



**Stadt Dorsten**  
Der Bürgermeister

Dorsten, 18.04.2023

Drucksache Nr. 093/23

Aktenzeichen

61 21 sich MEP

## Beschlussvorlage

beschließend

**Umwelt- und Planungsausschuss**

Öffentliche Sitzung

### Zwischenbericht Mobilitätsentwicklungsplan

### Beschlussvorschlag

Der Umwelt- und Planungsausschuss nimmt zustimmend den bisherigen Projektablauf zum Mobilitätsentwicklungsplan und dessen Beteiligungsprozesse zur Kenntnis.

Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt die sich aus den Beteiligungsprozessen heraus gearbeiteten sechs Handlungsfelder, die eine inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätsentwicklungsplanes beschreiben (gemäß Punkt 2. der Vorlage, Anlage zum Originalprotokoll).

Der Umwelt- und Planungsausschuss beschließt zustimmend das weitere Vorgehen im laufenden Bearbeitungsprozess zum Mobilitätsentwicklungsplan (gemäß Punkt 4. der Vorlage, Anlage zum Originalprotokoll).

Sachverhalt:

#### 1. Ausgangslage:

Mit Ratsbeschluss vom 15.05.2019 zum Top 17 „Neue Chancen nutzen und realistische Antworten auf Bedarfe finden – Verkehrsentwicklungsplan 2020 – 2035“ wurde die Verwaltung beauftragt, „zukünftig etwa alle 15 Jahre einen Verkehrsentwicklungsplan mit Beteiligung der Fachausschüsse sowie der Bürgerschaft zu entwickeln“.

Infolgedessen wurde eine Leistungsbeschreibung zum Aufstellen eines Mobilitätsentwicklungsplanes in der Ratskommission Nachhaltige Mobilität am 28.06.2021 vorgestellt und mehrere Büros zur Angebotsabgabe gebeten.

Nach Angebotsauswertung wurde im Dezember 2021 das Büro Energielenker aus Greven beauftragt, einen Mobilitätsentwicklungsplan für Dorsten zu erstellen.

In der Drucksache Nr. 061/22 wurde über das weitere Vorgehen im Umwelt- und Planungsausschuss vom 01.03.2022 berichtet.

#### 2. Bisherige Bearbeitung:

#### Von der Entscheidung betroffene/r Stadtteil/e:

☐ Altendorf-Ulfkotte

☐ Altstadt

☐ Holsterhausen

☐ Lembeck

☐ Hardt

☐ Feldmark

☐ Deuten

☐ Wulfen/Barkenber

☐ Östrich

☐ Hervest

☐ Rhade

☒ - alle -

Das beauftragte Büro hat Anfang 2022 mit einer Bestandsanalyse begonnen, bei der die aktuelle Situation der Dorstener Rad- und Fußwege, der Straßen und des öffentlichen Nahverkehrsnetzes untersucht wurde. Es wurden auch intermodale Angebote, wie Sharing- Angebote, Elektromobilität, Park-and-Ride-Verfügbarkeit usw. analysiert. Außerdem wurden vorhandene Entwicklungskonzepte und Erhebungen, teilweise mit überregionaler Bedeutung, wie Regionalplanung, Einzelhandelskonzepte, Dorfentwicklungskonzepte oder die Modal-Split- Erhebung aus dem Jahr 2021 gesichtet. Die Ergebnisse wurden zusammengefasst und dienten als Grundlage für die Erarbeitung von gezielten Bausteinen des Mobilitätsentwicklungsplanens.

Für eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im April 2022 eine - corona-bedingt digitale - Auftaktveranstaltung durchgeführt.

Im Zeitraum von April bis November 2022 fanden verschiedene Workshops statt, um die Dorstener Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans einzubeziehen. Dazu gehörten:

- 1 x Verwaltungsinterner Workshop
- 5 x Stadtteilspezifische Workshops
  - o Östrich, Hardt und Altstadt
  - o Altendorf- Ulfkotte und Feldmark
  - o Rhade und Lembeck
  - o Wulfen und Deuten
  - o Hervest und Holsterhausen
- 4 x Zielgruppenspezifische Workshops
  - o 1 x Beteiligung der Grundschulen /Elternvertretung/ Schulleitung
  - o 2 x Schüler weiterführender Schulen
  - o 1 x Vereine, Verbände, Unternehmen
- 2 x Politikworkshop

Während einige interessierte Dorstener Bürgerinnen und Bürger Ihre Interessen im Rahmen einer der oben genannten Workshops vor Ort einbrachten, gab es zusätzlich die Möglichkeit digital in einer online gestellten interaktiven Landkarte des Dorstener Stadtgebietes Stärken, Schwächen, Anregungen, Ideen zu allen Verkehrsarten zu platzieren oder mit Hilfe einer Onlineumfrage Einblicke zu Ihrem jeweiligen Mobilitätsverhalten zu hinterlassen.

Die über 300 ausgefüllten Online- Fragebögen, direkten Hinweise und Anregungen aus den genannten Workshops sowie die über 630 Einträge in der Onlinekarte wurden ausgewertet, um insgesamt sechs übergeordnete **Handlungsfelder** zu ermitteln.

- **Anpassung städtischer Planungsprozesse im Kontext der Mobilitätswende**
- **Mobilitätswende als Gemeinschaftsaufgabe in der Stadtgesellschaft Dorsten**
- **Anpassung des motorisierten Verkehrs zugunsten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Dorsten**
- **Flexibilisierung von Mobilität durch Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens**
- **Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln**
- **Mehr und besserer Fuß- und Radverkehr**

Weitergehende Erläuterung zu den oben genannten Handlungsfeldern:

Die folgenden Erläuterungen dienen lediglich dem Verständnis des jeweiligen übergeordneten Handlungsfeldes. Aufgrund der voranschreitenden Analyse der Bürgerbeteiligung stellen die aufgezählten Aufgaben und Ziele noch keinen Stand dar, der Vollständigkeit oder eine gefestigte Priorisierung zum Ausdruck bringen könnte. Sie sind aufgrund dessen nicht Beschlussbestandteil.

Zukünftige **„städtische Planungen sollen im Kontext der Mobilitätswende“** anhand des tatsächlichen Bedarfs der Bevölkerung ausgerichtet sein. Hierbei ist auf eine gerechte und gleichwertige Flächenverteilung auf alle Verkehrsarten zu achten. Die Berücksichtigung und Stärkung des Umweltverbundes im Zusammenhang mit Neu- und Umbauprojekten, auch im privaten Umfeld soll stärker in den Fokus genommen werden.

Die **„Mobilitätswende als Gemeinschaftsaufgabe“** betrifft alle Dorstener Bürgerinnen und Bürger und fordert sie auf, sich an einer erfolgreichen Mobilitätswende zu beteiligen. Unter anderem sind Schulwegepläne kindgerecht zu gestalten, damit nicht nur Erziehungsberechtigte sondern auch die Grundschulkinder den geeigneten Schulweg kennen. Wenn Schülerinnen und Schüler mit dem eigenen Auto zur Schule gebracht werden, ist von den Fahrzeugführerinnen und -führern eine erhöhte Sensibilität und Aufmerksamkeit gefordert.

Unter dem Begriff **„nachhaltiger Mobilitätsentwicklung durch Anpassung des motorisierten Mobilitätsverhaltens“** werden stadtteilorientierte Maßnahmen ergriffen, um eine umweltfreundlichere Mobilität zu fördern. Dazu könnte eine Stellplatzsatzung, mit spezifischen Stadtteilschlüsseln und ausreichend Parkflächen an Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfen oder dem Zentralen Omnibusbahnhof gehören.

Aufgrund von Bürgerhinweisen und -anregungen wurde das Handlungsfeld **„Flexibilisierung von Mobilität durch Förderung intermodalen Mobilitätsverhaltens“** erarbeitet. Eine bessere und durchgängige Wahl von Verkehrsmitteln wurde mehrfach gefordert. Park-and-Ride-Plätze sind oft nicht gut mit dem öffentlichen Verkehrsnetz oder Radwegen verbunden, sodass Autofahrten oft unvermeidlich sind. Auch das Angebot von Sharing-Modellen könnte in diesem Bereich gefördert werden.

Ein zentrales Handlungsfeld ist die **„Verbesserung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln“**. Hierbei geht es darum, den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen, um eine Mobilitätswende zu erreichen. Dabei soll die Anbindung zwischen Stadt und Land sowie die Anbindung von Gewerbegebieten an das öffentliche Liniennetz verbessert werden.

Ein weiteres und aus den Beteiligungen am wichtigsten bewertetes Handlungsfeld ist die **„Verbesserung und Zunahme von Fuß- und Radwegen“**. Eine stadtteilübergreifende Radwegeinfrastruktur und adäquate Fahrradabstellanlagen, geeignete Ampelschaltungen und Bevorrechtigungen sollen geschaffen werden. In einigen Stadtteilzentren ist eine Trennung von Rad- und Fußverkehr sowie Barrierefreiheit erforderlich, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

### 3. Fazit und Zusammenfassung bisheriger Bearbeitung:

Das Fazit des öffentlichen Beteiligungsprozesses zeigt, dass eine Mobilitätswende grundsätzlich von der Bevölkerung befürwortet wird, obwohl es mögliche Einschränkungen im Hinblick auf

den motorisierten Individualverkehr geben könnte. Die Rückmeldungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten haben gezeigt, dass es wichtig ist, die Bedürfnisse und Anforderungen der Bevölkerung bei der Planung von zukünftigen Mobilitätskonzepten zu berücksichtigen. Die sechs Handlungsfelder, die im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans skizziert wurden, stellen dabei einen groben Rahmen dar und dienen als Ausgangspunkt für weitere Planungen.

Zusammenfassend zeigt der Beteiligungsprozess, dass eine erfolgreiche Mobilitätswende nur dann möglich ist, wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten und ihre Anstrengungen koordinieren, um eine nachhaltige und gerechte Mobilität für alle zu schaffen.

Die vorläufigen Ergebnisse aus dem gesamten Beileidigungsprozess wurden alle interessierten Bürgerinnen und Bürger am 03.04.2023 im Ratssaal vorgestellt. Die Veranstaltung wurde aufgezeichnet und kann unter der Dorstener YouTube-Kanal eingesehen werden (<https://www.youtube.com/watch?v=atCsMcsQ0qU>). Die vorgetragene Präsentation ist der Anlage zu entnehmen.

#### 4. Weiteres Vorgehen:

Die gesammelten Beteiligungsergebnisse werden weiter zusammengefasst und analysiert um künftige Entwicklungs – und Aufgabenpfade aufzuzeigen. Parallel dazu wird ein Verkehrsmodell auf Basis erhobener Verkehrszählungen, Kartengrundlagen, Entwicklungsabsichten und Regionalplanungen entwickelt. Dieses Modell ermöglicht die Simulation von realen und zukünftigen Verkehrsabläufen. Mögliche Handlungs- und Entwicklungsempfehlungen, die aus dem Mobilitätsentwicklungsplan hervorgehen, können mit Unterstützung der Modellierungsergebnisse ausgewertet und bewertet werden.

Ein Endbericht des Mobilitätsentwicklungsplanes, aus dem auch Entwicklungs- und Planungsaufgaben hervorgehen, ist für Ende 2023/ Anfang 2024 geplant. Dieser wird im Umwelt- und Planungsausschuss sowie im Rat zur Beschlussfassung vorgestellt.

### **Demographische Auswirkungen**

Die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für möglichst nachhaltige Verkehrsabläufe trägt unter anderem dazu bei, gerade für Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen bedarfsgerechte Mobilitätsangebote zu schaffen (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV). Ein breit ausdifferenziertes Verkehrssystem vor Ort leistet damit einen Beitrag für die Wiederherstellung einer positiven Altersdurchmischung.

In Vertretung



Holger Lohse  
Technischer Beigeordneter

