

Kreis Borken

Zielkonzept für die Mobilitätsentwicklung im Kreis Borken

Kassel, 19. Mai 2021

Auftraggeber:

Kreis Borken

Burloer Straße 93
46325 Borken

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 -555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc., Jule Engelmann M. Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund - Mobilität im Kreis Borken	3
1.1	Verkehrsmittelwahl	4
1.2	Struktur des Mobilitätskonzeptes	5
2	Ziele der Mobilitätsentwicklung im Kreis Borken	6
3	Handlungsfelder mit Zielindikatoren	7
3.1.1	Gutes Verbindungsnetz für Fußgänger, Radfahrer, MIV und ÖPNV	8
3.1.2	Starker ÖPNV	10
3.1.3	Gute Verknüpfung der Verkehrsangebote	12
3.1.4	Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement	13
4	Maßnahmen (Steckbriefe)	14
4.1	Gutes Verbindungsnetz für Fußgänger, Radfahrer, MIV und ÖPNV	14
4.2	Starker ÖPNV	14
4.3	Gute Verknüpfung der Verkehrsangebote	14
4.4	Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement	14

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split - Verkehrsmittelwahl	3
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	4
Abbildung 3: Ziele und Handlungsfelder	7

1 Hintergrund - Mobilität im Kreis Borken

Der Kreis Borken liegt im westlichen Münsterland im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen an der Grenze zu den Niederlanden. Umgeben von den Kreisen Coesfeld im Osten und Steinfurt im Nordosten, Recklinghausen, Wesel und Kleve im Süden und den Niederlanden im Westen zählt der Kreis Borken 371.602¹ Einwohner auf einer Fläche von 1.421 Quadratkilometern (rund 262 Einwohnern pro Quadratkilometer). Er ist damit der flächenmäßig drittgrößte Kreis in Nordrhein-Westfalen.

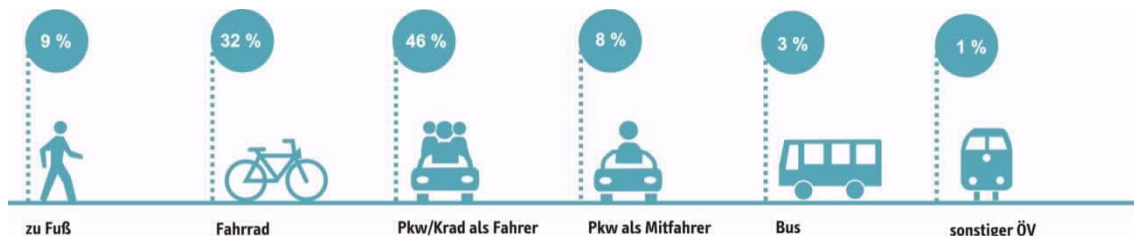
65 % der Kreisfläche werden landwirtschaftlich genutzt. Es befinden sich 66 Naturschutzgebiete mit einer Fläche von 63,1 km² im Kreis Borken. Die Siedlungsflächen umfassen 11,5%- und die Verkehrsflächen 5,7% des Kreisgebietes. Der Kreis Borken ist geprägt von teils kleineren Streusiedlungen und kompakten, gewachsenen Siedlungskernen, die von Neubaugebieten umfasst werden. Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern beträgt dementsprechend 91,7 %.

Seit Mitte der 80er Jahre entwickelte sich der Kreis Borken von einer früher wirtschaftlich eher schwach aufgestellten und einseitig durch die Textilindustrie dominierten Region zu einer wirtschaftlichen Vorzeigeregion mit besonderen Stärken im Bereich der mittelständischen Wirtschaftsstruktur. Sie zeichnet sich insbesondere durch moderne Branchenstruktur, hohe Gründungsintensität und nachhaltige Innovationsdynamik aus. Wirtschaftliches Rückgrat sind weltweit operierende mittelständische Unternehmen.

Der Kreis Borken ist im Osten auf das Oberzentrum Münster sowie die Stadt Coesfeld ausgerichtet. Darüber hinaus gibt es, insbesondere im südlichen Kreisgebiet, überlagernde Verflechtungen mit den Oberzentren des Ruhrgebietes sowie den Kreisen Wesel und Recklinghausen. Aus dem Raum Isselburg bestehen Verflechtungen mit den Städten des niederrheinischen Kreises Kleve. Zunehmend gewinnen die benachbarten niederländischen Zentren, insbesondere Winterswijk und Enschede, Bedeutung als Einkaufsorte für Teile des Kreises Borken.

Laut Mobilitätserhebung 2015 wird fast jeder dritte Weg im Kreis Borken mit dem Fahrrad zurückgelegt. Über die Hälfte der Wege werden mit dem Pkw/Krad durchgeführt, davon 46 % als Fahrer und 8 % zusätzlich als Mitfahrer. Der öffentliche Verkehr wird nur in 4 % der Fälle genutzt, davon ist für 3 % aller Wege der Bus das Verkehrsmittel der Wahl. Der Fußverkehr nimmt mit 9 % einen eher niedrigen Stellenwert ein (siehe Abbildung 1: Modal Split - Verkehrsmittelwahl). Die Auswirkungen zwischenzeitlich umgesetzter Maßnahmen und der Corona-Pandemie auf das Verkehrsverhalten sind hierbei nicht einbezogen.

Abbildung 1: Modal Split - Verkehrsmittelwahl



¹ IT.NRW (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen, Bevölkerung am 30.06.2020. Landesdatenbank NRW.

Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Borken (2015)

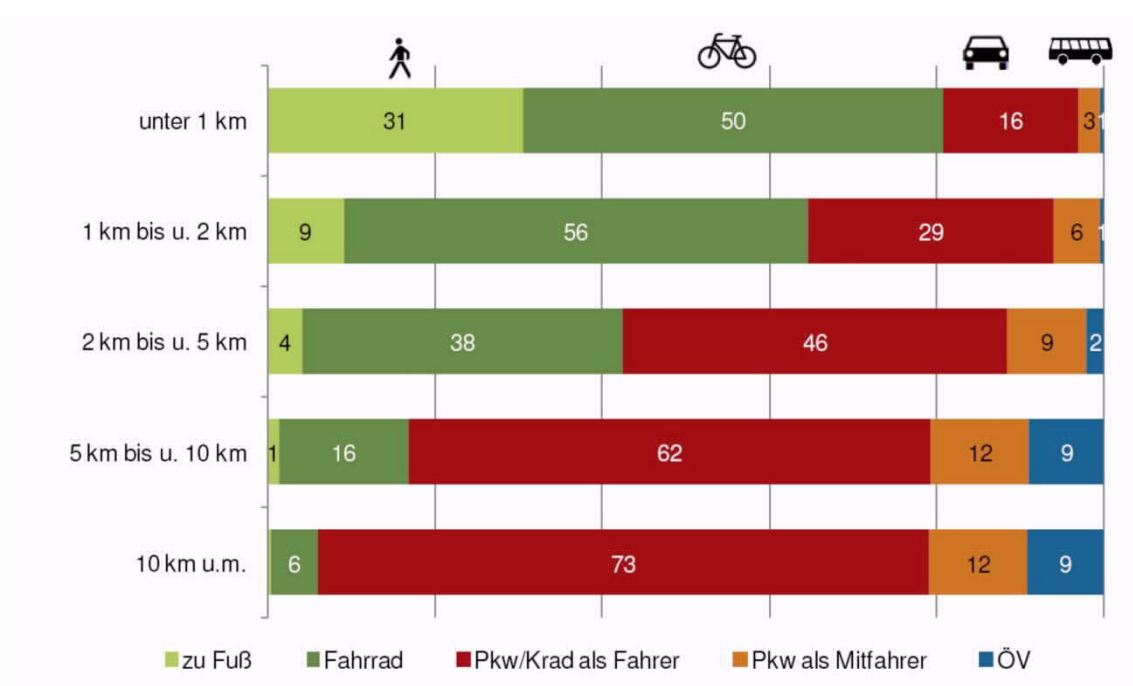
1.1 Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden weicht untereinander ab. In den einwohnerstarken Städten ist ein höherer Fußgänger- und Fahrradanteil zu erkennen. In den einwohnerschwächeren Städten und Gemeinden hingegen ist eine ausgeprägte Nutzung des MIV festzustellen.

Da Busse und Bahnen im Kreis Borken weniger für kurze Strecken genutzt werden, sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege mit 22,7 km im Durchschnitt am längsten. Dies verdeutlicht die Relevanz des regionalen ÖPNV als Mobilitätsalternative zum MIV und die Bedeutung der im Nahverkehrsplan formulierten Aussagen zu einem qualitativ wie quantitativ ausreichendem Bedienungsangebot. Zurückgelegte Fußwege sind durchschnittlich 1,2 km, mit dem Fahrrad zurückgelegte Wege 3,0 km sowie mit dem E-Fahrrad 5,8 km lang. Die Distanz bei MIV-Fahrten als Fahrer betragen durchschnittlich 15,2 km und als Beifahrer 17,3 km.

Kurze Wege von bis zu 2 km Länge werden bevorzugt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wege zwischen 2 und 5 km werden zu über 50 % der Fälle mit dem Pkw unternommen. Längere Wege werden zum weitaus überwiegenden Teil mit dem Auto durchgeführt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs nimmt ab einer Distanz von 5 km von 1-2 % auf 9 % zu.

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Quelle: Mobilitätsuntersuchung Kreis Borken (2015)

1.2 Struktur des Mobilitätskonzeptes

Das Mobilitätskonzept des Kreis Borken soll einen Orientierungsrahmen für die Mobilitätsentwicklung der nächsten Jahre darstellen. Dabei betrachtet es alle Verkehrsarten, der Schwerpunkt liegt auf der Stärkung des ÖPNVs sowie der Verknüpfung der Verkehrsangebote. Die Optimierung der bestehenden und die Etablierung passgenauer neuer Mobilitätsangebote wird in diesem Zusammenhang als ein wichtiger Baustein einer nachhaltigen kreisweiten Entwicklung verstanden. Das vorliegende Zielkonzept stellt den Rahmen für die künftige Entwicklung, auf das mit geeigneten Maßnahmen kurz- und mittelfristig hingewirkt wird.

Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes bilden folgende bereits vorliegende Untersuchungen und Programme des Kreis Borken:

- Straßen- und Radwegeprogramm
- Mobilitätsuntersuchung 2015
- Nahverkehrsplan Teil A
- European Energy Award – Klimaschutzteilkonzept 2014
- Nahverkehrsplan Westfalen Lippe
- Broschüre Mobilität im Münsterland (seit 2015)
- Kompass 2025 – Entwicklungsstrategie für den Kreis Borken²

Im April 2018 wurde im Ausschuss „Wirtschaft, Verkehr und Bauen“ das Mobilitätskonzept unter Einbindung der Politik und mithilfe der interfraktionellen Arbeitsgruppe ÖPNV aufgestellt. Im Juli desselben Jahres wurde im Kreistag über das Verfahren entschieden und im Oktober 2019 wurden die Ergebnisse im Kreistag präsentiert.

Es wurde beschlossen, aufgrund der hohen Dynamik das Mobilitätskonzept nur in Form eines Maßnahmenkataloges zusammenzufassen und jährlich fortzuschreiben. Im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln erschien es jedoch nützlich zu sein, das Mobilitätskonzept stärker zu verschriftlichen. Aber auch in der jetzt vorliegenden Form, soll das Mobilitätskonzept weiterhin als ein aktives Werk verstanden werden, dessen Inhalte während der Erstellung bereits umgesetzt werden. Das Mobilitätskonzept weist neben einem strategischen Teil (Kapitel 2 und 3), Maßnahmensteckbriefe in Form einer Loseblattsammlung auf, sodass Neuerungen, zusätzliche Projekte, etc., in das Konzept integriert werden können. Die Aktualität des Konzepts soll so gewährleistet werden. Eine Fortschreibung findet entsprechend dauerhaft statt.

² Keine Definition von Maßnahmen im Konzept, daher keine Aufnahme in die Steckbriefe

2 Ziele der Mobilitätsentwicklung im Kreis Borken

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

Der Kreis Borken setzt sich konsequent für den Klimaschutz ein und ordnet seine strategischen Ziele in der Mobilitätsentwicklung der Einsparung von THG-Emissionen unter. Langfristiges Ziel ist dabei die Reduzierung der CO₂-Emissionen entsprechend der Bundes- und Landesvorgaben. Das Klimaschutzkonzept des Kreises Borken mit konkreten Zielwerten wird aktuell fortgeschrieben.

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.

Der Kreis Borken hat sich vier übergeordnete Ziele verschrieben, die den Handlungsrahmen für Mobilitätspolitik der kommenden Jahre darstellen. Diese sind:

- Verbesserung und Erleichterung der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger unabhängig von Einkommen, Alter und körperlicher Beeinträchtigung
- Ermöglichung eines Verzichts auf den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Verringerung verkehrsbedingter Emissionen
- Reduzierung der Unfälle

Die übergeordneten Ziele stehen gleichwertig nebeneinander. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in Handlungsfeldern, denen konkrete Maßnahmen zugeordnet sind, die die verkehrspolitische Aufgabenstellung konkretisieren und zu Erreichung des jeweiligen Leitziels führen sollen.

In vielen Bereichen kann der Kreis Borken eigenständig entscheiden und handeln. In anderen Bereichen ist die Abstimmung mit den Kommunen oder in der gesamten Region erforderlich. Andere Aufgaben wie der Umbau überregionaler Straßen liegt gänzlich in der Verantwortung des Bundes. Doch auch hier bringt sich der Kreis Borken für eine nachhaltige Verkehrspolitik und damit die Verbesserung der Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger ein.

Nachfolgend sind die Handlungsfelder und die damit einhergehenden Zielstellungen erläutert. Die Reihenfolge stellt keine Priorisierung dar.

3 Handlungsfelder mit Zielindikatoren

Die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes wurden aus der Analyse sowie den Leitzielen abgeleitet. Dabei zielt jedes von ihnen auf die Erreichung mindestens eines Leitzieles ab. Durch die Zuordnung der Handlungsfelder zu den Leitzielen können diese in konkrete Maßnahmenpakete überführt werden. Die nachfolgende Abbildung gibt eine Übersicht über das Zusammenwirken von übergeordneten Zielen und Handlungsfeldern:

Abbildung 3: Ziele und Handlungsfelder



Quelle: eigene Darstellung

In den Handlungsfeldern (3.1.1 bis 3.1.4) sind nachfolgend alle Maßnahmen gebündelt, die die gleiche Strategie verfolgen oder deren Kombination in besonders hohem Maße zur Zielerreichung beiträgt, um Synergieeffekte zu nutzen.

Einige Maßnahmen, die zur Erreichung der Leitziele führen werden, befinden sich bereits in der Umsetzung. Neben den Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept wurden auch in die Handlungsfelder Maßnahmen aus anderen Planwerken aufgenommen.

Da die Leitziele abstrakter und entsprechend nicht unmittelbar quantifizierbar sind, ist eine Prüfung der Wirksamkeit anhand der Maßnahmenfelder anzuraten. Diese soll anhand von Indikatoren erfolgen.

Für die Indikatoren sind vornehmlich quantitative Daten direkt und mit überschaubarem Aufwand zu erheben und zu dokumentieren. Die empirisch zu gewinnenden Daten sind durch Zählungen, Messungen, Befragungen und Beobachtungen zu erfassen. Durch regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung kann der Zielerreichungsgrad quantifiziert werden.

Bei der Bewertung der Zielindikatoren muss man sich darüber bewusst sein, dass nicht alle zum gleichen Zeitpunkt aktualisiert werden können. Einige Messgröße bzw. Daten sind regelmäßig verfügbar, andere aber nur in einem gewissen Turnus. Infolgedessen kann eine Berichterstattung nicht auf ein gleich aktuelles Datenset für alle Maßnahmen zugreifen.

3.1.1 Gutes Verbindungsnetz für Fußgänger, Radfahrer, MIV und ÖPNV

Gutes Verbindungsnetz für Fußgänger, Radfahrer, MIV und ÖPNV	
Vorhandene Entwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fertigstellung des Knotenpunktnetzes für den Freizeitradverkehr im Kreis Borken nach münsterlandweiten Standards ■ RS2 Planung vorangetrieben ■ Münsterlandweite Strategie im Rahmen des Regionale-Verstetigungsprozesses zur Entwicklung einer schnellen Fahrradmobilität in Form von münsterlandweiten Radvorrangrouten nach einheitlichen Standards ■ Planung eines kreisweiten Vorrangroutennetzes („Velorouten“) für den Radverkehr mit münsterlandweiter Verknüpfung ■ Unterstützung beim Umbau von Haltestellen zu Mobilitätsstationen (bspw. Rhede und Reken)
Maßnahmen aus anderen Planwerken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Straßenbericht 2020 ■ Neubau von Radwegen ■ Radwegerneuerungen ■ Mobilitätsuntersuchung 2015 ■ Trennung von Rad- und Fußverkehr ■ Ausreichende Breiten der Fahrradwege ■ Gut befahrbare Fahrbahnoberflächen ■ Planungen zu interkommunalen Radwegen intensivieren ■ Planung des Radweges zwischen Bocholt und Borken vorantreiben ■ NVP ■ Steigerung weiterer umweltfreundlicher und effizienter Verkehrsmodi ■ Klimaschutzkonzept 2014 ■ Erhebung der Infrastruktur für E-Ladung ■ Radschnellweg Westliches Münsterland „REGIO.VELO.01“ ■ Untersuchung der Pendlerströme ■ Mobilität im ländlichen Raum ■ Abwechslungsreiche direkte Fahrradtrassen

Maßnahmen aus Mo- bilitätskonzept	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhaltung bestehender Infrastruktur ■ Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes (Knotenpunktnetz und Alltagsrouten) und Unterstützung der Kommunen beim Bau von Radvorzugsrouten ■ Bau geplanter Umgehungsstraßen ■ Unterstützung von Kommunen bei der Verlegung von Haltestellen, deren Umbau zu Mobilitätsstationen, der Anlage von gesonderten Busspuren und der Beeinflussung von Lichtsignalen ■ Initiierung und Unterstützung Auf- und Ausbau von Lade-/Tankstellen-Infrastruktur für alternative Antriebsarten 			
Zuordnung zu den Zielen des Mobilitäts- konzeptes	I	II	III	IV
	(X)	X		
Zielindikatoren	Indikator / Methode		Wiederkehrintervall / Zielwert	
	SrV-Auswertungen (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)		Alle 5 Jahre	Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes im Kreis Borken an zurückgelegten Wegen (Ausgangspunkt:
	Länge der Netze bzw. fertiggestellten Ausbauten (vorrangig Radwege, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen)		Alle 5 Jahre	
	Anteil der alternativen Antriebe am Fahrzeugbestand (Pkw) im Kreis Borken		jährlich	
	CO2-Einsparungen im Verkehr/ Jahr			

3.1.2 Starker ÖPNV

Starker ÖPNV	
<p>Fortführung vorhandener Entwicklungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elektrifizierung Bocholt – Wesel wird zum 12.12.2021 erfolgen ■ Weiterentwicklung des S-Bahn-Konzeptes Münsterland ■ Nahverkehrsplanung Prioritätenliste erstellt: ■ Linienbezogene Maßnahmen sind umgesetzt ■ 500.000 zus. Fahrplankilometer geschaffen ■ Im Rahmen des Münsterlandweites Projektes Mobiles Münsterland wird das Konzept „Starke Achsen“ (Ermittlung von geeigneten Schnellbusachsen und Festlegung der geeigneten Bedienungsstandards) abgeschlossen ■ NWL-Schnellbus-Förderung: Zusätzliche Leistungen auf der S 70 und S 75 werden mit den Fördergeldern eingeführt, In bestimmten Zeitlagen besteht ein 30 min Takt ■ Baumwoll-Express: Konzept Vorbereitung ■ On-Demand-Verkehr in Gronau wird zum 01.06.2021 eingeführt. ■ BuBim-App: Mobilitätsplattform mit Fahrplanauskunft für Bus und Bahn in NRW inkl. Echtzeitinformationen und Störungsmeldungen, Möglichkeit zum Kauf von E-Tickets (WestfalenTarif; in Kürze außerdem VRR-Tarif; perspektivisch CiBo NRW mit eTarif) inkl. Modul für Rabattaktionen, Darstellung von ausgewählten CarSharing- und Mietfahrradstandorten im Münsterland, TaxiBus-Buchung über die Verbindungsauskunft etc. ■ Echtzeiten von Bus und Bahn sind bereitgestellt ■ Tarife: Einführung eines Schülerpauschaltickets für den Westfalentarif <ul style="list-style-type: none"> ■ Einführung eines Jobtickets ■ Einführung des E-Tarifs in Bearbeitung
<p>Maßnahmen aus anderen Planwerken</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Straßenbericht 2020 ■ Bushaltestellen für den S75 ■ Mobilitätsuntersuchung 2015 ■ Marketingaktionen, Probetickets für den ÖPNV ■ Zielgruppenspezifische Ergänzung des Ticketsortiments ■ Ausbau intermodaler Schnittstellen ■ Einbindung von SPNV ins Gesamtkonzept des ÖPNV überprüfen ■ Anbindung der Städte und Gemeinden durch SPNV optimieren ■ Anschluss durch intermodale Verknüpfungen oder nachfrageorientierten Bedienungsformen ■ Weiterentwicklung von Haltestellen mit Anbindung an das Schnellverkehrsnetz zu Mobilstationen ■ NVP ■ Erhöhung des Modal Split Anteils ■ Klimaschutzkonzept 2014 ■ Öffentlichkeitsarbeit für ÖPNV und E-Mobilität ■ Elektrifizierung der gesamten Strecke Bocholt – Wesel ■ Integration ÖPNV-Anbindung in Siedlungsentwicklung ■ BahnLandLust – Zukunftsschiene Coesfeld – Reken – Dorsten

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Angebotes von Bürgerbussen ■ MOVIE – MOBILE VIELFALT ■ NVP Westfalen-Lippe ■ Verbindung nach Essen als Flügelzugkonzept/stündliche Direktverbindung ■ Mobilität im ländlichen Raum ■ Bedarfsorientierte Schülerbeförderung ■ Bedarfsorientierter Anrufbürgerbus ■ Bedarfsorientierter E-Ortsbus ■ Lückenschluss Schnellbusse 												
Maßnahmen aus Mobilitätskonzept	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahn ■ Lobbyarbeit Elektrifizierung Münster – Enschede ■ Lobbyarbeit min. 30-Minuten-Taktung auf allen Verbindungen ■ Lobbyarbeit Bau Bahnhof Gronau-Ost ■ Bus ■ Umsetzung Maßnahmen Teil A NVP ■ Lobbyarbeit Förderung Schnellbusse ■ Beratung Neueinrichtung Bürgerbusse ■ Einführung / Ausbau weiterer Strecken wie Busverbindung Bocholt – Aalten im Regelbetrieb ■ Pilot On-Demand-Angebot ■ Verbesserung der digitalen Vernetzung (Fahrgastinformation, Buchung ist umgesetzt) ■ Verbesserung Anbindung an Schiene ■ Mitwirkung für einheitliches e-Ticketing, Umsetzung des e-Tarifs im Rahmen von CiBo NRW und des Wesfalentarifs ■ Mitwirkung für eine Bereitstellung der Echtzeitdaten von Bus und Bahn für andere Apps ■ Sonstiges ■ Senkung der Tarife ■ Pilot letzte Meile ÖPNV 												
Zuordnung zu den Zielen des Mobilitätskonzeptes	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 25%;">I</th> <th style="width: 25%;">II</th> <th style="width: 25%;">III</th> <th style="width: 25%;">IV</th> </tr> <tr> <td>X</td> <td>X</td> <td>(X)</td> <td></td> </tr> </table>	I	II	III	IV	X	X	(X)					
I	II	III	IV										
X	X	(X)											
Zielindikatoren	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Indikator / Methode</th> <th colspan="2" style="width: 50%;">Wiederkehrintervall / Zielwert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fahrgastzufriedenheit (Fahrgastbefragungen durch Profitester)</td> <td style="width: 25%;">Alle 2 Jahre</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>ÖV-Modal Split-Anteile (SrV, MiD oder HHB)</td> <td>Alle 5 Jahre</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pünktlichkeitszielwert/-quote (Auswertung der Daten aus der Betriebsleitstelle bzgl. Pünktlichkeit)</td> <td>Jährlich</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Indikator / Methode	Wiederkehrintervall / Zielwert		Fahrgastzufriedenheit (Fahrgastbefragungen durch Profitester)	Alle 2 Jahre		ÖV-Modal Split-Anteile (SrV, MiD oder HHB)	Alle 5 Jahre		Pünktlichkeitszielwert/-quote (Auswertung der Daten aus der Betriebsleitstelle bzgl. Pünktlichkeit)	Jährlich	
Indikator / Methode	Wiederkehrintervall / Zielwert												
Fahrgastzufriedenheit (Fahrgastbefragungen durch Profitester)	Alle 2 Jahre												
ÖV-Modal Split-Anteile (SrV, MiD oder HHB)	Alle 5 Jahre												
Pünktlichkeitszielwert/-quote (Auswertung der Daten aus der Betriebsleitstelle bzgl. Pünktlichkeit)	Jährlich												

	an wichtigen Umsteigeknotenpunkten)		
	Anzahl verkaufter Monats-Abos	Jährlich	
	Nutzung Job-Ticket	Jährlich	

3.1.3 Gute Verknüpfung der Verkehrsangebote

Gute Verknüpfung der Verkehrsangebote				
Fortführung vorhandener Entwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung der Infrastruktur für Mobilstationen / Fahrradabstellanlagen: viele Kommunen selbst aktiv, Unterstützung durch den Kreis ■ Weiterentwicklung einer Plattform für die digitale Verknüpfung der Mobilitätsangebote (Verschneidung mit dem On-Demand-Verkehr, Bikesharingdiensten) 			
Maßnahmen aus anderen Planwerken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Straßenbericht 2020 ■ Anlegung eines Mitfahrerparkplatzes im Zuge der B67n ■ Mobilitätsuntersuchung 2015 ■ Sichere Abstellanlagen mit Lademöglichkeit ■ Verbesserte Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV ■ Einrichtung von witterungsgeschützten und diebstahlsicheren Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen (mit Lademöglichkeit) ■ Klimaschutzkonzept 2014 ■ Zweiradabstellanlagen ■ Fietsenbus ■ Mobilität im ländlichen Raum ■ Innovative Mobilpunkte 			
Maßnahmen aus Mobilitätskonzept	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unterstützung der Kommunen bspw. bei der Anlage von Mobilitätsstationen / hochwertigen Fahrradabstellanlagen ■ Pilot neue Wege zur Fahrradmitnahme im Bus 			
Zuordnung zu den Zielen des Mobilitätskonzeptes	I	II	III	IV
		X	(X)	
Zielindikatoren	Indikator / Methode		Wiederkehrintervall / Zielwert	
	Anzahl B+R- und P+R-Anlagen		Alle 2 Jahre	
	SrV Sonderauswertung zur Multimodalität		Alle 10 Jahre	
	Fortschritt bei den digitalen Verknüpfungsangeboten		Jährlich	

3.1.4 Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement

Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement				
Fortführung vorhandener Entwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchführung der kreisweiten Aktion Stadtradeln ■ Durchführung der Aktion mit dem Rad zur Arbeit ■ Durchführung gemeinsamer Verkehrssicherheitsaktionen mit der Kreisverkehrswacht und der Kreispolizeibehörde Borken ■ Ausrichtung einer interdisziplinären und behördenübergreifenden Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheit (Vertreter von Schulen, Fahrschulen, Kreispolizeibehörde Borken und der Kreisverkehrswacht, Dekra) ■ Durchführung von Verkehrsschauen und Unfallkommissionen ■ Schaffung eines sicheren Verkehrsraums (Fußgängerüberwege, Geschwindigkeitsbeschränkungen insb. vor Kindergärten und Schulen) ■ Aktionen zur Schulwegsicherung (z.B. Kreis Borken sieht gelb) ■ Beteiligung an AGFS –Aktionen 			
	Maßnahmen aus anderen Planwerken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätsuntersuchung 2015 ■ Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement ■ Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen ■ Klimaschutzkonzept 2014 ■ Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ ■ Mobilität im ländlichen Raum ■ App – Information, Buchung, Bezahlung 		
Maßnahmen aus Mobilitätskonzept		<ul style="list-style-type: none"> ■ Partnerschaftlicher Ausbau der Schulungsangebote für Pedelec-Fahrerinnen und Fahrer ■ Durchführung Forum Radverkehr ■ Initiierung / Unterstützung von Einzelmaßnahmen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens 		
Zuordnung zu den Zielen des Mobilitätskonzeptes	I	II	III	IV
	X	X	X	
Zielindikatoren	Indikator / Methode		Wiederkehrintervall / Zielwert	
	Kampagnen und Evaluation zur Mobilitätskultur (z. B. Nutzung MIV, Durchgeführte Veranstaltungen)		jährlich	
	Anzahl der Verkehrsschauen		jährlich	
	Durchführung des Forum Radverkehr		Alle 2 Jahre	

4 Maßnahmen (Steckbriefe)

Die Maßnahmen sollen in Form einer losen Steckbriefsammlung dargestellt werden.

4.1 Gutes Verbindungsnetz für Fußgänger, Radfahrer, MIV und ÖPNV

4.2 Starker ÖPNV

4.3 Gute Verknüpfung der Verkehrsangebote

4.4 Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Mobilitätsmanagement