehr mit ggf. Vorlaufgrün (Fahrradschleuse) bzw. einer früher endenden Grünphase für den langsamer verkehrenden Radverkehr zu empfehlen. (z. B. Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring/ Schinkelstraße). ○ An stark frequentierten Kreuzungen/ Querungsstellen kann durch die Wahl von kleineren Abbiegeradien für den MIV die Abbiegegeschwindigkeit gedrosselt werden (für Schwerverkehr überfahrbar). Das Anbringen von Spiegeln wird aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen, da dies zu einer zusätzlichen Überforderung der LKW-Fahrenden föhren kann. Der Einsatz von Abbiegeassistenten an Schwerlast-Fahrzeugen ist ab dem 01. Juli 2020 (Neufahrzeuge) bzw. ab 01. Juli 2022 (bereits zugelassene Fahrzeuge) verpflichtend. ○ Ein Vorrang von Radfahrenden gegenüber dem abbiegenden Kfz-Verkehr ist durch eine entsprechende Kennzeichnung, wie z. B. Furten, roter Markierung auf der Fahrbahn, vorzunehmen. Wird der Radverkehr

	zudem vor der Kreuzung in den Seitenraum geführt, sollte in der Knotenzufahrt eine Radführung möglichst nah an die Fahrbahn angestrebt werden, um den Radverkehr besser in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu führen. ○ Vorgezogene Haltlinien, um den Radverkehr mehr in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu ziehen. ○ Linksabbiegen: Je nach Straßenquerschnitt ist ein direktes oder indirektes Linksabbiegen des Radverkehrs zu ermöglichen. Bei direktem Linksabbiegen entweder über einen separaten Linksabbiegestreifen. Dabei sind die Empfehlungen der ERA sowie der RASSt zu beachten. ○ Installation von Ampelgriffen oder an stark befahrenen Radrouten Aufstellung von Geländern mit Schiene zum Fußabstellen (wie bspw. KP Bahnhofsstraße/ Oststraße) ○ Überprüfung: An unübersichtlichen Straßenabschnitten ggf. Querungsstellen in Form von Mittelinsel, LSA oder anderen Querungsanlagen etablieren (z. B. Walstedder Str. oder KP Im Burbecksort/ Im Pattenmeicheln/ Oelmühlenkamp) ■ Durchführung von Sicherheitsaudits und Planungsworkshops zu einzelnen Kreuzungen/ Querungsstellen/ Kreisverkehren zur konkreten Überprüfung der Verkehrssicherheit und Verbesserungsmöglichkeiten durch Fahrradschleusen, indirektabbiegenden Radverkehr sowie getrennte Signalisierung von Fuß- und Radverkehr an LSA; Priorisierung von anzupassenden Kreuzungsbereichen/ Querungsstellen im kommunalen Vorrangnetz
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Fahrradfreundlicher Umbau Querungsstelle Im Pattenmeicheln/ Burbecksort ■ Kreuzungspunkte entlang des Konrad-Adenauer-Rings B58, insbesondere in der Nähe von Schulen ■ Kreuzungspunkte entlang der Emanuel-von-Kettler-Str. L 547, insbesondere Knoten Rottmannstraße im Hinblick auf die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ■ Überprüfung Ampelschaltung Kreuzungspunkt Gerichtsstr./ Lütkewe/ Nordstraße ■ Umgestaltung Kreuzungspunkt Beckumer Str. Höhe Kleibrinksiedlung im Sinne einer komfortablen Führung von Rad- und Fußverkehr
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Kreis Warendorf Beteiligung: ADFC, Bürger*innen der Stadt Ahlen

5.2.2

Einrichtung von Fahrradstraßen



Beispiel: Fahrradstraße in Kassel (Matthias Lohr)

Hintergrund	■ Im innerstädtischen Radverkehr bestehen in der Stadt Ahlen teils erhöhte Konfliktpotenziale durch die gemeinsame Wegeführung mit dem Fuß- bzw. dem Kfz-Verkehr. Auch die teils Nicht-Einhaltung StVO-konformer und städtebaulicher Bemessungen gemäß der RASSt bzw. der ERA führen zu einem eingeschränkten und unattraktiven Radverkehr auf vereinzelten Streckenabschnitten. ■ Das kommunale Vorbehaltsnetz wurde in den 90er Jahren im Zuge der Festlegung von Tempo 30 Zonen definiert, die Verkehrsbelastungen in diesem Kfz-Netz unterscheiden sich sehr stark. ■ Es bestehen keine systematischen Erhebungen zur Radverkehrsaufkommen und bereits erfolgten Bündelung von innerstädtischem Radverkehr auf bestimmten Strecken, zu bestimmten Zeiten. ■ Bereits im Stadtteilkonzept Süd-Ost wird die Ausweisung von Fahrradstraßen innerhalb der Kernstadt Ahlens überlegt.
Ziel	■ Förderung des Radverkehrs durch gesonderte Nutzungsrechte des Radverkehrs auf innerstädtischen Straßen ■ Bei Bedarf Verkehrsberuhigung und -beschränkung innerhalb des Kfz-Netzes zugunsten eines bevorrechtigten Radverkehrsnetzes ■ Bündelung des Radverkehrs für eine effiziente Infrastruktur- und Finanzplanung ■ Erhöhung der Verkehrssicherheit im Mischverkehr
Maßnahme	■ Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Ermittlung potenzieller Fahrradstraßen im Zuge der Radverkehrsnetzplanung (verfügbarer Straßenraum, Parksituation, Verkehrsknoten im Verlauf der Strecke u.a.; Erarbeitung eines Prüfrasters) ■ Etablierung von Radverkehrszählungen auf den geplanten Hauptachsen des kommunalen Radwegenetzes; Herleitung von Prognosen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen

	■ Definition von Qualitätsstandards von Fahrradstraßen in Ahlen in Abhängigkeit von Verkehrsaufkommen und Straßenraumsituation zur gezielten Bündelung von Radverkehren in Wohnsammel- und Erschließungsstraßen (attraktiven Infrastrukturausstattung, Bevorrechtigung an Knotenpunkten u.a.); Schaffung eines einheitlichen Gestaltungsstandard wie Markierungen, Oberflächenmaterial, Verwendung von Piktogrammen, Gestaltung von Einmündungen u.a. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit sollte die Kennzeichnung von sogenannten Dooring-Zonen bei Straßen mit Fahrbahnbegleitendem Parken vorgenommen werden (unter Prüfung des vorhandenen Flächenpotenzials). ■ Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist vorrangig auf Radrouten abseits von Hauptverkehrsstraßen vorzunehmen. Dabei sind die Vorteile gegenüber den Nachteilen (z. B. rechts-vor-links-Regelung, max. Tempo 30, fehlende Bündelungseffekte auf angrenzende Radverbindungen) abzuwägen. Aufgrund der Bevorrechtigung des Radverkehrs auf entsprechenden Straßen, ist maximal die Freigabe für den Kfz-Anliegerverkehr zu empfehlen. Nur bei einem geringen zu erwartenden Kfz-Verkehrsaufkommen ist eine generelle Freigabe für den Kfz-Durchgangsverkehr zu prüfen. Mögliche Maßnahmenbausteine zur Vermeidung von Schleichverkehr sind: ○ Installation von geschwindigkeitsdämpfende Schwellen in der Fahrbahn ○ Einrichtung von Diagonalsperren an durchlaufenden Straßenzügen ○ Maßnahmen auf Netzebene (z. B. Anpassung der Verkehrsführung aufgrund der Einrichtung von Einbahnstraßen) ■ Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße verbindende Anpassungen im Straßenraum, Änderungen in der Verkehrsführung für den Kfz-Durchgangsverkehr sowie ggf. geänderte Vorfahrtregelungen und Kreuzungsgestaltungen sind frühzeitig den Bürger*innen der Stadt Ahlen zu kommunizieren und durch entsprechende Beschilderungen sowie Informationskampagnen nahezubringen. Eine erhöhte Überwachung zur Einhaltung der Verkehrsregeln durch das Ordnungsamt bzw. die Polizei ist insbesondere zu Anfang empfehlenswert. ■ Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist im Rahmen des Stadtteilkonzeptes Süd vorgesehen. An dieses ist weiterführend anzuknüpfen.
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Detailprüfung der Eignung von Fahrradstraßen als Schulwegsicherung (Sedanstraße und Eckener Str./ Kopernikusstr Richtung städtische Gesamtschulen, Westfalendamm im Bereich städtisches Gymnasium) Vorrangige Überprüfung folgender Straßen(abschnitte) zur kurzfristigen Umsetzung: ○ Sedanstraße ○ Michaelstraße ○ Rottmannstraße bzw. alternativ Keplerstr./ Wichernstraße ○ Im Linger
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Landesbetrieb Straßen NRW Beteiligung: ADFC, Bürger*innen der Stadt Ahlen; weitere Anlieger (z. B. Einzelhandel, Gastronomie)

5.3

Ausbau von Radabstellanlagen



Radabstellanlage Bahnhof Ahlen – eigene Aufnahme

Hintergrund	■ Das Angebot von Fahrradabstellanlagen ist ein weiteres Qualitätsmerkmal eines attraktiv gestalteten Radverkehrs ■ Im Stadtgebiet Ahlen bestehen bereits an vielen zentralen Orten Radabstellanlagen, teils mit E-Ladesäulen für Elektrofahräder; zudem ist am Bahnhof ein Ausbau der Radabstellanlagen sowie die Einrichtung einer Radstation mit weiteren Serviceangeboten in Planung ■ Zukünftig ist anzustreben, das bestehende Angebot zu sichern und weitere Potenziale insbesondere an relevanten Quell-/Zielorten zu erschließen
Ziel	■ Förderung der Nutzung bzw. zum Umstieg auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel gegenüber dem privaten Pkw ■ Erhöhung des Nutzungskomforts
Maßnahme	■ Radabstellanlagen sind neben dem klassischen Fahrradbügel in weiteren Formaten anzubieten, insbesondere an Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen bzw. entlang von interkommunalen Radverbindungen und innerstädtischen Vorrangrouten. Weitere Abstellmöglichkeiten können überdachte und/oder abschließbare Einheiten sein. Vor allem in verdichteten Quartieren bzw. an Hauptumsteigepunkten zu anderen Verkehrsträgern ist die Einrichtung von Fahrradkleingaragen zu empfehlen (z. B. Bahnhof Ahlen bzw. in der Innenstadt). Darüber hinaus sollten insbesondere im innerstädtischen Kernstadtbereich Möglichkeiten zur Abstellung von Lastenfahrräder mit entsprechender Ausgestaltung geboten werden (z. B. Schließfächer für Gepäck, ausreichende Bügelabstände, höherer Diebstahlschutz für teure Fahrräder z.B. in Form

	von Videoüberwachung). Zur Förderung der Akzeptanz sollten Radabstellanlagen kostenfrei angeboten werden. ■ Installation von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsträgern (B+R): Ermöglichung eines attraktiven Umstiegs zwischen den Verkehrssystemen und gleichzeitige Gewährleistung einer sicheren Abstellmöglichkeit. Ausreichende Abstellkapazitäten sind in Bezug zur Förderung eines intermodalen Mobilitätsverhaltens zu berücksichtigen (insbesondere an den außerörtlichen Bushaltesstellen im Stadtgebiet Ahlen) ■ Zum Ausbau bzw. zukünftiger Verortung von weiteren Radabstellanlagen ist die Durchführung einer Bestandsanalyse und Bedarfsabschätzung notwendig u.a. in Anlehnung an die EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs). Erste Hinweise zum Ausbau von Radabstellanlagen können dem Radverkehrskonzept Ahlen Innenstadt entnommen werden. ■ Für Veranstaltungen kann/ sollte das bestehende Angebot durch mobile Radabstellanlagen erweitert werden. ■ Zudem sind private Fahrradabstellanlagen zu berücksichtigen, der Ausbau von Ladeinfrastruktur auf Firmengeländen etc. zu fördern und die Möglichkeit der Einführung einer Fahrradstellplatzsatzung (analog zu Kfz-Stellplatzsatzung) bei Neubauvorhaben vorzusehen (siehe Regelung LBO NRW). Dabei ist stets die Flächenkonkurrenz zwischen Abstellanlagen und damit einhergehendem geringeren Flächenpotenzial für Aufenthalts- und Bewegungsräumen zu berücksichtigen. ■ Mit Novelisierung der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen 2016 wird den Städten und Gemeinden die Möglichkeit geboten, eigene Regelungen hinsichtlich der Art und des Umfangs von zu schaffenden Stellplätzen für Fahrräder bei Bauvorhaben festzulegen. Eine Musterstellplatzsatzung bzw. ein Handbuch zur Erstellung einer Stellplatzsatzung bietet sowohl die AGFS als auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW an.
Erste Umsetzungsverortung	■ Zentrale Orte mit erhöhtem Publikumsverkehrs sowohl in der Innenstadt als auch in den Ortsteilen ■ Modernisierung und Ausweitung der Radabstellanlagen am Bahnhof Ahlen (Vorplatz und rückwärtiger Bereich)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Verkehrsgesellschaft Ahlen, ADFC, Bürger*innen der Stadt Ahlen

5.4

Förderung privater Lastenfahrräder



Hintergrund	■ Überwiegender Teil kurzer innerstädtischer Verkehrsstrecken mit dem Wegezweck Einkaufen bzw. private Erledigungen wird mit dem Pkw zurückgelegt (Haushaltsbefragung 2014). ■ Weiterentwicklung der Antriebstechnologie insbesondere im Bereich der Elektroantriebe bei Fahrrädern schafft neue Anreize zur Nutzung des Fahrrades, auch beim Transport von schweren Waren. ■ Politische Förderung von Lastenrädern für den gewerblichen sowie privaten Gebrauch nimmt kontinuierlich zu. Die Stadt Ahlen schafft durch ein Förderprogramm bereits Anreize für die Nutzung von Lastenfahrrädern als Ersatz für den privaten Pkw.
Ziel	■ Schaffung eines attraktiven, umweltschonenden Mobilitätsangebotes im städtischen Bereich zum Transport von Waren (privat sowie gewerblich) ■ Reduzierung der Pkw-Nutzung in der Nahmobilität ■ Umweltschonende und effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs auf der „letzten Meile“
Maßnahme	■ Die Stadt Ahlen (Ratsbeschluss vom 05.03.2020) fördert die private Anschaffung von Lastenrädern jährlich mit 15.000 Euro, wobei die Förderhöhe 30 Prozent des Anschaffungspreises (inkl. MwSt) beträgt. Je nach Modell unterliegen diese unterschiedlichen max. Fördersummen: ○ Elektrisch betriebene Lastenfahrräder: 1.000 EUR ○ Muskelbetriebene Lastenfahrräder: 500 EUR ○ Fahrradlasten-/Kinderanhänger: 100 EUR ■ Neben einer finanziellen Unterstützung ist der Lastenrad-gerechte Ausbau der Radinfrastruktur unabdingbar. Dazu zählen u.a. ○ Ausweisung von sicheren Parkflächen speziell für Lastenräder vorwiegend im innerstädtischen Bereich an Orten mit hohen

	Publikumsverkehr sowie mit einer erhöhten Konzentration des Einzelhandels ○ Abbau von Barrieren im Straßenverkehrsraum (z.B. Beseitigung von Durchfahrtsschranken, Poller etc.). Hierzu zählen auch die lastenradgerechte Straßenraumgestaltung. Eine Mitnutzung von Gehwegen wird aufgrund der Breite von Lastenrädern nicht empfohlen. Im innerstädtischen Bereich kann eine Mitführung der Lastenräder im Mischverkehr erfolgen. Eine entsprechende Ausweisung von möglichen Schutzstreifen (mit mind. einer Breite von 2 m) u.a. durch Reduktion von Fahrbahnbreiten bzw. Ersatz von Parkstreifen sind im Einzelfall zu prüfen und zusammen mit anderen Belangen abzuwägen. Für eine lastenradgerechte Straßenraumgestaltung sollten die Richtwerte der ERA sowie Kennzahlen aus dem Planungsleitfaden des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur „Planung von Lastenradumschlagsknoten“ berücksichtigt werden. ○ Ausbau von Sharingangeboten für Lastenräder im Ahlener Stadtgebiet. Als erster Ansatz sind Lastenräder an den Mobilstationen zu stationieren. Maßgeblich sollte mindestens ein Lastenrad je Stadtteil verfügbar sein. ■ Für den gewerblichen Einsatz von Lastenrädern siehe Maßnahme 7.2 – Einrichtung von Güterverkehrszentren und Logistighubs (Mikrohub) für die kleinräumige Logistik
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: ggf. lokaler Fahrradhandel, Umweltbetriebe Ahlen

7.6 Den motorisierten Individualverkehr verträglich gestalten und dosieren

Ziel der Stadt Ahlen ist nicht das Autofahren zu fördern, sondern ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem zur effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen und zur Staubekämpfung zu entwickeln. Dabei gilt es Optionen aufzuzeigen, mit denen Verkehrsbelastungen reduziert und die auch zukünftig weiter stattfindenden Kfz-Verkehre für Menschen, Stadt und Umwelt effizienter und verträglicher zu gestalten.

Unter effektiver Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsangebote und -infrastrukturen ist der Kfz-Verkehr auf ein Netz an städtebaulich integrierten Straßen zu konzentrieren. Hierbei ist die Erreichbarkeit für den notwendigen Individualverkehr durch die Steuerung auf lokaler und übergeordneter Ebene (u.a. durch intelligente Verkehrssteuerung, Parkraummanagement) zu sichern und zu verbessern. Dabei unterliegen Straßen verschiedenen Nutzungsansprüchen an die nur begrenzt verfügbare Fläche. Hier ist in den kernstädtischen und verkehrssensiblen Bereichen eine Bevorrechtigung der platzsparenden, stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes und des effizienten Güter- und Wirtschaftsverkehrs unabdingbar.

■ **Tabelle 18: Übersicht über die Maßnahmen zum Motorisierten Individualverkehr**

Motorisierte Individualverkehr	
6.1	Erhaltung des innerstädtischen Straßennetzes
6.2	Parkraumlenkung und -bewirtschaftung
6.3	Voraussetzung für emissionsarme/-freie Antriebe schaffen

6.1	Erhaltung des innerstädtischen Straßennetzes
Hintergrund	■ In den letzten Jahren erfolgten Anpassungen am Straßennetz der Stadt Ahlen (Einrichtung Grüne Welle, Bau von Kreisverkehren, Umlenkung von Gewerbeverkehren mit entsprechendem Streckenausbau, verkehrsabhängige Lichtsignalanlagensteuerung u.a.), um den Kfz-Verkehr zu lenken und zu verflüssigen. Gleichzeitig erfolgte eine teilweise Verkehrsberuhigung auf dem Innenstadtverkehrsring zugunsten der Erreichbarkeit der City für den Fuß- und Radverkehr. ■ Das zunehmende Kfz-Verkehrsaufkommen und die Zunahme des parkenden Verkehrs in den Straßenräumen führt zu gegenseitigen Behinderungen und mangelnder Einsehbarkeit von Kreuzungsbereichen und Einmündungen. Darüber hinaus sorgen im städtischen Raum vereinzelte Knotenpunkte als Aufkommensschwerpunkte zur Hauptverkehrszeit für Stausituationen des Kfz-Verkehrs, wodurch auch andere Verkehrssysteme wie z. B. der Stadt-/RegionalBus-Verkehr betroffen sind. ■ Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf innerstädtischen Hauptachsen und dem Zurückgreifen auf den privaten Pkw zur Bewältigung von kurzen Wegestrecken bestehen insbesondere an den Hauptstraßen hohe Emissionsbelastungen und Unfallrisiken für andere Verkehrsarten. ■ Insgesamt verleitet das hohe Verkehrsaufkommen zu Hauptverkehrszeiten zu unerwünschten Schleichverkehren durch Wohngebiete.
Ziel	■ Ziel für die weiteren Jahre ist, den Kfz-Verkehr auf Hauptstraßen in sensiblen Bereichen (z. B. Wohngebiete, Schulen) weiter zu beruhigen, eine effizientere Verteilung der Verkehre auf den Hauptverkehrsstraßen sicherzustellen sowie attraktive und sichere Straßenräume für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und den Aufenthalt zu ermöglichen. Eine Neuverteilung des verfügbaren Straßenraumes ist unter Berücksichtigung der Gleichberechtigung aller Verkehrsarten anzustreben. ■ Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Siedlungsgebieten durch bauliche Anpassungen bzw. Straßenumbau ■ Erhöhung des Verkehrsflusses für den Umweltverbund sowie für den MIV-Verkehr ■ größtmögliche Verlagerung der Anteile des Kfz-Verkehrs auf Kurzstrecken bis fünf Kilometern auf den Umweltverbund und Reduzierung von Emissionen und verkehrlichen Belastungen im Stadtgebiet von Ahlen
Maßnahme	■ Überprüfung des vorhandenen Straßennetzes mit Ortsumgehungen, Ein- und Ausfallachsen, Hauptsammelstraßen und Erschließungsstraßen auf Potentiale zur weiteren Beruhigung oder verträglichen Verflüssigung. ■ Maßnahmenbausteine zur Optimierung der Straßeninfrastruktur sind u.a.: ○ Bau der Osttangente zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes vom Ziel- und Quellverkehr der größeren Gewerbegebiete (Kleiwellenfeld, Vatheuershof, Zeche Westfalen, Olfetal). Beboachtung der Verkehrsbelastungen an den neuen Zufahrtsstraßen (Alte Beckumer Straße, Schachtstraße/ August-Kirchner-Str.) und ggf. Straßenumbau (Fahrbahnverengung, abgetrennte Radwege im Straßenraum u.a.) und reglementierende straßenverkehrsbehördliche Lenkung (Lkw-Fahrverbote, Tempo-30-Strecken-Anordnung u.a.) ○ Änderung von Verkehrsführungen/ Wegweisungen zur Reduzierung von Lärmemissionen an bereits unverträglich verkehrsstarken Straßenzügen (z. B. Prüfung von Maßnahmen zur Entlastung der

	innerstädtischen Durchfahrt via Beckumer Str. – Am Bahndamm – Südbrede/ Südenmauer sowie Westenmauer) ○ Weiterführende Anordnung von Tempo 30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen vorrangig in Wohngebieten mit überwiegender Netzfunktion für den Radverkehr (z.B. Einrichtung von Fahrradstraßen) sowie Standorten von Schulen und Kindergärten (z. B. rund um den Schulstandort St.-Michael) ○ Weiterentwicklung der digitalen Verkehrssteuerung (lastenrichtenbezogene Anpassung an die Verkehrsstärken im Tagesgang. Hierzu zählt auch die Harmonisierung von eingeleitetem Verkehr an vielfrequentierten Zuläufen wie BAB, Landes- und Kreisstraßen, Kreuzungsbereichen). ■ Entschärfung von Konflikten und Verkehrsverflüssigung an LSA-gesteuerten Kreuzungsbereichen durch innerörtliche Kreisverkehre, wenn verkehrsberuhigende Effekte und damit auch erhöhte Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erreicht werden können. Die Planung zum Bau bzw. Umbau zu einem (Mini-)Kreisverkehr muss von den Führungsmöglichkeiten aller Verkehrsteilnehmer*innen (insbesondere auch des Fußgänger*innen- und Radfahrendenverkehrs) geleitet sein. Die Stadt Ahlen verfügt über ein Kfz-Verkehrsmodell, das insbesondere mit Daten zum Radverkehr ergänzt werden muss, um der Entscheidungsfindung dienen zu können. ■ Weiterentwicklung des strategischen Erhaltungsmanagements, das sich auf objektive und aktuelle digitale Geodaten stützt und alle relevanten Einflussgrößen berücksichtigt, um den Mittelbedarf des gesamten Straßenerhaltungsprozesses für alle Verkehrsarten zielgerichtet planen zu können. ■ Seitens der Ahlener Umweltbetriebe werden seit Mitte 2020 insgesamt 280 Kilometer öffentliche Verkehrsflächen digital erfasst. Diese Daten sollten als Grundlage zur Priorisierung von Sanierungs -/ Erhaltungsmaßnahmen herangezogen werden. Eine kontinuierliche Erfassung aktueller Verkehrszahlen sowie die Überprüfung der Leistungsfähigkeit einzelner Straßenabschnitte für die entsprechende Netzfunktion aller Verkehrsarten kann als weiterführende Grundlage dienen.
Erste Umsetzungsverantwortung	■ Realisierung der Osttangente Ahlen ■ Umbauplanung neue Zufahrtsstraßen Alte Beckumer Straße und Schachtstraße ■ Umbau Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring/ Kapellenstraße ■ Umbauplanungen Kreuzungsbereich Südstraße zu einem Kreisverkehr ■ Verkehrsentslastung Beckumer Str./ Am Bahndamm/ Südbrede/ Südenmauer sowie Westenmauer
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Landesbetrieb Straßen.NRW Beteiligung: Kreis Warendorf, Ahlener Umweltbetriebe

6.2

Parkraumlentung und -bewirtschaftung



Parkplatz Bahnhof Ahlen – eigene Aufnahme (Stand: Juli 2020)

Hintergrund

- In der Ahlener Innenstadt sowie an beliebten Freizeitstätten im Stadtgebiet (Zeche Westfalen, Wersestadion, Parkbad am Berliner Park oder Sportpark Nord) gibt es viele öffentliche Parkplätze.
- In der Innenstadt besteht ein differenziertes Parkplatzangebot mit ca. 2400 Parkplätzen, wovon nur ein Teil (537 Stellplätze) bewirtschaftet ist. Die Parkplätze sind nur punktuell hoch ausgelastet (vgl. Parkraumerhebung 2020), Probleme entstehen vor allem durch eine sehr ungleiche Verteilung des Parkdrucks und einem für den Fuß- und Radverkehr und die Anwohner*innen unverträglichen Parksuchverkehr
- Im Krankenhausumfeld nahe der City hat sich der Parkdruck in den letzten Jahren in die angrenzenden Wohngebiete verlagert; das private Parkangebot für Krankenhaus und Krankenpflegeschule deckt nicht die steigende Nachfrage (Erweiterungsplanung).
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen und Wohnstraßen führt der ruhende Verkehr zu gegenseitigen Behinderungen und teils mangelnder Einsehbarkeit von Kreuzungsbereichen und Einmündungen.
- Im Zuge der Qualifizierung des Ahlener Bahnhofes zur Mobilstation wird der Ausbau der P&R-Kapazitäten überlegt.
- Die Neuplanung von Rathaus (Bürger*innencampus) und Stadthalle bedingen eine wahrscheinliche Verringerung des verkehrlich gut erreichbaren Parkraumangebotes am Innenstadtring.

Ziel

- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Straßenraumsituation für Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt
- Verringerung von Parksuchverkehr respektive die Verringerung von verkehrsbedingte Emissionen

	■ Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten durch Freihaltung von Sichtfeldern und Umnutzung von Parkraum zugunsten notwendiger Verkehrsflächen im gesamten Straßen- und Wegenetz
Maßnahme	■ Gesamtstädtische Neugewichtung und Neuorganisation des ruhenden Verkehrs im Straßenraum, insbesondere auf beengten Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Netzfunktion für den Radverkehr. Dabei stehen der Stadt Ahlen unterschiedliche Instrumentarien zur Verfügung: ○ Bauliche Festsetzung von Parkflächen (z.B. zentrale Quartiersgaragen) in Bebauungsplänen ○ Straßenraumentwurf und straßenverkehrsrechtliche Regelungen (z. B. Nutzungsregelungen, Bewirtschaftungen sowie allg. Umgang des Parkraumangebotes) ○ Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung, mit Anforderungen sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr ○ Fertigstellung und Fortschreibung einer innerstädtischen Parkraumkonzeption für die City und das Krankenhausumfeld mit dem Ziel einer räumlich nachvollziehbaren und finanziell gerechten Parkraumbewirtschaftung (Zoneneinteilung) und Umlenkung von Parksuchverkehr auf den Innenstadtring ■ Prüfung der Errichtung von öffentlichen Parkbauten zur Minimierung des öffentlichen Parkraumangebotes im Straßenraum. ■ Die Gesamtzahl der Parkplätze in der Ahleiner Innenstadt ist in Abhängigkeit von der Entwicklung des Modal-Split und der Nutzungsstrukturen in der Innenstadt zu reduzieren. Eine Erhöhung von Parkgebühren kann zur zunehmenden Kostengerechtigkeit für den ÖPNV führen. Das Anwohnendenparken ist bedarfsgerecht sicherzustellen. ■ Ein effizientes Parkraummanagements erfordert den Einsatz des Personals des Ordnungsamtes in regelmäßigen Intervallen. Hierzu sind voraussichtlich zusätzliche Ressourcen/Stellen beim Ordnungsamt zu schaffen. ■ Weiterentwicklung des digitalen Parkraummanagements (aktuell Handy-Parken) durch Implementierung dynamischer Daten zur Parkraumnutzung mit dem Ziel eines dynamischen Parkleitsystems. Mit der digitalen Erhebung der Auslastung in Echtzeit und der Einspielung in Apps können Parksuchverkehre erheblich reduziert werden. ■ Im Zuge von Straßenumbauten Überprüfung der Parkraumbedarfssituation im Interesse der Allgemeinheit und bei Bedarf Verlagerung privater Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum auf private Grundstücksflächen (straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, Bewirtschaftung u.a.) ■ Erstellung einer Stellplatzsatzung auf Grundlage der Musterstellplatzsatzung des StGB, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW und Landkreistag;
Erste Umsetzungsverordnung	■ Standortprüfung und Machbarkeitsstudie für ein Parkhaus im Bahnhofsumfeld (Nahrath-Fläche u.a.) ■ Umsetzung innovativer städtebaulicher Lösungen für den Parkraumbedarf von Bürger*innencampus und Stadthalle in aktuellen Wettbewerbs- und Verhandlungsverfahren ■ Entwurfsplanung Straßenraum Im Pattenmeicheln mit reduziertem Parkraumangebot zugunsten des Fuß- und Radverkehrs analog des Radverkehrskonzeptes für die Innenstadt (Bsp. Südspange)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Parkhausbetreiber, Einzelhandel und Gastronomie

6.3	Voraussetzung für emissionsarme/-freie Antriebe schaffen
Hintergrund	■ Neue Antriebstechnologien können einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele leisten. Zur Erreichung der Klimaschutzziele stehen die Städte vor der Herausforderung, die notwendigen Ladeinfrastrukturen bereitzustellen. ■ Nicht nur Zweifel an Zuverlässigkeit und Reichweite stehen einer weiteren Verbreitung alternativer Antriebstechnologien entgegen. Auch Nutzungsbarrieren wie Dichte an Tank- und Ladeinfrastruktur sowie unterschiedliche Buchungs-/ Bezahlssysteme verringern die Verbreitung ■ Die Stadt Ahlen verfügt bereits über vereinzelte Ladeinfrastrukturen sowohl für Fahrräder als auch für Autos im Stadtgebiet. Ebenso ein Elektro-Bürger*innen-Fahrzeug (Carsharing) steht den Bürger*innen der Stadt Ahlen zur Verfügung.
Ziel	■ Reduzierung von Emissionen ■ Sicherstellung der Verbreitung zukunftsfähiger Antriebstechnologien durch Bereitstellung erforderlicher Infrastrukturen
Maßnahme	■ Lade- und Tankstationen sind eine wesentliche Voraussetzung für die stärkere Nutzung alternativer Antriebe. Stand 09/2020 gibt es an neun Standorten im Stadtgebiet öffentlich zugängliche Ladestationen. ■ Die nächstgelegenen Wasserstofftankstellen befinden sich in Münster, Kamen und Rheda-Wiedenbrück. ■ Ergänzend zu den nachfolgend aufgeführten Handlungsansätzen zum Infrastrukturausbau können folgende Bausteine zur Förderung alternativer Antriebe genutzt werden: ○ Integration von Information und Karten mit öffentlichen/halböffentlichen Lademöglichkeiten in der AhlenApp ○ Nutzung eines regional einheitlichen Systems – eine RFID-Karte oder App) zur Freischaltung und Abrechnung des Ladevorgangs ○ Öffentliche Parkplätze mit Sondernutzungsrecht für Elektrofahrzeuge ausstatten ○ Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen mit Lademöglichkeiten ○ Sukzessive Einführung alternativer Antriebe in der kommunalen Fahrzeugflotte, Anreize für die Taxiflotte sowie für Wirtschaftsverkehre schaffen Elektromobilität ■ Elektrofahrzeuge werden überwiegend zuhause über die private Ladestelle geladen. Die Stadt Ahlen berät ihre Bürger*innen bei der Einrichtung von Ladeinfrastrukturen und dem Zugang zu verfügbaren Fördergeldern (insb. auf Bundes- und Landesebene). Der flächendeckende Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes wird daher nicht empfohlen. Für eine Senkung der Nutzungsbarrieren ist das bestehende Angebot an Ladeinfrastrukturen gezielt auszubauen. An Orten, an denen Fahrzeuge länger parken bzw. wo dienstlich genutzte Fahrzeuge (auch Carsharing) aufgeladen werden können, sind weitere AC-Ladeinfrastrukturen einzurichten (u.a. Mobilstationen, Arbeitsplatzschwerpunkte). Für ein attraktives Angebot sind zudem an zentralen und frequentierten Orten Schnellladeinfrastrukturen einzurichten (u.a. Parkhäuser/-plätze, öffentliche Einrichtungen), um auch bei kurzen Standzeiten Elektromobilität im Alltag sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund wird das Aufgreifen einer Privilegierung von E-Autos bei den Stellplätzen empfohlen.

	Wasserstoff ■ Die Stadt Ahlen setzt sich gemeinsam mit den Nachbarkommunen und dem Kreis Warendorf im Klimanetzwerk Kreis Warendorf und darüber hinaus dafür ein, dass eine Wasserstofftankstelle errichtet wird. Die Stadt Ahlen folgt hierbei der jüngst vorgestellten Strategie (03/2020) des Kreises Warendorf zum Umgang mit Wasserstoff als Antriebstechnologie. ■ Der Kreis Warendorf hat eine Machbarkeitsstudie Wasserstoff in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden Ende November 2021 erwartet. Als größte Stadt im Kreis sollte sich die Stadt Ahlen als Standort für die Einrichtung Wasserstofftankstellen stark machen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen/ Landesbetrieb Straßen NRW Beteiligung: Umweltbetriebe Ahlen, lokale Unternehmen, Kreis Warendorf, Nachbarkommunen, EnergieAgentur.NRW

7.7 Die wirtschaftliche Bedeutung Ahlen langfristig sichern, die Wirtschafts- und Güterverkehre nachhaltig steuern

Beim innerstädtischen Ver- und Entsorgungsverkehr findet im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr für Personen keine (unternehmensübergreifende) Bündelung der Warenströme statt. Die Einführung von Logistikkonzepten zur Förderung emissionsarmer Lieferverkehre kann im ersten Schritt vorwiegend auf die erste bzw. letzte Meile zielen. Schwerpunkt ist hierbei die Innenstadt von Ahlen. Mit Hilfe der Bündelung und intelligenten Vernetzung können der Liefer- und Logistikverkehr effizienter und ressourcenschonender durchgeführt werden. Der Einsatz von elektrisch angetriebenen Lieferfahrzeugen leistet einen Beitrag zur Luftreinhaltung vor allem in Innenstädten mit vielen Einzelzielen, aber z. B. auch in den Nahversorgungszentren, den Gewerbegebieten und des Ahlener Logistikzentrums. An Umlade- und Depotstationen an zentralen Verknüpfungspunkten werden Transporte gesammelt und durch intelligente Routenplanung gebündelt. Die Feinverteilung erfolgt dann per Lastenrad oder Elektro-Kleintransporter. Ergänzend können neue Park-, Lade- und Lieferkonzepte den Parkdruck und Behinderungen in engen Straßenzügen minimieren.

■ **Tabelle 19: Übersicht über die Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr**

Wirtschaftsverkehr	
7.1	Citylogistik Ahlen
7.2	Prüfung Einrichtung LKW-Vorrangroutennetz (effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre)

7.1

Citylogistik Ahlen



Lastenräder für die Zustellung auf der letzten Meile (Quelle: DPDHL)

Hintergrund	■ Der größte Anteil an Wirtschaftsverkehr in der Stadt Ahlen entfällt auf Binnenverkehre (40 %) sowie Quell-Zielverkehre (35 %). Durchgangsverkehre in Richtung Drensteinfurt, Hamm, Münster, Sendenhorst oder Beckum erzeugen rund 25 % der Wirtschaftsverkehre in Ahlen. ■ Gerade im Innenstadtbereich bestehen aufgrund der Warenanlieferung Nutzungskonflikte zwischen Lieferverkehr und Rad-/Kfz-Verkehr: Lieferverkehre sind auf Haltemöglichkeiten in möglichst geringer Entfernung zu den Anlieferungszielen angewiesen, um die Zeitverluste durch Auslieferungs- bzw. Be- und Entladevorgänge so gering wie möglich zu halten. Zugleich führen Lieferverkehre vor allem in der Innenstadt zu Nutzungskonflikten, Staulagen sowie Lärmemissionen, die auch die Attraktivität der Ahlener Fußgängerzone einschränken.
Ziel	■ Steuerung des Wirtschaftsverkehrs zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf stark belastete Straßen sowie Reduzierung der Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsträgern ■ Verlagerung von Transporten auf emissionsarme Verkehrsmittel für die letzte Meile
Maßnahme	■ Durch ein übergeordnetes Citylogistikkonzept wird ein ganzheitlicher städtischer Ansatz zur Steuerung des Wirtschaftsverkehrs im Stadtgebiet verfolgt, um Spitzen des Wirtschaftsverkehrs abzufangen bzw. Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsträgern zu reduzieren. ■ Für die Erstellung eines Citylogistikkonzeptes sollte eine grundlegende Voruntersuchung der lokalen Wirtschaftsverkehrsströme erfolgen, um daraus resultierend mögliche Maßnahmen für die Stadt Ahlen abzuleiten. Grundlegende Ansatzpunkte für ein Citylogistikkonzept sollten sein: ○ Prüfung Einrichtung weiterer Ladezonen ○ Erprobung von innovativen Distributionssystemen (z .B. in Form von dezentralen Pack- oder Paketstationen). Impelementierung eines Pilotprojekts in einem Teilraum der Innenstadt oder auch branchenspezifisch. Ausgangspunkt kann eine bestehende Ladezone sein,

	von der aus Geschäfte per Lastenfahrrad oder Handkarren beliefert werden ○ Identifizierung weiterer Geschäfte und Bereiche für die Ausdehnung des probeweisen Einsatzes emissionsarmer Fahrzeuge (z. B. Lastenrad) für die Zustellung auf der letzten Meile ○ Ausdehnung von Hub-Strukturen (Logistik-Hubs in Stadt-/ Siedlungsrandlage) in Zusammenhang mit dem Ahlener Logistikzentrum (ALZ) zur Bündelung von Transportwegen ○ Prüfung der Durchsetzung weiterer Regulierungsmaßnahmen (z. B. Verkehrslenkung, Lieferzeitfenster) ○ Langfristig Vorbereitung eines Probetriebs zur automatisierten Zustellung (z. B. durch autonome Fahrzeuge) ■ Einrichtung von Umlade-/ Depotstationen und/ oder Mikrodepots, um die Zustellungswege in der Feinverteilung im Stadtgebiet und den Ortsteilen zu verkürzen. Ziel ist, dass Waren für ein bestimmtes Gebiet kund*innennah und anbieter*innenübergreifend zwischengelagert und bspw. mit Lastenfahrrädern oder elektrischen Lieferfahrzeugen auf der letzten Meile zugestellt werden. ○ Die Förderung und Umsetzung von Umlade-/ Depotstationen und/ oder Mikrodepots kann zu Kostenvorteilen bei Logistkdiensleistern und zu besseren Lebens- und Aufenthaltsbedingungen für Anwohner*innen und Besucher*innen führen. Auch sind geringere Beeinträchtigungen für Straßen beziehungsweise Straßenräume zu erwarten, die sonst zum Teil auf mittelgroße und große Lkw zurückzuführen sind. ○ Neben Containern oder stationierten Fahrzeugen kommen auch leerstehende Gebäude als Mikro-Depots in den Zustellbezirken in Frage. Hierbei kann eine kooperative Gebäude- und Flächennutzung interessant sein, um die zum Teil hohen Miet- und Nebenkosten auf mehrere Parteien zu verteilen und Kostenvorteile zu erzielen. Mögliche Standorte können aktuelle Leerstände und die im Einzelhandelskonzept (2015) erfassten Potenzialflächen (S. 122 ff.) sein. ○ Anzustreben ist die Kombination, Pakete und Waren mit dem ALZ über ein zentrales Verteilzentrum mit Fern- und Nahverkehrsfahrzeugen, sowie lokalen Logistikhubs, die speziell auf die fahrrad- oder kleinstfahrzeuggestützte Zustellung und/ oder Abholung von Paketen auf der „Letzten Meile“ ausgerichtet und von mehreren Dienstleistern gemeinsam genutzt werden können, zu transportieren.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßen.NRW, Gewerbetreibende/ Unternehmen in der Stadt Ahlen, Ahlener Logistikzentrum (ALZ), Logistikanbietende/ Transportunternehmen, IHK Westfalen

7.2	Prüfung LKW-Vorrangroutennetz (effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre)
Hintergrund	■ Unzureichende und fehlende Spezifikationen zu kommunalen Einschränkungen und Rahmenbedingungen in herkömmlichen Lkw-Navigationsgeräten führen dazu, dass Lkw-Verkehre auch in sensibleren Bereichen verkehren ■ Ausweichverkehre bei Stau und die mautfreie Abkürzung zwischen den Autobahnen A1 und A2 erzeugen starke zusätzliche verkehrliche Belastungen im Ahlener Stadtgebiet ■ Aufgrund ihrer Lärm- und Schadstoffemissionen sowie ihres Gewichts sollen Lkw-Verkehre auf dem Vorrangstraßennetz abgewickelt und aus dem nachgeordneten Straßennetz möglichst herausgehalten werden.
Ziel	■ Die zu erwartende Verbesserung der innerstädtischen Luftqualitäten sowie einer verbesserten Verkehrsabwicklung ergibt sich durch die Verlagerung großer Anteile des Lkw-Verkehrs auf die Umfahrrouten bzw. das klassifizierte Vorrangnetz ■ Abbau Flächen- bzw. Nutzungskonkurrenz im Straßenraum ■ Reduktion von CO₂-Ausstoß und Lärm von Liefer- & Durchfahrtsverkehr in sensiblen Bereichen
Maßnahme	■ Ziel ist, ein Vorrangroutennetz für Lastkraftwagen zu definieren, um das Festfahren von Lastkraftwagen zum Beispiel unter zu niedrigen Brücken zu verhindern, Wohngebiete zu entlasten sowie die Nutzung von ungeeigneten Straßen durch Lastkraftwagen zu verhindern ■ Es wird somit aus verkehrs-, städtebaulicher und umweltpolitischer Sicht steuernd in die Routenwahl der Logistikverkehre eingegriffen, um diese umfassend zu unterstützen. Hierzu gehört auch die Ausweisung von Ruheplätzen für LKW-Fahrende ■ Das Lkw-Vorrangrouten Netz orientiert sich am klassifizierten Straßennetz. Für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre werden neben dem Vorrangroutennetz in ihrem Zuständigkeitsbereich als Mindestanforderungen die Restriktionen: Höhen-, Gewichts-, und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote erfasst. Weitere Restriktionen können integriert werden. ■ Ein regionales Zusammenwirken für die gezielte Steuerung der Logistikverkehre nicht erst im Stadtgebiet von Ahlen ist erforderlich. Hierfür ist eine Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den Regional- und Fernverkehr im übergeordneten Straßennetz in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Kreis Warendorf erforderlich
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen, Landesbetrieb Straßen.NRW, Kreis Warendorf Beteiligung: Wirtschaftsförderung, Ministerium für Bauen, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, Unternehmen, Nachbarkommunen und Kreise

7.8 Die Ahlener Bürger*innen durch Kommunikation und Mobilitätsmanagement für ihr Verkehrsverhalten sensibilisieren und die Verkehrssicherheit erhöhen

Durch eine verbesserte Information und Kommunikation zu allen Mobilitätsangeboten in der Stadt werden der umweltfreundliche Verkehr sowie intermodale Wegeketten attraktiver. Somit wird der Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und eine bessere Auslastung der Mobilitätsangebote gefördert. Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität kann dabei Hinweise zu neuen Linienangeboten, Tarifen und Taktverdichtungen im ÖPNV umfassen oder Pkw-Besitzenden die Vorteile von energiesparenden Nachrüstungen vermitteln. Die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z. B. neue Routen oder ein verbessertes Serviceangebot, müssen kontinuierlich zielgruppenspezifisch vermittelt werden. Bei den Formaten für die Öffentlichkeitsarbeit sind keine Grenzen gesetzt, von Veranstaltungen über Imagekampagnen in Print und Onlinemedien bis hin zu Flashmobs und Aktionstagen.

Um den Alltag der Pendler*innen zu erleichtern, könnten Betriebe und die Stadt Ahlen mit betrieblichem sowie kommunalem Mobilitätsmanagement vielfältige organisatorische Lösungen erproben. Die Akzeptanz von (neuen) Mobilitätsangeboten steigt auch bei Berufspendler*innen deutlich, wenn sich die Nutzer*innen gut informiert fühlen. Hierfür bieten Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements einen großen Baukasten verschiedener Einsatzfelder.

■ **Tabelle 20: Übersicht über die Maßnahmen zu Kommunikation und Mobilitätsmanagement**

8.1	Mobilitätsmanagement
8.1.1	Kommunales Mobilitätsmanagement
8.1.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
8.1.3	Schulisches Mobilitätsmanagement (inkl. Kita)
8.1.4	Mobilitätsmanagement für Senior*innen
8.2	Mobilität als Marke
8.3	Öffentlichkeitsarbeit, Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
8.4	Mobilitätskampagnen und -aktionen: Fortführung Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr und Erweiterung auf nachhaltige Mobilität

8.1	Mobilitätsmanagement
Hintergrund	■ Häufig getrennte Betrachtung von Mobilität und Verkehr in der Planung und den verschiedenen Fachressorts in der kommunalen Verwaltung ■ Mobilität bzw. Verkehrsarten meist losgelöst von anderen Verkehrsarten berücksichtigt und geplant ■ Seit 2018 werden mit der Schaffung der Stelle einer/s Mobilitätsmanager*in und dem Beitritt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität der Mitarbeitenden erarbeitet und geprüft. Aktuell befindet sich die Stadtverwaltung Ahlen in der Bearbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes.
Ziel	■ Verbesserung der Aufenthaltsqualität ■ Verbesserung Erreichbarkeiten im Nahbereich ■ Förderung des Umweltverbundes ■ Reduzierung der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet ■ Imagegewinn der Verwaltung ■ Mitarbeitendengewinnung – Attraktivität als Arbeitgeber*in
Maßnahme	■ Durch die Einrichtung eines Mobilitätsmanagements wird eine städtische Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung der Mobilität verfolgt ■ Dies erfordert ein durch die verschiedenen Akteure abgestimmtes Bewusstsein für das gesamtstädtische Mobilitätsverständnis und sollte auf die Ebene der Fachplanung als auch der Politik integriert und mitgetragen werden (Querschnittsaufgabe) ■ Tätigkeitsfelder des Mobilitätsmanagements: ○ Koordination der Planung ○ Zielvorgaben der Kommunalpolitik sowie der Verwaltung miteinander abzugleichen ○ Ursachenanalyse bei Soll-Ist-Abweichungen ○ Reporting und Beratung der Führungskräfte innerhalb der Kommunalverwaltung sowie ○ Kontinuierliche Evalutation/ Monitoring ■ Die Beteiligung der einzelnen Facharbeitsgruppen sowie der Bevölkerung ist bei der der Aufstellung eines Mobilitätsmanagements unerlässlich. ■ Erhalt und Ausbau der interkommunalen Partnerschaften mit den Nachbarkommunen Sendenhorst, Beckum, Hamm und Drensteinfurt sowie dem Kreis Warendorf zur regionalen Einbindung und Abstimmung des Mobilitätsmanagements ■ Verfolgung von individualisierten Marketingstrategien, welche auf die jeweilige Zielgruppe ausgerichtet sind (z. B. für Neubürger*innen Bereitstellung von Informationsmaterialien zum Umweltverbund bzw. Schnupperangeboten) ■ Eine Einteilung/ Abgrenzung der Zielgruppen erfolgt häufig nach soziodemografischen Merkmalen wie Alter, Familienstand sowie Erwerbsstatus. Darüber hinaus Berücksichtigung von räumlichen und institutionellen Merkmalen. Möglich Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind: ○ Neubürger*innen ○ Tourist*innen ○ Kinder und Jugendliche ○ Schüler und Studierende

	○ Senior*innen ○ Familien ○ Beschäftigte eines Betriebes ○ Migrant*innen ■ Evaluierung von durchgeführten Maßnahmen und deren Wirkungsgrad und konsequente Fortsetzung weiterer Maßnahmenansätze des Mobilitätsmanagements
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Nachbarkommunen, Zukunftsnetz Mobilität NRW

8.1.1	Kommunales Mobilitätsmanagement
Hintergrund	■ Die Stadtverwaltung dient als Vorbild zur Schaffung und Umsetzung einer Mobilitätswende, insbesondere vor dem Hintergrund des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter*innen
Ziel	■ Effizienter Betrieb innerhalb der Stadtverwaltung (z. B. Stellplatzbedarf für Mitarbeiter*innen) ■ Imagegewinn der Verwaltung ■ Mitarbeitendengewinnung – Attraktivität als Arbeitgeber*in
Maßnahme	■ Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (inkl. städtischer Töchter) umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der städtischen Mitarbeitenden auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten, die Parkraumausstattung der Verwaltung und der städtischen Tochtergesellschaften sowie die Kfz in den jeweiligen Fuhrparks betreffen. Durch Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltungsstrukturen sowie im Bereich der städtischen Tochtergesellschaften kann die Stadt einerseits eine Vorbildfunktion einnehmen und andererseits durch die Vielzahl an Mitarbeitenden bereits für erste Wirkungen im Mobilitätsverhalten der Stadtgesellschaft sorgen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit Ideen und Konzepte zu erproben und so Know-How für die Übertragung und Weiterentwicklung der Maßnahmen für Betriebe und Unternehmen zu generieren. ■ Grundlegende Handlungsansätze können sein: ○ Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ bzw. Nutzung des im Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes etablierten Lenkungskreises, um Maßnahmen in ein Gesamtkonzept des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zu überführen ○ Einführung eines Jobtickets ○ die verbesserte Fahrgastinformation im Rathaus durch digitale Echtzeitinformationen ○ Anschaffung von flexibel nutzbaren umweltfreundlichen Dienstfahrzeugen; sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotten auf emissionsarme/-freie Antriebsformen im Zuge der regulären Austauschzyklen ○ Einrichtung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten ○ Ausarbeitung von Finanzierungsmodellen für Mitarbeitende insb. für Pedelecs und E-Bikes (Stichwort: Dienstradleasing) ○ Erweiterung der Radabstellanlagen sowie Ausbau von Serviceangeboten für Fahrräder (z. B. vergünstigte Fahrradinspektionen; Werkstatt) ○ Aufbau eines Intranet-basierten Mitfahrportals zur Förderung von Fahrgemeinschaften ○ Ausbau von Homeoffice-Modellen & Einführung von mehr Telefon-, Web- und Videokonferenzen zur Vermeidung von Dienstreisen und -fahrten ○ Bewirtschaftung von Pkw-Stellplätzen
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Zukunftsnetz Mobilität NRW

8.1.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
Hintergrund	■ Betriebliches Mobilitätsmanagement ist in der Stadt Ahlen nicht weit verbreitet. Ein täglich hohes Verkehrsaufkommen in den Gewerbegebieten verdeutlicht dies. ■ Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet finanzielle Vorteile sowohl für Beschäftigten, den Unternehmen ■ Beitrag zum Klimaschutz
Ziel	■ Entlastung des lokalen Straßennetzes und Einsparung von Stellplätzen am Arbeitsplatz ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstelle ohne Auto ■ Infrastrukturelle oder ÖPNV-betriebliche Maßnahmen für das Gebiet werden durch Mobilitätsmanagement flankiert und so besser in Wert gesetzt ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der örtlichen Wirtschaft und Mobilitätssicherung der Mitarbeitenden
Maßnahme	■ Die Stadt Ahlen unterstützt Unternehmen bei der Einführung von BMM. Diese setzen es eigenständig um. Es kann von Seiten der Stadt Ahlen Informationstage geben sowie mit einzelnen Unternehmen grundsätzlich Möglichkeiten für einzelne BMM-Maßnahmen erarbeitet werden. ■ Erste Maßnahmenansätze dazu können sein: ○ Befragung der Mitarbeitenden zur Abfrage des derzeitigen Mobilitätsverhaltens sowie von Wünschen und Anregungen ○ Durchführung von Informationsveranstaltungen für die Beschäftigten ○ Erstellung eines unternehmensinternen Mobilitätskonzeptes ○ Vergünstigung von Jobtickets seitens der Arbeitsgeber ○ Prüfung Einrichtung von firmeneigenen Mobilitätsangeboten, wie z. B. Betriebsbus, Einsatz Lastenräder in den Betrieben als Dienstfahrzeuge ○ Einrichtung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten ○ Ausarbeitung von Finanzierungsmodellen für Mitarbeitende insb. für Pedelecs und E-Bikes (Stichwort: Dienstradleasing) ○ Erweiterung der Radabstellanlagen sowie Ausbau von Serviceangeboten für Fahrräder (z. B. vergünstigte Fahrradinspektionen; Werkstatt) → Möglichkeiten des ADFC zur Zertifizierung von fahrradfreundlichen Arbeitgebern wahrnehmen ■ Die komplette Beförderungskette Tür zu Tür überschreitet typischerweise Kommunalgrenzen. Statt nur am Ziel des Pendelns restriktiv anzusetzen, werden Pull-Anreize an der Quelle des Verkehrs (erste Meile zum ÖPNV) mit Push-Maßnahmen am Ziel (Stellplatzbewirtschaftung) und Mobilitätsangeboten kombiniert. ■ Die gemeinsame Betrachtung von Unternehmen bzw. der Mitarbeiter*innenmobilität in einem Quartier oder Gewerbegebiet erlaubt ggf. unternehmensübergreifende Mobilitätslösungen, u.a. durch Skaleneffekte
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Nachbarkommunen, Kreis Warendorf, Unternehmen, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ahlen, IHK, Kreishandwerkerschaft, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Fahrradfachhandel, Zukunftsnetz Mobilität NRW

8.1.3	Schulisches Mobilitätsmanagement
Hintergrund	■ Weiterentwicklung des schulischen Mobilitätsmanagements und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen ■ Elterntaxi-Problematik (politische Anfrage Kiss-and-go-Zonen) betrifft alle Schulstandorte im Stadtgebiet. Vor dem Schulbeginn und zum Schulende entsteht durch die hohe Anzahl an Hol- und Bringverkehren ein übermäßiges Verkehrsaufkommen an den Schulstandorten. ■ Ein Förderantrag für Schulwegpläne wurde bei der Bezirksregierung Münster gestellt, der Zuwendungsbescheid liegt vor. Pro Jahr soll die Maßnahme an 2 bis 3 Grundschulen umgesetzt werden
Ziel	■ Förderung der eigenständigen Teilhabe von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr ■ Förderung der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung ■ Verbesserung der Aufenthaltsqualität ■ Verbesserung Erreichbarkeiten im Nahbereich ■ Förderung des Umweltverbundes ■ Reduzierung der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet
Maßnahme	■ Sichere, nachhaltige und umweltfreundliche Gestaltung der Schulwege, um somit bewusstes Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen zu fördern ■ Neben den Kindern und Jugendlichen ist eine Sensibilisierung der Eltern wichtig, damit diese ihre Kinder nicht in der Wahl des Mobilitätsverhaltens beeinflussen und ihnen eine selbstständige Mobilität ermöglichen ■ Übergeordnete Handlungsfelder des schulischen Mobilitätsmanagements sind: ○ Infrastruktur und Verkehrsregelung ○ Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen zur frühzeitigen Vertiefung und Integration in den Schulalltag ○ Organisation und Information Konkrete Handlungsansätze: ■ Erstellung von Schulwegeplanungen für die einzelnen Schulen im Stadtgebiet, um Probleme im Umfeld der Schule und auf dem Schulweg zu erkennen und dafür zu sensibilisieren ○ Befragung zu Verkehrsmittelwahl, Schulwegrouten, Problemen und Gefahrenstellen ○ Durchführung einer Schulwegbegehung (Untersuchung der Hauptschulwege) ○ Erarbeitung von Routenempfehlungen und deren Umsetzung in der Ausgestaltung der sicheren Infrastruktur ■ Einrichtung von sogenannten „Eltern-Taxi-Zonen“ im näheren Umfeld der Schulen, wobei die Kinder die „letzte Meile“ des Schulweges selbstständig zurücklegen sollten (ca. 250 bis 400 m vom Schulgelände entfernt) ■ Etablierung von bewegungsfördernden Programmen sowie Aktionen und Kampagnen zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: , Schulen und Schulbehörde, Polizei, Verbände und Institutionen

8.1.4	Mobilitätsmanagement für Senior*innen
Hintergrund	■ Weiterentwicklung des kommunalen Mobilitätsmanagements angepasst auf die Zielgruppe der Senior*innen ■ Autofreundliche Stadt- und Verkehrsplanung in den letzten Jahrzehnten hat zu einem Attraktivitätsverlust von öffentlichen Räumen geführt, welche vor allem für die Mobilität älterer Personengruppen eine wichtige Voraussetzung ist
Ziel	■ Ermöglichung einer selbstständigen und verbesserten Teilhabe im Straßenverkehr für ältere Personen ■ Verbesserung der Aufenthaltsqualität ■ Verbesserung Erreichbarkeiten im Nahbereich ■ Förderung des Umweltverbundes ■ Reduzierung der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet
Maßnahme	■ Barrierefreie und möglichst umwegefne Gestaltung des Fußwegenetzes ■ Durchführung Mobilitätstraining für Senior*innen ■ Durchführung von Aktionstagen (z. B. NRW Rollatortag) zur Informationsweitergabe von praktischen Hilfestellung sowie Sensibilisierung der übrigen Bevölkerung für die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Polizei, Verbände und Institutionen

8.2

„Mobilität in Ahlen“ – Mobilität als Marke



Hintergrund	■ Ahlen besitzt mit „PedAhlen“ und dem „Mobilität in Ahlen“ bereits zwei Marken, die bei relevanten Aktionen und Veranstaltungen sowie digitalen Auftritten und Präsentationen genutzt werden.
Ziel	■ Erhöhung der Bekanntheit und Sichtbarkeit vorhandener und künftiger Mobilitätsangebote durch Bündelung unter dem Markendach „Mobilität in Ahlen“ ■ Verstetigung der Marken in umfangreichen Programmen und Projekten in Ahlen ■ Durch einheitliche Vermarktung der Mobilitätsangebote, Senkung aktueller Zugangshemmnisse und Erhöhung der Nutzendenzahlen im Umweltverbund
Maßnahme	■ Für die Kommunikation und Vermarktung der Mobilitätsangebot in Ahlen wird die Marke „Mobilität in Ahlen“ entwickelt, um zielgruppenorientierte Angebote sowie die entsprechende Kommunikation und Vermarktung nach innen und außen zu schaffen. ■ Ziel ist die Entwicklung eines medienübergreifenden Marketingkonzepts, um auf die Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsangebote hinzuweisen, die es bereits heute in der Stadt Ahlen gibt und die zukünftig geschaffen werden. ■ Mögliche Formate: Website, Plakate, Flyer, Radiowerbung/Videospot, etc. Integration der bisherigen Ansätze, z.B: PedAhlen und im Klimaschutz ■ Mit einem wiederkehrenden Erkennungsmerkmal (z. B. Logo oder Farbe) wird die Sichtbarkeit und die Zusammengehörigkeit bei folgenden Angeboten nach außen kommuniziert: ○ Bussen ○ (E-)Carsharing-Fahrzeugen + - Stellplätzen ○ Leihfahrrädern ○ auf allen Medien und Produkten der Fahrgastinformation, des Marketings und give aways ○ Haltestellen ○ Mobilstationen ○ Fahrradstationen und Fahrradboxen ○ B+R und P+R-Anlagen

	○ Radwege/-streifen ■ Um potenzielle Kund*innen bereits im Informationsprozess auf die im Stadtgebiet vorhandenen Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen und für bestehende Kund*innen die Zugänglichkeit und Möglichkeiten sich zu informieren zu verbessern, kann die Onlinepräsenz/ AhlenApp sowie der Instagram-Auftritt der Stabstelle Klimaschutz und Mobilität als Schnittstelle dienen.
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Landesbetrieb Straßen.NRW, Verkehrsunternehmen, Stadtwerke Ahlen, Kreis Warendorf, ZVM Bus, ggf. Mobilitätsdienstleister, ggf. Zukunftsnetz Mobilität NRW

8.3	Öffentlichkeitsarbeit, Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
Hintergrund	■ Um nachhaltige Mobilität und eine entsprechende Mobilitätskultur in der Bevölkerung der Stadt Ahlen zu verankern, ist ein breiter Austausch der unterschiedlichen Akteure und der in der Stadt mobilen Menschen erforderlich. Bewusstseinsbildung und Akzeptanz sind entscheidende Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV, die ggf. auch „zu Lasten“ des Kfz-Verkehrs gehen. ■ Für ein Gelingen der mit dem Mobilitätskonzept verfolgten Zielstellung zum Ausbau nachhaltiger, umweltgerechter Mobilitätsangebote ist ein Bewusstseinswandel sowie die gegenseitige Rücksichtnahme in der Stadtgesellschaft erforderlich.
Ziel	■ Inwertsetzung und Bekanntmachung von Mobilitätsmaßnahmen durch Sichtbarkeit und direkte Ansprache der Bevölkerung ■ Förderung einer höheren Nutzung des Umweltverbundes und von Sharing-Angeboten ■ Ein höherer Modal Split des Umweltverbundes geht mit einer Reduzierung des Fahrtenaufkommens im motorisierten Individualverkehr einher ■ Imagegewinn der Stadt Ahlen in der lokalen und regionalen Öffentlichkeit
Beschreibung	■ Bausteine einer Marketing- und Kommunikationsstrategie sind: ○ Übergreifende Öffentlichkeitsarbeit sowohl zum Erarbeitungs- als auch zum Umsetzungsprozess des Ahlener Mobilitätskonzeptes und Mobilitätsthemen im Stadtgebiet und der Region ○ Verständliche Aufbereitung von Informationen über bestehende und neue Angebote sowie Anreize zur Nutzung durch positive Berichterstattung zu erfolgreichen Projekten und Maßnahmen im Stadtgebiet ○ Leicht zugängliche sowie fortlaufend zeitgemäße Informationsbereitstellung sowohl analog als auch digital (verschiedene Medien und Plattformen) ○ Einheitliches Erscheinungsbild (siehe Maßnahme 8.2 Mobilität als Marke) ○ Zur Kommunikationsstrategie gehört ebenfalls auf Alternativen sowie Innovationen hinzuweisen und diese durch öffentliche Aktionen, Aktionstage und -kampagnen erlebbar zu machen (siehe Maßnahme 8.4) ○ Feste Etablierung der im Mobilitätskonzept eingeführten Lenkungsgruppe Mobilität als regelmäßiges Gremium (ca. zweimal jährlich) ○ Begleitung der Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes durch die Arbeitsgruppen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Weiterhin wird die Einrichtung einer AG „Alternative Antriebe“ sowie einer AG „Marketing & Kommunikation“ angestrebt. ○ Laufende Beteiligung der Öffentlichkeit, ggf. auch im Rahmen von Veranstaltungen
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: lokale Medien (Presse, Radio, ggf. Lokalfernsehen)

8.4

**Mobilitätskampagnen und -aktionen: Fortführung
Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr, Erweiterung auf nachhaltige
Mobilität**



Aktions- und Informationsstand zum STADTRADELN in Ahlen

Hintergrund	■ In Ahlen wurden bereits vielfältige Mobilitätskampagnen durchgeführt und teils längerfristig etabliert (z.B. Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche, Sattelfest) ■ Für die Umsetzung einer erfolgreichen Mobilitätswende im Stadtgebiet Ahlen gilt es, die bestehenden Mobilitätskampagnen und -aktionen zu erhalten und durch weitere, integrierte Aktionstage/-Wochen zu ergänzen ■ Nutzung der Synergien zu bestehenden andauernden Mobilitätskampagnen, z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche jeweils im September
Ziel	■ Inwertsetzung von Mobilitätsmaßnahmen durch Sichtbarkeit und direkte Ansprache der Bevölkerung ■ Bekanntmachung der Mobilitätsangebote mit dem Ziel der Verlagerung vom Pkw auf Bus/Fahrrad ■ Imagegewinn in der lokalen und regionalen Öffentlichkeit ■ Reduktion von CO₂ durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund
Maßnahme	■ Um die Bürger*innen der Stadt Ahlen für Mobilitätsthemen zu sensibilisieren und Aufmerksamkeit zu erhalten, sollen die in den letzten Jahren vorrangig im Rahmen von PedAhlen (Kampagne zur Verkehrssicherheit und dem Miteinander im Straßenverkehr) durchgeführten Mobilitätskampagnen stetig weitergeführt und ausgebaut werden. ■ Hierzu zählen Kampagnen zum Radverkehr:

	○ Fortführung PedAhlen ○ Fortführung Aktion Stadtradeln (gemeinsames Sammeln von Fahrradkilometern an 21 festgelegten Tagen) ○ Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit) ○ Temporäre Einrichtung von Pop-Up-Radwegen ■ Öffentlichkeitsarbeit zum ÖPNV: ○ Marketingkonzept „Der neue Takt für deinen Bus“ im Zuge möglicher Ausweitung des Taktangebotes oder „Dein neuer StadtBus Ahlen“ in der Angebotsumstellung der StadtBus-Verkehre ■ Informationen zur Elektromobilität: ○ Testtage für Elektromobilität (Bürger*innen oder auch der Wirtschaft Elektromobilität näher bringen – zum Anfassen) ■ Integrierte Mobilitätskampagnen: ○ Durchführung eines Mobilitätstages (Informationsstände für Bürger*innen, kostenlos Fahrten mit dem ÖPNV, Testfahrten mit Pedelecs, etc.) ○ temporäre Verkehrsversuche bzw. Pilotprojekte ■ Verkehrssicherheitskampagnen: ○ Informationsoffensive für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr ○ Teilnahme Europäische Mobilitätswoche (2020 erste Teilnahme) ○ Speziell zugeschnittene Informationen für bestimmte Zielgruppen, wie z. B. ältere Menschen, Jugendliche, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen ○ Verkehrssicherheit auch als Thema in Mobilitätsaktionen und eigenen Aktionen, z.B. zur schulischen Mobilität („Sicher zur Schule“, Programm Verkehrszähler des Zukunftsnetzmobilität NRW) ■ Erweiterung bzw. Fortführung von bereits erfolgreichen Kampagnen, zur Sensibilisierung des individuellen Mobilitätsverhaltens und ggf. deren Änderung ○ Autofreien Tag ○ Autofreien Monat („Lappen los“)
Zuständigkeit	Federführung, Finanzierung: Stadt Ahlen Beteiligung: Lokale Wirtschaft, Verkehrsunternehmen, Zivilgesellschaftliche Organisationen, Polizei, Zukunftsnetz Mobilität NRW

8 Priorisierung und Umsetzungsfolge der Maßnahmen

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden eine Vielzahl von Maßnahmenansätzen durch Beteiligungsformate der Politik und der Bürger*innen Ahlens, durch Abstimmungsrunden mit Fachgremien sowie bestehende politische Beschlüsse und Planwerken gesammelt. Entsprechend der strategischen Lücken, für die in den bisherigen Planwerken keine Maßnahmen entwickelt wurden, die aber für die Schwerpunkte des Mobilitätskonzeptes der Stadt Ahlen relevant sind, wurden weitere Maßnahmenvorschläge entwickelt. Im Laufe des Bearbeitungs- und Abstimmungsprozesses wurden die Maßnahmenansätze verdichtet, sodass insgesamt 43 Maßnahmen formuliert wurden. Zur Effizienzsteigerung und letztendlich einer beschleunigten Umsetzbarkeit der Maßnahmen werden die Maßnahmen bewertet und priorisiert.

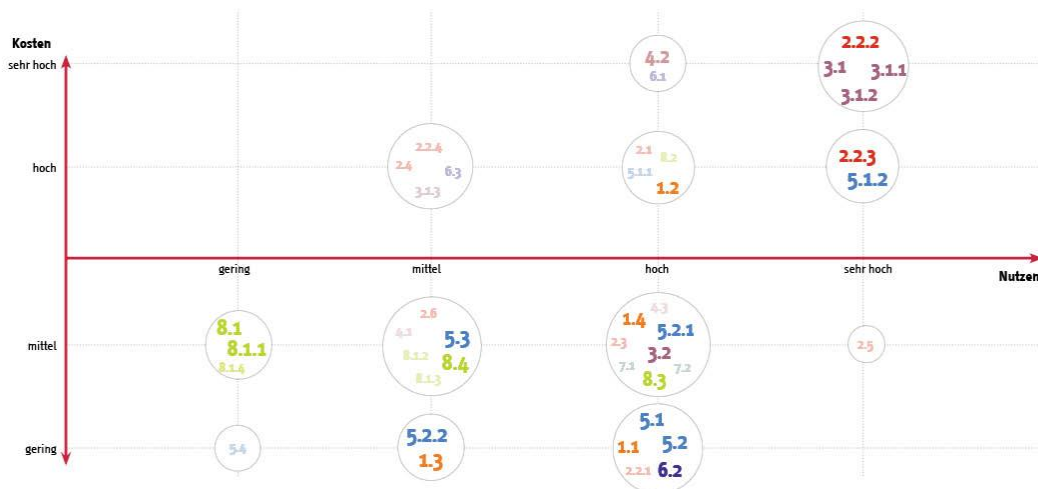
8.1 Kosten-Nutzen-Bewertung

Zur Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Ziel ist es, durch die Priorisierung eine Strukturierung des Maßnahmenkonzeptes vorzunehmen und Maßnahmen mit besonderer Wirkung zur Erreichung der definierten Mobilitätsziele hervorzuheben.

Das Maßnahmenkonzept umfasst Maßnahmen, die zur Erreichung der vereinbarten Ziele oder Teilziele des Mobilitätskonzeptes beitragen. Um für die Umsetzung der Maßnahmen eine Gewichtung vorzunehmen, wurden die Maßnahmen drei Prioritätenstufen („gering“, „mittel“ und „hoch“) zugeordnet, die sich aus dem Wirkungsgrad der Zielerreichung ergeben. Die Prioritätenabgrenzung ist aus dem Zielkonzept abgeleitet und wurden im Gutachterteam mit den Planungspartner*innen abgestimmt.

Zusätzlich wurde der finanzielle Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen abgeschätzt. Das Bezugsjahr der Abschätzung ist das Jahr 2020. Die Kostenangabe bezieht sich in der Regel auf die Sachkosten der Einzelmaßnahmen. In Einzelfällen werden aber auch Personal- oder Gesamtkosten dargestellt, wenn die Aufwendungen nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können. Der jeweilige Bezug, z. B., ob es sich um Kosten einer Einzelmaßnahme oder den Kostenaufwand für mehrere Umsetzungsschwerpunkte in Ahlen handelt, ist den Maßnahmensteckbriefen zu entnehmen. Für Maßnahmenvorschläge, die rein planerische bzw. konzeptionelle Maßnahmen umfassen, erfolgte die Bewertung bezogen auf die eigentliche Maßnahmenumsetzung.

■ **Abbildung 7: Kosten-Nutzen-Bewertung**



1.1 Priorität hoch 1.1 Priorität mittel

Bei allen Maßnahmen wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, die die abgeschätzten Kosten sowie die Wirkungen der Maßnahmen bezogen auf die Handlungsziele des Mobilitätskonzeptes zusammenführt. Ziel ist es, eine Priorisierung und Strukturierung des Maßnahmenkonzeptes vornehmen zu können und Maßnahmen mit besonderer Wirkung hervorzuheben.

Bei der Prioritäteneinschätzung erfolgt eine Bewertung von Maßnahmen unabhängig der Kosten. Durch die Bewertung wurden die 43 Maßnahmen anhand ihres Wirkungsgrades, insbesondere aber auch im Beteiligungsprozess (Bürgerinnen und Bürger sowie Arbeitskreise), hervorgehoben zu sogenannten Schlüsselmaßnahmen, die in den kommenden Jahren prioritär für eine verbesserte Mobilitätsentwicklung in der Stadt Ahlen umgesetzt werden sollen.

Das Maßnahmenkonzept kann mit Hilfe einer Reihe von Fördermöglichkeiten umgesetzt werden. Hierzu zählen aktuelle Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene zum Klimaschutz, im Bereich Mobilität/Verkehr sowie Städtebau. Daneben besteht die Möglichkeit, Projekte oder Vorhaben mit finanzieller Beteiligung privater Institutionen und dem Kreis Warendorf zu finanzieren.

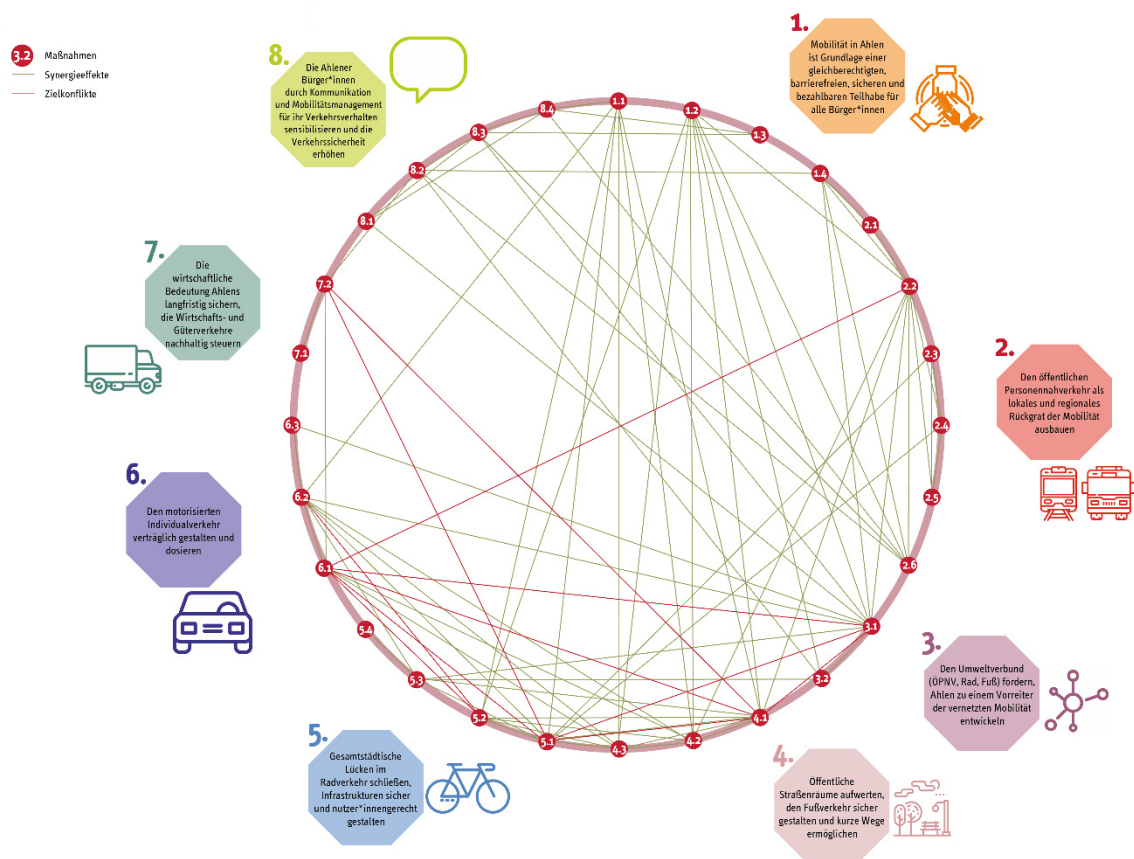
8.2 Synergien und Zielkonflikte

Mit der Entwicklung der Maßnahmenkonzeption sind selbstverständlich nicht nur Synergien und eine gesamtstrategische Erhöhung der Wirksamkeit für die Zielerreichung des Maßnahmenkonzeptes verbunden. Zugleich bestehen zwischen einzelnen Handlungsfeldern und auch Maßnahmen Zielkonflikte.

Ein Konzept kann es sicher nicht allen Zielen gleichmäßig recht machen. In der Abbildung Synergieeffekte und Zielkonflikte wird daher aufgezeigt, wenn zwischen Maßnahmen besondere Zielkonkurrenzen oder auch auffällige gegenseitige Unterstützung bestehen. Deutlich bleibt die Konkurrenz um öffentliche Mittel und den begrenzten Platz im Straßenraum - zwischen dem bisher dominanten Autoverkehr und den anderen Verkehrsmitteln, die in besserer Qualität letztlich auch den Autoverkehr entlasten sollen. So machen die Einrichtung neuer Radwege und die Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen den Radverkehr attraktiver, können jedoch zu geringeren Kapazitäten und höheren Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr führen.

Für den Umgang mit solchen Zielkonkurrenzen ist ein Fachressort übergreifender Planung notwendig, die Lösungswege entwickelt, die den öffentlichen Interessen insgesamt am besten entspricht. Transparente Entscheidungsprozesse und öffentliche Beteiligung sorgen hierbei für bestmögliche Akzeptanz. Die zahlreichen Synergien verdeutlichen, dass sich die Stadt Ahlen an vielen Stellen mit Mut für neue Wege und Innovationen entschieden hat. Wichtig ist dabei die Bereitschaft, aus guten Beispielen zu lernen und Zuständigkeitsgrenzen durch gemeinsames Handeln zu überwinden.

■ **Abbildung 8: Synergieeffekte und Zielkonflikte**



8.3 Zeitliche Reihung der Maßnahmenumsetzung

Für die künftige Steuerung und Koordinierung der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen werden die Maßnahmen auf Grundlage der Priorisierung der Kosten-Nutzen-Bewertung und der Ermittlung der Synergie- und Zielkonflikte nach Umsetzungshorizont strukturiert. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind unterschiedliche Zeitrahmen vorgesehen. Die Umsetzung wird dabei in 5-Jahresintervallen abgegrenzt. Unterschieden wird zwischen „bis 2025“, „bis 2030“, „bis 2030+“ und sog. Daueraufgaben. Die Umsetzungsfrist definiert hierbei den angestrebten Realisierungszeitpunkt, wobei bei vielen Maßnahmen ein mitunter langfristiger Planungs- und Abstimmungsprozess einzubeziehen ist. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind Planungsleistungen erforderlich, die im Vorfeld sichergestellt werden

müssen. So kann es vorkommen, dass Maßnahmen mit hoher Priorität aufgrund des erforderlichen Planungsvorlaufs oder bestimmter Rahmenbedingungen dennoch erst mittel- oder langfristig umgesetzt werden können. Daueraufgaben sind vorrangig programmatische Maßnahmenansätze, die kontinuierlich umgesetzt werden und nicht immer bereits konkret verortbare Projekt beschreiben.

■ **Abbildung 9: Maßnahmen-Priorisierung**



Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung wurden Einzelmaßnahmen mit einer anderen Priorität versehen als ursprünglich durch die Gutachter. Aufgrund der hohen Relevanz der Umsetzung dieser Maßnahmen bei der Bevölkerung Ahlens wurden folgende Anpassungen in der Prioritätensetzung vorgenommen:

■ **Tabelle 21: Anpassung Priorisierung der Maßnahmen durch Bürger*innenbeteiligung**

Maßnahme		Anpassung Bürger*innenbeteiligung
M 2.5	Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren	↓ mittlere Priorität
M 3.2	Schnittstellen schaffen	↑ hohe Priorität
M 5.1.1	Interkommunale Radverbindungen	↓ mittlere Priorität
M 5.1.2	Innerstädtische Radhauptverbindungen	↑ hohe Priorität
M 5.2.2	Einrichtung von Fahrradstraßen	↑ hohe Priorität
M 8.2	Mobilität als Marke	↓ mittlere Priorität

Für die Umsetzung der dargestellten Maßnahmenbausteine nach Themenfeldern erfolgt ein Vorschlag aus planerischer Sicht in Form eines Zeit- und Umsetzungsplans. Der Zeit- und Umsetzungsplan berücksichtigt dabei die derzeit bekannten Abhängigkeiten, die bei einer Umsetzung von Maßnahmen z. B. im Bereich des ÖPNV-Angebotes aufgrund laufender Konzessionen bestehen, und schätzt weitere Zeitläufe ein, die für die Umsetzung von Maßnahmen, für die noch detailliertere Prüfungen erfolgen müssen, notwendig sein können. Die Aufbereitung erfolgt bis zum Jahr 2025 als erster absehbarer Zeitrahmen für die Umsetzungsplanung. Das bedeutet nicht, dass mit Maßnahmen mit einem längerfristigen Umsetzungshorizont nicht auch mit einer frühzeitigen Umsetzung begonnen werden sollte. Pauschale Kostenansätze sind hierfür ergänzenden in Tabelle 22 aufgeführt.

■ **Tabelle 22: Vorschlag für einen Zeit- und Umsetzungsplan für die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in der Stadt Ahlen aus planerischer Sicht bis 2025**

Maßnahmenansatz	Wirtschaftliche Auswirkungen
Daueraufgabe	
Flächengerechtigkeit zugunsten von Fuß- und Radverkehr (1.1)	Information und Beratung erfordern personelle Kapazitäten bei der Stadt Ahlen. Es bestehen wirtschaftliche Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen. Bei Umsetzung anfallende weitere Kosten sind abhängig von der Detailplanung den entsprechenden Maßnahmen zugeführt.
Schaffung einer barrierefreien/ barrierearmen Mobilität (1.2)	Für den Bau einer barrierefreien Haltestelle mit Fahrgastunterstand kann eine Pauschalsumme von rund 20.000 bis 35.000 EUR (ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen) angesetzt werden.
Aktionsbündnis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (1.3)	Es bestehen wirtschaftliche Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen. Bei Umsetzung anfallende weitere Kosten sind abhängig von der Detailplanung den entsprechenden Maßnahmen zugeführt.
Verbesserung der Radinfrastruktur (5.2)	Es bestehen wirtschaftliche Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen. Bei Umsetzung anfallende weitere Kosten sind abhängig von der Detailplanung den entsprechenden Maßnahmen zugeführt.
Mobilitätsmanagement (8.1) umfasst auch Kommunales Mobilitätsmanagement (8.1.1), Betriebliches Mobilitätsmanagement (8.1.2), Schulisches	Information und Beratung erfordern personelle Kapazitäten bei der Stadt Ahlen. Für die Durchführung von Veranstaltungen, Materialbereitstellungen und Maßnahmenumsetzungen im Schulumfeld

Mobilitätsmanagement (inkl. Kita) (8.1.3), Mobilitätsmanagement für Senior*innen (8.1.4)	kann von einem Haushaltsansatz von 50.000 Euro / Jahr ausgegangen werden.
Öffentlichkeitsarbeit, Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation (8.3)	Information und Beratung erfordern personelle Kapazitäten bei der Stadt Ahlen. Für die Durchführung von Kampagnen und Erstellung von Werbemitteln kann von einem Haushaltsansatz von 40.000 Euro / Jahr ausgegangen werden.
Mobilitätskampagnen und -aktionen: Fortführung Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr, Erweiterung auf nachhaltige Mobilität (8.4)	Information und Beratung erfordern personelle Kapazitäten bei der Stadt Ahlen. Bei der Durchführung von drei Aktionen / Jahr kann von einem Haushaltsansatz von 30.000 Euro / Jahr ausgegangen werden.
2021	
Prüfung Umsetzung kurzfristige Maßnahmen im StadtBus Ahlen (2.1)	Für den Bau einer barrierefreien Haltestelle mit Fahrgastunterstand kann eine Pauschalsumme von rund 35.000 EUR (ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen) angesetzt werden. Die Mehrleistungen belaufen sich auf rund 40.000 Fahrplan-kilometer / Jahr
Definition von StadtBus-Qualitäten (2.2.1)	Die wirtschaftlichen Wirkungen hängen von den festgelegten Qualitäten ab.
Anbindung von Dolberg – Neukonzeption der Linie 459 / C9 (2.4) Neukonzeption erfolgt, Beschluss zur Umsetzung erfolgt. Laufende Vorabbekanntmachung.	Die Mehrleistungen belaufen sich auf rund 55.000 Fahrplan-kilometer / Jahr, ab 2024
Ahlen regional vernetzt - Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren (2.5) Ausweitung S35 und R51 durch Kreis Warendorf und Beschluss zur Umsetzung von weiteren Mehrfahrten erfolgt. Laufende Vorabbekanntmachung.	Die überwiegenden Mehrleistungen erfolgen über eine Förderung durch den NWL und somit kostenneutral für die Stadt Ahlen. Die Mehrleistungen für weitere Mehrfahrten belaufen sich auf rund 50.000 Fahrplankilometer / Jahr, ab 2024
Prüfung der Ausweitung des Taktangebots zur besseren Anbindung der Ortschaften Vorhelm und Tönnishäuschen Mit Ausweitung S35 und R51 durch Kreis Warendorf bereits in Teilen erfolgt	Keine direkten Mehrkosten

2022	
Ahlen regional vernetzt - Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren (2.5) Direktfahrten Ahlen – Münster	Keine direkten Mehrkosten
Bahnhof Ahlen als zentrale Mobilitätsschnittstelle (3.1.1)	Gesamtkosten ca. 1.000.000 für das gesamte Bahnhofs-umfeld inkl. Radstation
Vorplanung zum Ausbau des ZOB	Kosten Vorplanung ca. 50.000 Euro
Stadtteil-Mobilstationen (3.1.2)	Für die Einrichtung einer Mobilstation mit der vorgesehenen Ausstattung ist von Kosten von 30.000 - 60.000 Euro/ Station auszugehen (ohne Sharingangebote, ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen). Bei einer Umsetzung der Basisvariante (Ausbau von 6 Mobilstationen) würden folglich Kosten zwischen 200.000 bis 300.000 Euro entstehen, bei dem Aufbau des Stadtweiten Netzes mit 13 Standorten belaufen sich die Kosten auf 400.000 bis 800.000 Euro (ohne Sharingangebote, ohne Landkauf, aufwändige Zuwegung und topographisch schwierige Rahmenbedingungen).
Geteilte Mobilität – Stadtweite Leihfahrzeugangebote (3.1.3)	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind. Die Kosten sind abhängig von der Systemwahl (freefloating – stationsbasiert) und dem Betreibermodell,
Interkommunale Radverbindungen (5.1.1)	Für die Einrichtung interkommunaler Radverbindungen kann je nach Ausbaugrad eine Pauschalsumme von 129 Euro /lfd Meter als Radweg und 250 Euro /lfd. Meter als Radschnellweg angesetzt werden.
2023	
Optimierung des StadtBus: Attraktivierung des AST (2.4)	Mehrkosten von ca. 2.000 Euro/ Jahr für die Ausweitung des Angebots am Sonntag. Bei Integration in den AhlenTarif Mehrkosten von ca. 5.000 Euro/ Jahr
Einführung eines einheitlichen AhlenTarifs	Bei Einführung eines stadtweiten Tarifs für 2 Euro: ca. 50.000 €/Jahr; bei Integration AST zzgl. ca. 5.000 Euro/ Jahr. Für einen 1 Euro-Tarif mindestens 250.000 €/Jahr.
Parkraumlentung und -bewirtschaftung (6.2)	Eine konkrete Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind. Als pauschale Kostenansätze herangezogen werden

	können ca. 5.000 Euro/Stellplatzeinrichtung, ca. 10.000 Euro /Stellplatz Parkhaus (Stahl), ca. 25.000 bis 30.000 Euro /Tiefgaragenstellplatz, ca. 650.000 Euro/ Einrichtung dynamisches Parkleitsystem
Voraussetzung für emissionsarme/-freie Antriebe schaffen (6.3)	Eine konkrete Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind. Als pauschaler Kostenansatz herangezogen werden kann rund 25.000 Euro/ DC-Ladesäule und rund 50.000 Euro/AC-Ladesäule.
Umsetzung Mobilstationen Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz, Vorhelm Pankratiuskirche, Dolberg Mitte/Post	Kosten von rund 130.000 – 240.000 Euro sind anzusetzen.
2024	
Anbindung von Dolberg – Neukonzeption der Linie 459/ C9 (2.4)	Betriebsaufnahme, rund 55.000 Mehrkilometer / Jahr
Ahlen regional vernetzt - Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren (2.5) Ausweitung S35 und R51	Die Mehrleistungen für weitere Mehrfahrten belaufen sich auf rund 50.000 Fahrplankilometer / Jahr
Mobilität als Marke (8.2)	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.
Optimierung des StadtBus Ahlen: Liniennetz (2.2.2)	Eine konkrete Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind. Die aktuelle Konzeption sieht Mehrleistungen von rund 110.000 Fahrplankilometern vor,
Optimierung des StadtBus: Ausweitung der Bedienungszeiträume	Eine konkrete Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind. Die Mehrleistungen belaufen sich auf rund 75.000 Fahrplankilometer / Jahr
2025	
Ahlen regional vernetzt - Ausbau der regionalen Anbindung an benachbarte Zentren (2.5) Betriebsaufnahme WLE und neues Liniennetz im Regionalbusverkehr	Eine Aussage zur wirtschaftlichen Wirkung kann erst getroffen werden, wenn weitere Detailprüfungen erfolgt sind.

9 Umsetzung von Maßnahmen

9.1 Umsetzungsprogramm ÖPNV und Vernetzte Mobilität

Der Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes liegt in der Förderung des ÖPNV und der Vernetzung der Mobilitätsangebote. In der folgenden Umsetzungstabelle spiegelt sich dieser Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes wider. So ist von den dargestellten Maßnahmen ein Großteil den Themenfeldern ÖPNV oder Vernetzung zuzuordnen. Ergänzt werden diese durch weitere konkrete Maßnahmen oder solche, deren Planung bereits begonnen hat und die sich in das Mobilitätsleitbild aus Kapitel 6 einfügen.

Die vorliegende Umsetzungstabelle wurde in verwaltungsinterner Abstimmung priorisiert und mit dem Kernteam abgestimmt. Die Tabelle enthält detaillierte Umsetzungs-, Zeit- und Kostendaten.

Darüber hinaus sollen die weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sukzessive anhand ihrer Priorisierung sowie Kosten-Nutzen-Bewertung in den Folgejahren auf Grundlage weiterer politischer Beschlüsse umgesetzt werden.

9.2 Steuerung und Koordinierung der Umsetzung

Die Stadt Ahlen legt mit dem kommunalen Mobilitätskonzept den Grundstein für eine zukunftsfähige Mobilität mit einem Schwerpunkt auf dem Umweltverbund. Vor allem das Zusammenwirken mehrerer mit höherer Priorität versehenen Maßnahmen führt zu einer neuen, flexiblen Mobilität im Stadtgebiet. Darüber hinaus stellen viele vereinzelter Maßnahmen, wie z. B. die Schaffung von barrierefreien/ barrierearmen Wegeketten oder die Flächengerechtigkeit zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, die als Daueraufgaben angesehen werden, wichtige Impulsgeber für die Erreichung mehrere Ziele und eine grundlegende verbesserte Mobilität aller Bürger*innen dar.

Zur Erreichung der Ziele ist in konstruktives Miteinander und die Mitwirkung aller relevanter Akteure aber auch der Zivilgesellschaft Voraussetzung, wobei die Vertreter*innen der Stadt Ahlen, insbesondere die Stabstelle Klimaschutz und Mobilität, als Schnittstelle und Moderatoren fungieren. Ein gut strukturiertes, zielgerichtetes und koordiniertes Planungsverfahren fußt auf der Berücksichtigung von Interessen möglichst vieler Akteure und der Überführung dieser in einen transparenten Planungsprozess mit einer bestmöglichen Abwägung von Alternativen. Vor diesem Hintergrund ist für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmenkonzeption ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren vorzusehen.

In der Bearbeitung des kommunalen Mobilitätskonzeptes wurde durch die eingebundenen Akteure eine Bündelung der Aufgaben und Zuständigkeiten initiiert. Eine Verstetigung der entwickelten Strukturen und die damit einhergehende integrierte, multimodale Behandlung des Themas Mobilität stellt einen wichtigen Grundstein für die Entwicklung einer nachhaltigen, vernetzten Mobilität dar. Sowohl die Zusammenarbeit mit Bund, Land und der Region sind infolgedessen weiterzuentwickeln, zu vernetzen und eine integrierte Betrachtung der Verkehrssysteme aktiv zu bewerben.

■ Tabelle 23: Umsetzungstabelle ÖPNV und vernetzte Mobilität

lfd. Nr.	Maßnahme	Konkretisierung	Planungs- und Umsetzungshorizont	Kosten	Anmerkungen
	ÖPNV				
1	Linienbündel WAF 2				
	Linienbündel WAF 2: Verbesserte Anbindung zwischen der Kernstadt und dem Ortsteil Vorhelm	Die Anbindung erfolgt durch die Linien S35 und R51; jeweils Ausweitung des Fahrtenangebots bis 21:30 Uhr (letzte Abfahrt)	Betriebsaufnahme Anfang 2024	S35: ca. 72.000 Euro/Jahr; R51: ca. 51.000 Euro/Jahr	Ratsbeschluss 24.06.21
	Linienbündel WAF 2: Verbesserte Anbindung zwischen der Kernstadt und dem Ortsteil Dolberg	Die Anbindung erfolgt durch: Linie 459 und die neue Linie C9 mit StadtBus-Qualitäten; Ausweitung des Fahrtenangebots bis 20:30 Uhr (letzte Abfahrt) Mo-Fr und zwischen 7-18 Uhr Sa; Expressbus C9 fährt stündlich zwischen Ostdolberg und Ahlen, Langläuferlinie 459 für Schülerverkehr und Anbindung Bauernschaften Erweiterung des Fahrtverlaufs in Ostdolberg: vorhandene Haltestellen Lange Wand, Kleikamp, Ostdolberger Weg und Von-Oer-Straße	Betriebsaufnahme Anfang 2024	ca. 110.000 Euro/Jahr	Ratsbeschluss 24.06.21

2	StadtBus Ahlen (Linienbündel 1)	Mit der neuen StadtBus- Konzeption verkehren neun Stadtbuslinien, welche axial auf den Bahnhof Ahlen ausgerichtet sind. So wird eine Verkürzung der Reisezeiten, eine umstiegsfreie Erreichbarkeit des Bf. Ahlen sowie eine erhöhte Erschließungswirkung des ÖPNV gewährleistet. Die Konzeption berücksichtigt die Möglichkeiten einer Durchbindung einzelner Linien für eine wirtschaftliche Umlaufplanung. Netzplan s. Anlage	Ab 2024 wird mit C9 neue Linie mit aus erweitertem Bedienungszeitraum eingeführt. Geeigneter Anlass, um die anderen Linien auszuweiten. Von einer linienweisen Umsetzung wird abgeraten, da eine leichte Verständlichkeit für den Fahrgast und eine Gleichbehandlung aller Bereiche der Kernstadt nicht gewährleistet wird. Sofern nur eine schrittweise Umsetzung möglich sein sollte, sind die Linien C1, C2, C3 vorrangig zu behandeln	Kosten siehe einzelne Buslinien	Der Auftrag wurde 2020 erneut an die RVM vergeben und läuft bis 31.12.2030 Da die Vergabe als Direktvergabe erfolgt, (rechtssicher möglich, weil Stadt Anteilseigner der RVM) sind Veränderungen auch während der Laufzeit möglich. Geringfügige Veränderungen brauchen je nach Umfang mindestens 4-6 Monate Vorlaufzeit. Sofern die Anschaffung weiterer Fahrzeuge erforderlich wird, verlängert sich der Vorlauf Abstimmung zwischen der VG Ahlen und der RVM zu vertraglichen Details hinsichtlich Erhöhung der Linienanzahl notwendig
	Erweiterung des StadtBus-Netzes: Linie C1a:	Entflechtung zu 2 eigenständigen Linien, um die nördliche Innenstadt direkter mit dem Bahnhof zu verbinden. neue C1 (C1a) deckt über die Parkstr. Das Wohngebiet westl. der Warendorfer Str. ab (Freibad, Bürgermeister-Corneli-Ring)		Mehrkosten ca. 10.000 Euro /Jahr	

	Erweiterung des StadtBus-Netzes: Linie C2:	Neuordnung der Wegeführung: Fahrtverlauf vom Bhf. Über die Rottmannstr./Kindergarten und weiter Otto-Wels-Str. Stephansweg und Thurn-und-Taxis-Ring entfällt (wird von C4 weiter bedient) neue Linienführung über die Bergamtsstr. bis zur Zeche Einrichtung einer neuen Haltestelle ist vorzunehmen		Kosten Haltestelle Zeche ca. 35.000 Euro inkl. Zuwegung Mehrkosten ca. 0 Euro / Jahr (kostenneutral)	
	Erweiterung des StadtBus-Netzes: Linie C3 und C4:	Beibehaltung der heutigen Linienführung und des Angebots; Ergänzung von Einzelfahrten		Mehrkosten ca. 17.000 Euro / Jahr (C3: 15.500 Euro /Jahr, C4: ca. 1.500 Euro/ Jahr)	
	Erweiterung des StadtBus-Netzes: Linie C5 und C6:	Beibehaltung der heutigen Linienführung Ausweitung des Angebots von einem Zweistundentakt zu einem Stundentakt		Mehrkosten ca. 103.000 Euro / Jahr (C5: 54.000 Euro /Jahr, C6: ca. 49.000 Euro/ Jahr)	
	Erweiterung des StadtBus-Netzes: Neue Linie C7:	Verbesserte Erschließung des nord-westlichen Stadtgebietes Linienführung: Weststr., Haltestelle Winkelstr., Eschenbachstr., Händelweg, Schleife Im Zuckerort Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen auf der Eschenbachstr. (2 Stk.) und im Zuckerort		Kosten pro Haltestelle ca. 35.000 Euro inkl. Zuwegung Kosten ca. 74.000 Euro / Jahr	

	Erweiterung des StadtBus-Netzes: Linie C1b (neu C8):	Entflechtung der C1 zu 2 eigenständigen Linien, um die nördliche Innenstadt direkter mit dem Bahnhof zu verbinden. Neue Linie C8 (C1b) deckt über die Warendorfer Str. den Bereich Vorhelmer Weg/Untere Haul ab		Kosten ca. 108.000 Euro / Jahr	
3	StadtBus Ahlen: Zeitliche Ausweitung der Bedienungszeiträume	Mo-Fr: 6.30 bis 21.30 Uhr Sa: 7.30 bis 18.30 Uhr	Ab 2024 wird mit C9 neue Linie mit aus erweitertem Bedienungszeitraum eingeführt und stellt einen geeigneten Anlass dar, um die anderen Linien anzupassen Von einer linienweisen Umsetzung wird abgeraten, da eine leichte Verständlichkeit für den Fahrgast und eine Gleichbehandlung aller Bereiche der Kernstadt nicht gewährleistet wird. Sofern nur eine schrittweise Umsetzung möglich sein sollte, sind die Linien C1, C2, C3 vorrangig zu behandeln	Ausweitung der Bedienungszeiträume im bestehenden StadtBus-Netz: ca. 180.000 Euro / Jahr Ausweitung der Bedienungszeiträume im erweiterten StadtBus-Netz: ca. 240.000 Euro / Jahr	
4	Bei Neuvergaben Verpflichtung zur Nutzung alternativer Antriebsarten mit in das Leistungsverzeichnis aufnehmen	Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe Seit dem 2. August 2021 gilt die Clean Vehicle Directive, die vorgibt, dass bei Ausschreibungen mindestens 45% der Busse "saubere Straßenfahrzeuge" und davon die Hälfte emissionsfrei sein müssen (emissionsfrei: Elektro- und Wasserstoffbusse)	Für neue Ausschreibungen, spätestens zur Neuvergabe von Linienbündel 1 (StadtBus Ahlen) zum 01.01.2031	Mehrkosten werden über die Betriebskostenabrechnung abgerechnet; + ca. 0,62 Euro/Fahrpunktkilometer für Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge	Die RVM beschafft aktuell einen Batteriebus, der im StadtBus Ahlen eingesetzt wird.

5	Einführung eines einheitlichen AhlenTarifs	Kostenkalkulation mit ZVM und Verkehrsbetrieben zur Einführung des Tarifs von 2,00 oder 1,00 Euro im gesamten Stadtgebiet; Rechts- und Wirtschaftsprüfung zu finanziellen Folgen; Vertragserarbeitung zur Einführung Ahlen-Tarif; Festlegung des Zeitpunktes zur Einführung; politische Beschlussfassung; Umsetzung	Umsetzung frühestens nach Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2022	2 Euro-Tarif: ca. 50.000 Euro/Jahr; bei Integration AST zzgl. ca. 5.000 Euro/Jahr 1 Euro-Tarif: Kostenschätzung mindestens 250.000 Euro/Jahr	Aktuelle Preisgestaltung: Kernstadt 2,10 Euro, Ortsteile 3,40 Euro. Anwohner*innen der Ortsteile erhalten kostengünstigeres Angebot zur Nutzung des ÖPNV im Stadtgebiet;
6	Attraktivierung des Anrufsammeltaxis (AST)	Das Angebot wird von den Ahlenern zurückhaltend angenommen. Ansätze: Ausweitung des Angebots sonntags von 14-23 Uhr auf 08-23 Uhr Stärkeres Marketing des AST (siehe 9) Digitalisierung von Buchung und Ticketing Integration in den AhlenTarif (siehe 5)	Planung und Umsetzung 2023	Mehrkosten von ca. 2.000 Euro/ Jahr Bei Integration in den AhlenTarif (siehe Maßnahme Nr. 5) Fahrpreis von pauschal 2,00 Euro: Mehrkosten von ca. 5.000 Euro/ Jahr	
7	Ausbau ZOB - Erstellung einer Vorplanung	Prüfung der Auslastung des aktuellen ZOB, freie Belegungskapazitäten Zunächst Ausweitung des StadtBus-Netzes ohne ZOB-Umbau vornehmen, soweit möglich, hierzu Bedarfsanalyse der einzelnen Linien Für die bauliche Veränderung des ZOB: Vorplanung mit mehreren Varianten	Vorplanung 2022 Umsetzung spätestens bei vollständiger Auslastung des ZOB	Kosten Vorplanung ca. 50.000 Euro Gesamtkosten Ausbau ZOB: ca. 10 Mio. Euro	Eigentümerverhältnisse der ZOB-Fläche: liegen nicht vollständig bei der Stadt Ahlen, weitere Anteile hat die DB

8	Umbau und qualitative Aufwertung von Haltestellen	Attraktivierung von Haltestellen priorisiert nach Bedarf sowie Notwendigkeit und Bezug zu weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes, z.B. entlang der neuen Schnellbuslinie D54 nach Münster ab 2022 oder an Mobilstationen. Ausstattungselemente: Wettergeschützte Buswartehäuschen Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus durch die AUB Einrichtung von Fahrradabstellanlagen	Fortlaufend jährlich: 5 bis 6 Haltestellen barrierefrei ausbauen, 2 bis 3 Haltestellen Überdachung Buswartehäuschen, zunächst ca. 10 qualitativ hochwertige Radabstellanlagen	Angemeldet im Wirtschaftsplan AUB: Barrierefreier Umbau 150.000 Euro/Jahr, Buswartehäuschen 70.000 Euro/Jahr	
9	Mobilitätskampagne zum ÖPNV	Information und Bekanntmachung über Umsetzung von neuen ÖPNV-Maßnahmen: Ausweitung Linienbündel 2, Stadt-Bus-Linienänderung, zusätzlich Tarifangebote (Abos, vergünstigte Tickets, etc.), Umstieg und sichere Abstellmöglichkeiten, AST	Planung 2023; Umsetzung 2024 (Betriebsbeginn Linienbündel WAF 2)	30.000 Euro	Synergien mit zu diesem Zeitpunkt umgesetzten Neuerungen im StadtBus Ahlen und in der Anbindung der Ortsteile
	Verknüpfung				
10	Mobilstation und Radstation Bahnhof Ahlen	Ausstattung des Bahnhofsplatzes und der Bahnhofshalle mit kostenlosem WLAN; Beschilderung der Mobilitätsangebote auf dem Bahnhofsvorplatz und im rückwärtigen Bereich Errichtung von Carsharing-Platz und E-Ladesäule im rückwärtigen Bahnhofsbereich	Planung bereits seit 2020; Umsetzung 2022/23	Gesamtkosten ca. 1.000.000 für das gesamte Bahnhofsumfeld inkl. Radstation; Förderquote bis zu 80 %	Ratsbeschluss Mobilstation und Radstation: 01.10.2019

11	Mobilstation Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz	Aufbau einer Mobilstation am süd-westlichen Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz auf einer Fläche von ca. 150qm Ausstattungsmerkmale: barrierefreie Bushaltestelle, DFI-Anzeige, überdachte Radabstellanlagen, wettergeschützte Sitzmöglichkeiten, Car-Sharing-Parkplätze inkl. E-Ladesäule, Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes Ausschreibung der Entwurfsplanung mit reproduzierbaren Elementen für weitere Mobilstationen im Stadtgebiet (Baukastensystem)	Entwurfsplanung Mobilstation 2022, Umsetzung 2023	Entwurfsplanung ca. 20.000 Euro, Umsetzung 50.000 bis 100.000 Euro (Förderquote bis zu 80 %)	Die Planung der Mobilstation Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz als soll als Musterplan für weitere Mobilstationen im Stadtgebiet. Die Mobilstationen sollen ein Ahlen-spezifisches Corporate-Design mit Wiedererkennungswert aufweisen (auch weitere Mobilitätsschwerpunkt-Orte). Die Musterplanung soll daher reproduzierbare Ausstattungselemente nach einem Baukastensystem beinhalten.
12	Mobilstation Vorhelm Pankratiuskirche	Aufbau einer Mobilstation an der Vorhelmer Haltestelle Ausstattungsmerkmale: barrierefreie Bushaltestelle mit DFI-Anzeige, überdachte Radabstellanlage und wettergeschützten Sitzmöglichkeiten, Car-Sharing-Parkplätze inkl. E-Ladesäule	Planung und Umsetzung in 2023	ca. 30.000 bis 60.000 Euro Förderquote bis zu 80%	Standards aus Musterplan Maßnahme Nr. 11 übernehmen Fertigstellung bis Betriebsbeginn Linienbündel WAF 2 in 2024
13	Mobilstation Dolberg Mitte/Post	Aufbau einer Mobilstation an den Dolberger Haltestellen Ausstattungsmerkmale: barrierefreie Bushaltestelle mit DFI-Anzeige, überdachte Radabstellanlage und wettergeschützten Sitzmöglichkeiten, Car-Sharing-Parkplätze inkl. E-Ladesäule	Planung und Umsetzung in 2023	ca. 30.000 bis 60.000 Euro Förderquote bis zu 80%	Standards aus Musterplan Maßnahme Nr. 11 übernehmen Fertigstellung bis Betriebsbeginn Linienbündel WAF 2 in 2024

14	Stadtweite Leihfahrzeugangebote - Carsharing	Teilnahme Ahlens am Pilotprojekt "Teil.Land.NRW - Carsharing in der Fläche" mit weiteren kreisangehörigen Kommunen Treffen von Standortentscheidungen für Carsharing-Fahrzeuge Vorschlag: Stationierung an Mobilstationen	Planung in 2021/2022; Umsetzung ab 2023	ca. 28.800 Euro insgesamt in den ersten 3 Jahren als Anschubfinanzierung für 2 Fahrzeuge	Langfristig Ausweitung auf weitere sinnvolle Standorte im Stadtgebiet
	Weitere Maßnahmen				
15	Standortprüfung und Machbarkeitsstudie für ein Parkhaus im Bahnhofsumfeld (Nahrath-Fläche, P+R-Parkplatz u.a.)	Gesamtstädtische Neugewichtung und Neuorganisation des ruhenden Verkehrs im Straßenraum Architektonischer Vorplanung für ein Parkhaus mit maximal 200 Kfz-Plätzen und moderner Infrastruktur Einplanung der bahnrechtlichen Bedingungen wegen Nähe zum Bahndamm, zu Eisenbahnkörper, zu Funkmasten Signalisierung Bahnbetrieb (Hintergrund: Derzeit keine realistische Verfügbarkeit Nahrath-Gelände)	Machbarkeitsstudie ab 2022 wegen Flächenengpass rückwärtiger Bahnhof P+R	Kosten ca. 50.000 Euro	

16	Weiterentwicklung des Straßenvorbehaltsnetzes und Entwicklung eines Fahrradhauptwegenetzes, Lokalisierung potenzieller Fahrradstraßen	Erstellung eines gemeinsamen Straßenvorbehalts- und Radroutennetzes: Definition/Klassifizierung der KFZ-Vorbehaltsnetzes und eines Radwegehauptwegenetzes Netzplanung entscheidend abhängig von straßenräumlicher Bestandssituation (Eagle-eye-Daten) und alternativer und kurzer Führung des Radverkehrs über komfortabel ausgebaute Nebenstrecken soweit machbar	Ausschreibung Planungskonzept 2022; systematische straßenverkehrsrechtliche und bauliche Umsetzung der Hauptrouten für Kfz- und Radverkehr ab 2023	Konzeptkosten externe Beratung ca. 30.000 - 50.000 Euro	
17	Lückenschluss Radwegenetz im kommunalen Vorbehaltsnetz: Straße Im Pattenmeicheln:	Markierung von 1,50 m breiten Schutzstreifen Umbau Querungsstelle Pattenmeicheln/Burbecksort Fahrbahnparken auf einer Seite reduzieren, um Flächengerechtigkeit für Radverkehr zu schaffen	Wirtschaftsplan AUB sieht vor: 2023 Planung 2024 Ausbau	Kosten: 250 Euro/lfd. Meter Radkomfortrouten	Bedarf der Maßnahme siehe Karte Netzlücke Anlagenband; Priorisierung dieser Maßnahme durch in die Planung aufgenommene Kanalmaßnahme Schulwegsicherung für unsichere Radfahrer durch Hochbord gegeben, Schaffung von Sicherheit auf der Straße für Alltagsradler (Schutzstreifen u.a.)
18	Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung mit Anforderungen für den Kfz- und den Radverkehr	Erstellung einer Stellplatzsatzung auf Grundlage der Musterstellplatzsatzung des StGB, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW und Landkreistag; Festlegung des Umfangs zur Errichtung von Stellplätzen für Kfz und Fahrräder	Planung 2022; Umsetzung 2023	keine	verwaltungsinterne Planung und anschließend Beschluss im Rat der Stadt Ahlen

19	Schulwegpläne und abgeleitete Maßnahmen an allen Ahleener Grundschulen	Schulumfeldanalyse Fragebogen zur Abbildung der Mobilität Erstellung von Schulwegplänen mit Vorschlagrouten und Gefahrenstellen ergänzende Maßnahmen: z.B. Hol- und Bringzonen, Walking-Bus, Autofreier Freitag, spielerische Maßnahmen wie das Verkehrszähler-Programm ergänzende Öffentlichkeitsarbeit und Aktionstage an den Schulen Evaluation	Planung ab 2021; Umsetzung 2022 bis 2025	20.000 Euro pro Schulstandort, Gesamtkosten 200.000 Euro, davon jeweils 80 % durch Förderung	Förderantrag wurde bei der Bezirksregierung gestellt. Zuwendungsbescheid liegt vor. Pro Jahr soll die Maßnahme an 2 bis 3 Grundschulen umgesetzt werden.
----	---	--	---	--	---