

MOBILITÄTSSICHERUNGSKONZEPT

für die Gemeinde Legden



Gemeinde Legden



Erstellt im Auftrag der Gemeinde Legden

Veröffentlicht im März 2020



Impressum

Das vorliegende Konzept wurde erstellt im Auftrag der

Gemeinde Legden
- Der Bürgermeister -
Amtshausstraße 1
48739 Legden



Erarbeitet durch

planinvent – Büro für räumliche Planung
Dr. Frank Bröckling, Julia Rosendahl,
Timo Jäckel, Helena Boos
Alter Steinweg 22-24
48143 Münster



Die Erstellung des Mobilitätssicherungskonzeptes wurde betreut durch Herrn Matthias Nettels (Gemeinde Legden).

Das vorliegende Konzept wurde vom Rat der Gemeinde Legden in der Sitzung vom 09. März 2020 einstimmig beschlossen.

Nutzungs- und Urheberrechte

Der Auftraggeber kann das vorliegende Konzept innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung von planinvent als Urheber zu achten ist. Jegliche – vor allem gewerbliche – Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Dieses Konzept fällt unter § 2, Abs. 2 sowie § 31, Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Die Weitergabe, Vervielfältigungen und Ähnliches durch andere als den Auftraggeber, auch auszugsweise, sind nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Verfassers gestattet. Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, z.B. für Fotos, Abbildungen und Logos, verbleiben bei planinvent, Münster.

© Gemeinde Legden/planinvent 2020

Vorwort

Inhaltsverzeichnis

Impressum	i
Vorwort.....	iii
1 Mobilitätssicherungskonzept – Hintergrund und Ablauf.....	5
1.1 Zielgruppen.....	6
1.2 Das Mobilitätssicherungskonzept für die Gemeinde Legden	7
1.3 Ablauf und Partizipation	9
2 Rahmenbedingungen und Analyse der IST-Situation	14
2.1 Vorhandene Konzepte mit Mobilitätsbezug	14
2.2 Integriertes Handlungskonzept – Zukunftsdort Legden	15
3. Gesamtkommunale Ausgangslage.....	16
3.1 Kommunales Gefüge	16
3.2 Demographie	16
3.3 Lage und Verkehrsanbindung.....	21
3.4 Soziale Infrastruktureinrichtungen und Nahversorgung	22
4 Ergebnisse der Analyse	25
4.1 Ortsteil Legden	25
4.2 Ortsteil Asbeck.....	37
5 Maßnahmen und Handlungsempfehlungen	40
5.1 Bauliche Maßnahmen zur Mobilitätssicherung.....	40
5.2 Weitere Maßnahmen zur Mobilitätssicherung	43
5.3 Übersicht möglicher Maßnahmen für Legden und Asbeck	44
5.4 Maßnahmenpriorisierung.....	53
6 Ausblick und weitere Handlungsempfehlungen	55
6.1 Umsetzung und Verstetigung	55
6.2 Monitoring und Evaluation.....	56
7 Quellen und Literatur.....	58

1 Mobilitätssicherungskonzept – Hintergrund und Ablauf

Mobil zu sein ist eine der Grundvoraussetzungen zur gesellschaftlichen Teilhabe. Ob auf dem Weg zum Supermarkt, der Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsort oder der Schule sowie in der Freizeit auf beliebten Wanderwegen, jeder ist in irgendeiner Form ständig mobil und deswegen auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Das Thema Mobilität ist eines der großen Zukunftsthemen, bei dem sich in den nächsten Jahren auch unter dem Eindruck des sich wandelnden Klimas viel verändern wird.

Die Gemeinde Legden hat in den letzten Jahren bereits viele Projekte im Bereich der Nahmobilität erfolgreich realisieren können, wie bspw. den Shared-Space-Bereich im Ortskern (es sind keine Verkehrsschilder vorhanden, die den Verkehr regeln) von Legden oder die mittlerweile drei Mitfahrerbanken in den beiden Ortsteilen, die von der Bevölkerung gut angenommen werden. Des Weiteren macht sich die Gemeinde für den Ausbau der E-Mobilität stark: Im Rahmen des LEADER Förderprogramms hat die Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden ein E-Carsharing Projekt ins Leben gerufen und fördert so die nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Eine E-Tankstelle und E-Autos sind ebenfalls vorhanden. Die Zahl der E-Tankstellen und der E-Autos soll sich in der Gemeinde weiter erhöhen, um die steigende Nachfrage zu decken.

Im Bereich der Fernmobilität soll vor allem der Haltepunkt Legden optimiert werden. Zum einen muss ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen möglich sein und zum anderen soll die Taktfrequenz von stündlich auf halbstündlich erhöht werden. In Zukunft könnten auch selbstfahrende Busse in Legden und Asbeck zum Einsatz kommen. An derartigen Konzepten wird in der Region bereits gearbeitet.

Ein Konzept zur Mobilitätssicherung legt den Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit. Hier steht die bestehende Verkehrsinfrastruktur im Fokus. Durch die Erarbeitung und Entwicklung eines Mobilitätssicherungskonzeptes für die Ortskerne von Legden und Asbeck sollen die dörflichen Strukturen so gestaltet werden, dass die Bürgerinnen und Bürger möglichst selbstbestimmt und lange sicher mobil sein können, wobei der ortstypische Charakter der beiden Dörfer beibehalten werden soll. Eine besondere Berücksichtigung finden dabei die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer: Kinder und Jugendliche sowie Senioren. Da vor allem die Gruppe der Senioren zukünftig einen immer größeren Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen wird, dient das Konzept auch dazu, den Veränderungen und Folgen im Zuge des demographischen Wandels zu begegnen.

Das Mobilitätssicherungskonzept umfasst sowohl die Analyse des Ist-Zustandes als auch die Erarbeitung eines Maßnahmenplans. Die konkreten Maßnahmen verfolgen das Ziel von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für junge und ältere Menschen, sowohl auf straßenbaulicher als auch auf pädagogischer Ebene. Zusätzlich werden Priorisierungsvorschläge sowie

Finanzierungshinweise (z. B. zu Förderoptionen) aufgenommen. Das entstandene Konzept stellt für Legden und Asbeck die Grundlage der bedarfsgerechten Umsetzung der Maßnahmen dar und dient zugleich einem verstetigtem Verkehrssicherungsmanagement. Das Mobilitätssicherungskonzept kann zudem für die Beantragung von städtebaulichen Förderungen genutzt werden.

1.1 Zielgruppen

Bei verkehrsinfrastrukturellen Bauvorhaben und Planungen müssen verschiedene Interessensgruppen und deren Bedürfnisse berücksichtigt werden. Straßenquerungen können nicht von jeder Person gleich gut und effizient genutzt werden, manche Verkehrsschilder stellen selbst den einen oder anderen geübten Autofahrer vor ein Rätsel. Fuß- und Radwege werden unterschiedlich stark genutzt und bergen besonders dann Verletzungsrisiken, wenn diese in einem schlechten Zustand sind. Im Rahmen eines Mobilitätssicherungskonzeptes soll auf solche baulichen Mängel, infrastrukturelle Vernetzungsmöglichkeiten und neue Wegverbindungen aufmerksam gemacht werden, die gerade den Ansprüchen der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmer gerecht werden.



Kinder

Zu diesen zählen zum einen Kinder, da sie aufgrund ihrer geringen Körpergröße das Verkehrsgeschehen weniger gut überblicken können und auch selbst schlechter gesehen werden. Zudem unterscheiden sich ihre Wege und ihre Wahrnehmungen des Verkehrs sehr deutlich von Erwachsenen ohne Mobilitätseinschränkungen. Nach Einschätzungen des Verkehrssicherungsprogrammes NRW 2020 entwickeln Kinder erst ab 6 Jahren ein Gefahrenbewusstsein, welches sich in den kommenden Jahren zu einer Art vorrausschauendem Bewusstsein verändert. Mit 11 Jahren seien Kinder fähig, Gefahren im Straßenverkehr richtig einzuschätzen. Somit beeinträchtigen nicht nur physische Merkmale die Kinder im Straßenverkehr, sondern auch psychologische Aspekte.



Jugendliche

Jugendliche tendieren häufig dazu ihre Grenzen austesten zu wollen und diese im Einzelfall zu überschreiten, auch im Straßenverkehr. Hier sind nicht nur städtebauliche Maßnahmen zu treffen, sondern auch durch Sensibilisierung und Aufklärung vorzubeugen. Zudem sind Jugendliche gleich mehrmals durch Moped- und Autoführerschein Fahranfänger und können von zusätzlichen Sicherheitsschulungen profitieren.



Senioren

Zudem werden Senioren zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gezählt, da sie möglicherweise altersbedingte Einschränkungen der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit aufweisen können. Ältere Menschen haben ein erhöhtes Risiko durch verringerte Bewegungsfähigkeit sowie körperliche Kraft, schneller zu ermüden oder an Aufmerksamkeit und Konzentration

nachzulassen. Zudem kann die Sehfähigkeit im Alter abnehmen, was insbesondere bei Dämmerung zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen kann. Zudem können die Senioren mit körperlichen Beeinträchtigungen und Gehhilfen verschiedenste Barrieren im Straßenraum wahrnehmen, die für andere Nutzergruppen keine Einschränkungen darstellen. Diese gilt es zu identifizieren. Bei einem ganzheitlichen Mobilitätssicherungskonzeptes ist es wichtig zu beachten, dass diese vermeintlichen Defizite individuell unterschiedlich ausgeprägt und nicht ab einem bestimmten Alter festzumachen sind.

1.2 Das Mobilitätssicherungskonzept für die Gemeinde Legden

Bei der Konzepterstellung liegt der Fokus auf dem ganzheitlichen Blick auf die Gemeinde, dem Zustand der öffentlichen Wege und Wegebeziehungen sowie auf den Bedarfen der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Der Wegezustand und die Bedarfe werden ermittelt, um sie in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Für die Konzepterstellung konnten vorhandene Arbeiten hinzugezogen werden. Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit in den Ortskernen sowie das Mobilitätssicherungskonzept sind Maßnahmen, die im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts „Zukunftsdorf Legden“ erarbeitet wurden. Weitere hier relevante konzeptionelle Arbeiten der Gemeinde Legden sind:

- ❖ das Gemeindeentwicklungskonzept „Gemeindeentwicklungsplanung Legden 2020“
- ❖ das ILEK „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“
- ❖ die „Lokale Entwicklungsstrategie“ für die Region „Kulturlandschaft Ahaus-Heek-Legden“ (LEADER-Wettbewerb)
- ❖ die Projektstudie „Älter werden im ZukunftsDORF - Leben und Lernen über Generationen“ (Regionale 2016)

Die bisherigen Vorarbeiten gehen mehr oder weniger auf die beiden genannten Schwerpunkte ein. Mit diesem Mobilitätssicherungskonzept erfolgt nun eine Spezifikation der Problematik von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie entsprechender Lösungsansätze. Dazu wurden neben den lokalen, verkehrstechnischen Gegebenheiten auch die Rahmenbedingungen für die notwendigen städtebaulichen Maßnahmen berücksichtigt sowie bestehende Ansätze zur Mobilitätssicherung gesichtet. Mit den beiden Schwerpunkten konnten anschließend auf sachlicher Ebene spezifische Verkehrssicherheitsprobleme und Zugangsprobleme identifiziert werden. Hierfür erfolgte eine umfassende und detaillierte Analyse der Verkehrswege mit Blick auf Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie die Entwicklung kohärenter (städtebaulicher) Maßnahmen. Gleichzeitig galt es im Rahmen von Fokusrunden, die Sicht der BürgerInnen auf die Verkehrssicherheit in Legden und Asbeck in die Maßnahmenentwicklung miteinzubeziehen.

Im Einzelnen betrachtet umfasste die Erstellung des Mobilitätssicherungskonzepts folgende Bausteine:

Zu Beginn der Konzepterstellung wurde eine *Analyse der IST-Situation* durchgeführt. Diesbezüglich galt es zunächst vorhandene Konzepte, Pläne und Kartengrundlagen zu sichten sowie einen Überblick über fachliche Grundlagen, mögliche Handlungserfordernisse, Sichtweisen, Interessen zu erlangen. Dies erfolgte zunächst durch eine Desktopanalyse, der eine Begehung der beiden Ortsteile folgte. Darüber hinaus fand die Erfassung unter Einbeziehung relevanter (Fach-)Akteure statt. Hierzu wurde zu Fokusrunden eingeladen, die aus Schlüsselpersonen und Betroffenen der beiden Zielgruppen (Kinder/Jugendliche und Senioren) aus Legden und Asbeck sowie weiteren relevanten Partnern besteht. Als Abschluss der Analyse wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein fortführbares *Kataster* angelegt.

Im nächsten Schritt erfolgte die Auswertung der zuvor gewonnenen Ergebnisse und das Erstellen eines *Maßnahmenkataloges*. Dafür wurden zunächst die Ergebnisse der IST-Analyse grafisch und textlich aufbereitet und zusammengefasst. Im weiteren Verlauf wurden konkrete Einzelmaßnahmen zur Mobilitätssicherung im Sinne des Vorhabens in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Entscheidungsträgern aus der Gemeindeverwaltung formuliert. Das Ergebnis dieses Bausteins ist ein umfassender Maßnahmenkatalog mit Handlungsvorschlägen für die Ortslagen Legden und Asbeck inklusive grafischer und textlicher Aufbereitung und einer ersten Kostenschätzung.

Im Anschluss daran erfolgte für die Einzelmaßnahmen eine *Priorisierung*. Dazu erfolgte eine Erarbeitung von fach- und sachbezogenen Kriterien. Auf Basis der gemeinsam verabredeten Kriterien konnten alle definierten Einzelmaßnahmen für Legden und Asbeck eingeschätzt und konkretisiert werden. Als Übersicht wurde diesbezüglich eine Bewertungsmatrix erstellt, aus der eine Prioritätenliste zu den einzelnen Maßnahmen abgeleitet werden konnte. Dies erfolgte in enger Abstimmung mit der örtlichen Politik.

Im weiteren Verlauf der Konzepterstellung wurde ein *Monitoring- und Verstetigungssystem* eingerichtet. Zur Vermeidung von Parallelstrukturen mussten zunächst etwaige vorhandene Monitoring und Verstetigungssysteme gesichtet werden. Das Monitoringsystem wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und unter Berücksichtigung der kommunalen Kapazitäten zur Pflege eines solchen Systems entwickelt. Das Konzept beinhaltet eine inhaltliche und technische Umsetzung des verabredeten Monitoringsystems.

Abschließend wurden die Ergebnisse in der Gemeinde vorgestellt sowie Handlungsempfehlungen und Hinweise für das weitere Vorgehen gegeben.

1.3 Ablauf und Partizipation

Damit ein langfristiges und selbstbestimmtes Leben in Legden lange möglich ist, müssen der Zugang zur Nahversorgung und anderen zentralen Einrichtungen sowie die gesellschaftliche Teilhabe gesichert sein. Vor allem der Aspekt der Mobilität ist hier von besonderer Bedeutung. Um attraktive Mobilitätsangebote zu gewährleisten, gilt es jedoch auch die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit bedarfsorientiert zu erhöhen. Dafür müssen Sanierungs- und Baumaßnahmen der Gemeindeverwaltung mit den Ansprüchen und Bedürfnissen der angesprochenen Zielgruppen, also Kinder und Jugendliche sowie Senioren, abgestimmt werden. Hierzu ist eine Analyse des IST-Zustandes der Wegebeziehungen, Wegzustände und Erreichbarkeiten von interessanten Ziel- und Quellorten notwendig. Im Rahmen des Mobilitätssicherungskonzeptes sollten deswegen sowohl die Wegbeziehungen wichtiger Orte herausgearbeitet als diese auch auf Barrieren und Gefahrenstellen untersucht werden. Dabei gelten die BewohnerInnen Legden und Asbecks als Experten, da diese in ihrem Alltag die wichtigsten Wegebeziehungen und die größten Barrieren und Gefahrenstellen im Verkehrsnetz deutlich wahrnehmen. Die Partizipation der BürgerInnen war somit ein wesentlicher Baustein in dem Ablauf der Erstellung des Mobilitätssicherungskonzeptes.

AUFTAKTVERANSTALTUNG

Der Erstellungsprozess des Mobilitätssicherungskonzeptes erfolgte in enger Abstimmung mit den örtlichen Akteuren und der Verwaltung. Am 04. Juni 2019 fand die Auftaktveranstaltung in der Aula der Sekundarschule Legden-Rosendahl für die beiden Ortsteile Legden und Asbeck statt. Das Planungsbüro stellte hier die zukünftigen Prozesse (Mobilitätssicherungskonzept und Quartiers- und Flächenmanagement) den interessierten BürgerInnen vor. Es wurde deutlich gemacht, dass die Konzepte und die darin enthaltenen Maßnahmen nur mithilfe der Legdener Bevölkerung entwickelt werden können und diese als Experten im gesamten Prozess gesehen werden.

FOKUSRUNDE I

Die erste Fokusrunde fand am 09. Juli 2019 im Jugendhaus „Pool“ in Legden statt und hatte den Schwerpunkt „Kinder und Jugendliche“. Das Ziel der Veranstaltung war, wichtige Orte, Wegeverbindungen und Gefahrenstellen für Kinder und Jugendliche aus Legden herauszufinden. Zu Beginn wurden die Teilnehmer mit einer kurzen Präsentation auf die Thematik des Mobilitätssicherungskonzeptes eingestimmt.

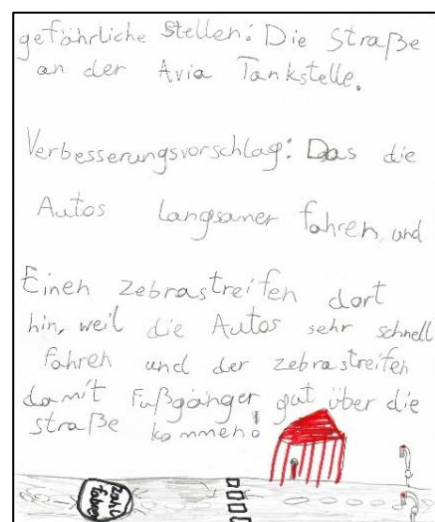


Abb. 1: Vorschlag aus der Kinderbeteiligung



Abb.2: Impressionen Fokusrunde I (Quelle: planinvent 2019)

Anschließend wurden interaktiv Karten gestaltet, um die oben genannten Kriterien zusammenzufassen und schon mögliche Lösungsansätze zu entwickeln. Auch für Kinder bestand die Möglichkeit während der Veranstaltung Karten zu gestalten und dabei ihre wichtigen Orte sowie die von ihnen subjektiv wahrgenommenen Risiken im Straßenverkehr zu kennzeichnen. Zudem hatten sich die Kinder der Brigidenschule im Rahmen des Fahrradführerscheins Gedanken gemacht, wo sie Gefahrenstellen in Legden wahrnehmen und wie Lösungen aussehen könnten. Die Aufzeichnungen wurden von der Schulleiterin übergeben (vgl. Abb. 1).

ORTSBEGEHUNG I



Abb. 3: Impressionen Ortsbegehung I (Quelle: planinvent 2019)

Anschließend an die Fokusrunde fand am 07. August 2019 eine Ortsbegehung statt. Es wurden die genannten Gefahrenstellen und Barrieren vor Ort angeschaut und dokumentiert. So

konnten die Kritikpunkte der Kinder- und Jugendbeteiligung in Asbeck nachvollzogen und intensiver an Lösungsvorschlägen gearbeitet werden.

FOKUSRUNDE II

Die Fokusrunde in Asbeck fand am 01. Oktober 2019 um 16:30 Uhr im Dormitorium in Legden-Asbeck statt. Ziel der Veranstaltung war es, wichtige Orte und Gefahrenstellen für die Zielgruppen Kinder, Jugendliche und Senioren in Asbeck zu identifizieren und bereits Lösungsvorschläge zu erhalten. Zu Beginn wurde den Teilnehmern mithilfe einer kurzen Präsentation die Thematik eines Mobilitätssicherungskonzeptes nähergebracht. Anschließend wurden gemeinsam mit den Teilnehmern interaktive Karten gestaltet, um die subjektiven Gefahrenstellen zu verorten und im Anschluss mögliche Lösungsvorschläge zu entwickeln.

11

FOKUSRUNDE III

Die dritte Fokusrunde fand am 9. Oktober 2019 im Haus Wessling in Legden statt und hatte den Schwerpunkt Senioren. Inhaltlich umfasste die Fokusrunde dieselben Thematiken wie die vorhergegangenen Fokusrunden und hatte somit das Ziel, wichtige Orte, Wegeverbindungen und Gefahrenstellen für diese Zielgruppe zu identifizieren. Nach einer kurzen Präsentation und thematischen Einführung, hatten die Teilnehmer die Möglichkeit ihre subjektiven Eindrücke zu äußern und somit Gefahrenstellen zu identifizieren. Im Anschluss wurden mit den Teilnehmenden mögliche Lösungsansätze diskutiert.



Abb. 4: Impressionen Fokusrunde III (Quelle: planinvent 2019)

ORTSBEGEHUNG II

Im Anschluss an die Fokusrunden fand am 10. Oktober 2019 eine weitere Ortsbegehung statt, bei der sich die von den Senioren genannten Gefahrenstellen in Legden und die Gefahrenstellen aus Sicht der Kinder/Jugendlichen und Senioren aus Asbeck nochmals vor Ort angeschaut wurden. Ebenfalls wurden die identifizierten Gefahrenstellen und Barrieren bildlich dokumentiert, um anhand dessen die Lösungsvorschläge weiter zu konkretisieren und zu ergänzen.



Abb. 5: Impressionen Ortsbegehung II (Quelle: planinvent 2019)

INFORMATIONSVANSTALTUNG ZUM ZWISCHENSTAND

Am 16. Oktober 2019 fand im Rathaus eine Informationsveranstaltung statt, in der die bisherigen Ergebnisse der Fokusrunden und Ortsbegehungen den Vertretern der Ratsfraktionen vorgestellt wurden und das weitere Vorgehen besprochen wurde. Der Entwurf wurde am 16. Dezember 2019 im Rat vorgestellt und den Fraktionen zur Beratung übergeben. Anschließend wurden die Beratungsergebnisse eingearbeitet.



Abb. 6: Ablauf Erstellung des Mobilitätssicherungskonzepts für Legden (Quelle: planinvent 2019)

2 Rahmenbedingungen und Analyse der IST-Situation

Zur Bestandsanalyse in den Ortsteilen Legden und Asbeck gehörten drei Aspekte. Durch Recherchen und Desktop-Analysen wurden bisherige Vorarbeiten, vorhandene Konzepte und Pläne ausgewertet und unter Gesichtspunkten der Mobilitätssicherung betrachtet. Außerdem wurden die mobilitätsrelevanten Rahmenbedingungen analysiert. Zweitens wurden in Fokusrunden gemeinsam mit den BewohnerInnen in Legden und Asbeck wichtige Fixpunkte und Wegeverbindungen sowie Gefahrenstellen und potentielle Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Zuletzt wurden durch Ortsbegehungen die identifizierten Gefahrenstellen gesichtet und aufgenommen. Durch diesen Prozess konnte eine umfassende, mehrdimensionale Perspektive eingenommen werden, die die nötige Grundlage für die Ausarbeitung und Entwicklung entsprechender Maßnahmen schuf.

2.1 Vorhandene Konzepte mit Mobilitätsbezug

Die Gemeinde Legden hat in den vergangenen Jahren an unterschiedlichen Konzepten und den daraus entstandenen Projekten gearbeitet, die sich auch der Mobilitätsthematik annahmen. Im Sinne der Mobilitätssicherung wurden die einzelnen Vorarbeiten ausgewertet und zusammengetragen, welche den Ausgangspunkt der konzeptionellen Weiterentwicklung bildeten.

Tab. 1 Vorhandene Konzepte in Legden mit Mobilitätsbezug (Quelle: planinvent 2019)

Gemeindeentwicklungsplanung Legden 2020 (2004)	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV: Modernisierung des Bahnhofs, Einrichtung neuer Haltestellen, Ausbau des regionalen Busnetzes • Städtebauliche Integration der B 474 • Geschwindigkeitsdämpfungen • Verbreiterung der Gehwege im Kreuzungsbereich • Abbau und Begrünung der Parkplätze im Ortskern • Durchgängige Fuß- und Radwegsysteme, Kennzeichnung und Ergänzung der Wander- und Radwegnetze
ILEK für die AHL Region (2006)	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Stärkung des ÖPNV-Netzes • Barrierefreiheit im Ortskern
Älter werden im Zukunftsdorf (2010)	<ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der REGIONALE 2016 • Barrierefreier Ortskern durch Shared-Space in Legden (es sind keine Verkehrsschilder vorhanden, die den Verkehr regeln)
IHK Legden + Asbeck (2014)	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Ortskerne in Legden und Asbeck • Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätssicherungskonzepts • Ergänzung der ÖPNV Angebote: Bring-/Holdienste, Arztshuttle • Mobilitätszentrale • Überquerungssicherheit der B474 erhöhen

	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Darstellung wichtiger Wegebeziehungen
Lokale Entwicklungsstrategie AHL (2016)	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzüberschreitender Bürgerbus • regionAHLes Carsharing
EZK Legden (2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungsbereiche barrierefrei erreichbar machen und in die ÖPNV Netze einbinden

2.2 Integriertes Handlungskonzept – Zukunftsdorf Legden

Insbesondere das Integrierte Handlungskonzept *Zukunftsdorf Legden – Ortskerne Legden und Asbeck* aus dem Jahr 2014 spielt in Bezug auf das vorliegende Mobilitätssicherungskonzept eine wesentliche Rolle, da dort in umfassenden Untersuchungen und Bürgerbeteiligungsprozessen die Notwendigkeit eines Konzeptes zur Mobilitätssicherung erkannt wurde. Dabei stand insbesondere der Ortskern von Legden im Fokus. Im Ortskern befinden sich neben den wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie dem Rathaus und dem Bürgerservice auch medizinische Einrichtungen (Ärzte, Apotheke, Gesundheits- und Präventionszentrum Münsterland) sowie weitere kirchliche Einrichtungen und Einzel- und Diensthändler. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung und den daraus entwickelten neuen (barrierefreien) Anforderungen ist ein barrierefreier und generationsübergreifender Ausbau des Ortskerns notwendig.

Unter der Maßnahme „1 Barrierefreier Ortskern Legden“ wurden die Teilmaßnahmen „1a barrierefreie Umgestaltung Ortskern“, „1b Mobilitätssicherungskonzept“ und „1c barrierefreier Umbau der Zuwege in den Ortskern“ zusammengefasst. Die Teilmaßnahme 1a ist bereits abgeschlossen. Der Ortskern von Legden wurde barrierefrei umgebaut und wird seitdem als Shared-Space (3. Bauabschnitt des Umbaus der Hauptstraße in Legden) (es sind keine Verkehrsschilder vorhanden, die den Verkehr regeln) genutzt. Es wurden fußgänger- und fahrradfahrerfreundliche Verkehrsflächen geschaffen, die barrierefrei und für alle Alters- und Nutzergruppen ansprechend sind. Die Teilmaßnahme 1b soll hierzu ergänzend die wichtigen Wegebeziehungen analysieren und Barrieren sowie Schwachstellen identifizieren. Die Maßnahme 1c beabsichtigt die Umsetzung des Mobilitätssicherungskonzeptes und den barrierefreien Aus- und Umbau der identifizierten Wegebeziehungen und Schwachstellen im Verkehrsnetz. Durch die Realisierung der genannten Maßnahmen kann ein generationsgerechter und barrierefreier Ortskern in Legden geschaffen werden. Ergänzend zu den Maßnahmen in Legden sollen dabei auch die Schwachstellen und wichtigen Wegebeziehungen in Asbeck herausgearbeitet werden (Maßnahme 2 im IHK). Das Mobilitätssicherungskonzept stellt somit den nächsten weiteren Schritt in der Realisierung des Integrierten Handlungskonzeptes dar.

3 Gesamtkommunale Ausgangslage

3.1 Kommunales Gefüge

Legden liegt – eingebettet in die münsterländische Parklandschaft - im Westen des Kreises Borken und grenzt an den Kreis Coesfeld. Mit rund 7.300 Einwohnern erstreckt sich die weitläufige Flächengemeinde mit dem Kernort Legden, dem Ortsteil Asbeck sowie acht Bauerschaften über eine Fläche von gut 56 km². Die Gemeinde liegt verkehrstechnisch günstig direkt an der A 31 und den damit verbundenen Autobahnanschlüssen nach Münster, Essen, Dortmund, Oberhausen, den Niederlanden und an die Nordsee.

Das Gebiet der Gemeinde Legden umfasst insgesamt knapp 5.600 ha; davon entfallen etwa 13 % auf Siedlungs- und Verkehrsfläche und knapp 87 % auf Freiflächen (vgl. Tab. 2). Auch die anteilige Flächennutzung unterstreicht den ländlichen Charakter der Gemeinde Legden und somit auch von Asbeck.

Tab. 2 Katasterfläche der Gemeinde Legden nach Nutzungsarten

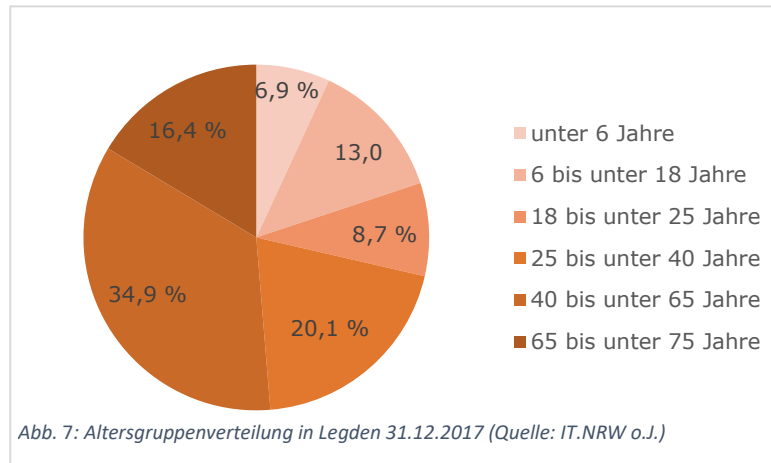
	Größe (in ha)	Anteil (in %)
Fläche insgesamt	5.628	100
davon Siedlungs- und Verkehrsfläche	739	13,1
davon Gebäude- und Freifläche, Betriebsfläche	379	6,7
davon Erholungsfläche, Friedhofsfläche	19	0,3
davon Verkehrsfläche	341	6,1
davon Freifläche	4.889	86,9
davon Landwirtschaftsfläche	3.831	68,1
davon Waldfläche	980	17,4
sonstige Flächen	78	1,4

3.2 Demographie

Um eine angepasste Strategie für Legden und Asbeck entwickeln zu können, ist es wichtig, auf welche Zielgruppen und für wie viele Einwohner die Entwicklung ausgerichtet werden muss. Die Entwicklung der Bevölkerung Legdens im Rückblick und in der Prognose gibt einen Einblick in die Struktur und in absehbare Veränderungen von Haushaltsgrößen, Altersgruppen und der absoluten Einwohnerzahl. Ebenso können so Aussagen zur zukünftigen Bevölkerungsstruktur getroffen werden, die Auswirkungen auf die Maßnahmen zur Mobilitätssicherung haben wird. Zur demographischen Situation Legdens liegen Daten unterschiedlicher Quellen vor. Zum einen kann auf Daten der Gemeindeverwaltung zurückgegriffen werden, zum anderen auf die der Informationstechnik des Landes Nordrhein-Westfalen. Dadurch und/oder durch verschiedene Stichtage können z.B. unterschiedliche Einwohnerzahlen im Bestand hervorgehen.

AKTUELLE DEMOGRAPHISCHE SITUATION

Die Gesamtbevölkerung der Gemeinde Legden umfasst 7.314 Menschen (Stand 31.12.2018), davon sind 3.774 männlich und 3.540 weiblich. Die Einwohnerdichte liegt bei knapp 129,9 Einwohner pro km². Der Anteil der ausländischen Bevölkerung in Legden liegt bei 9,0 % (661 Personen).

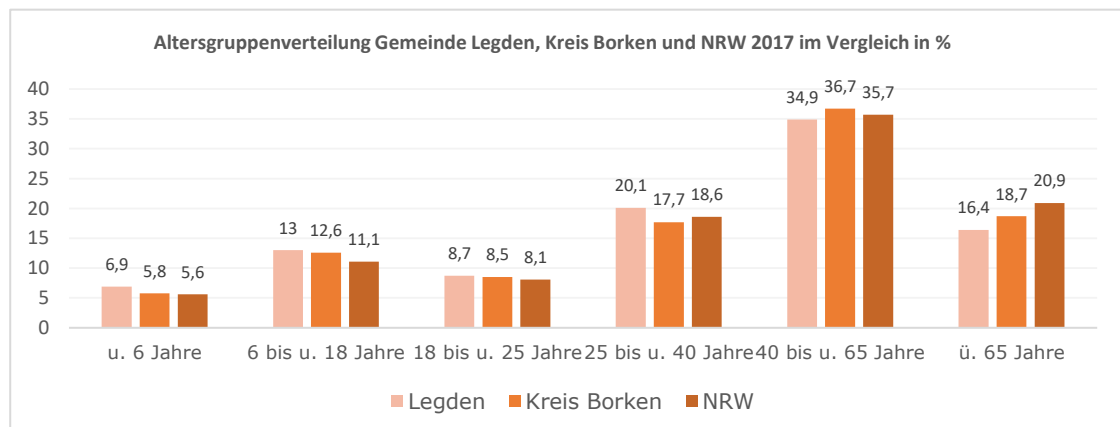


Im Jahr 2017 lebten in Legden 506 Kleinkinder unter sechs Jahren und 1.196 Senioren über 65 Jahren.

Die größte Bevölkerungsgruppe bilden die 40- bis unter 65-Jährigen, gefolgt von den 25- bis unter 40-Jährigen. Der Anteil der Einwohner im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 und 65 Jahren liegt bei 63,7 %.

Von großer Bedeutung für das Mobilitätssicherungskonzept sind vor allem die Nutzergruppen Kinder (unter 6 Jahre) Jugendliche (zwischen 6 und 18 Jahre) und Senioren (ab 65 Jahre). So stellen Kinder und Jugendliche einen Gesamtanteil von knapp 20 % und die Senioren einen Gesamtanteil von ca. 16 % an der Gesamtbevölkerung Legdens dar. Die derzeitige demographische Situation zeigt, dass mehr als ein Drittel der Bevölkerung damit zur Gruppe schwächerer Verkehrsteilnehmer (z. B. durch körperliche Einschränkungen, fehlender Erfahrung) zählt.

Vergleicht man den Altersaufbau der Bevölkerung Legdens mit denen übergeordneter Planungsebenen wie dem Kreis Borken und dem Bundesland NRW, so ist festzustellen, dass Legden ähnliche Altersstrukturen aufweist (vgl. Abb. 8).



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Seit 1974 ist die Bevölkerungszahl der Gemeinde Legden stetig gestiegen (vgl. Abb. 9). Während die Gemeinde im Jahr 1974 noch 5.280 Einwohner verzeichnete, waren es Ende des Jahres 2018 bereits 2.034 Einwohner mehr (7.314). Dies entspricht einem Anstieg ca. 38 %.

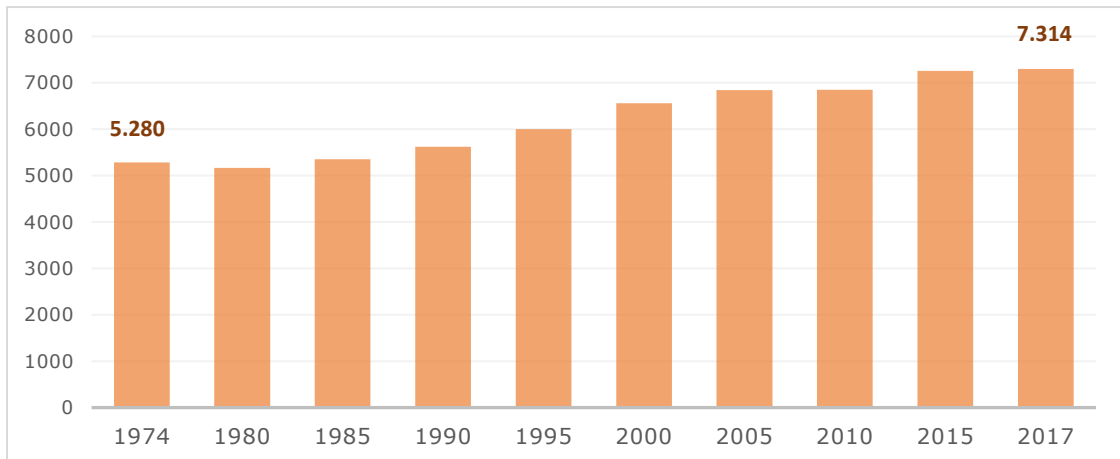


Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung in Legden seit 1974 (Quelle: Kreis Borken 2019, aufbereitet durch planinvent 2019)

BEVÖLKERUNGSBEWEGUNG

Die Bevölkerungsbewegung ergibt sich aus der Zahl der Geburten und Sterbefällen sowie der Zuzüge und Fortzüge in einem Jahr in einem statistisch abgeschlossenen Gebiet, hier für Legden. Wie die untenstehende Tabelle verdeutlicht (vgl. Tab. 3), sind dabei jährliche Schwankungen im Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und im Saldo der Wanderungen möglich. Daraus ergibt sich ein jährlicher Gesamtsaldo, die Bevölkerungsbewegung.

Bei der Betrachtung des natürlichen Bevölkerungssaldos in den Jahren von 2013 bis 2018 wird eine positive Entwicklung deutlich: Die Geburtenzahlen übersteigen die Sterbefälle. Der Wanderungssaldo zeigt lediglich in den Jahren 2013 und 2017 negative Werte auf: Es gab folglich in diesen Jahren mehr Fortzüge als Zuzüge in die Gemeinde. Auffällig ist der hohe Wanderungssaldo (+199) im Jahr 2015, was vermutlich mit dem starkem Flüchtlingsstrom und dem neuen Baugebiet „Up’n Berge“ zusammenhing.

Tab. 3: Bevölkerungsbewegung in Legden (Quelle: Kreis Borken 2019, aufbereitet durch planinvent 2019)

	Geburten	Sterbefälle	Natürliches Bevölkerungssaldo	Zuzüge	Fortzüge	Wanderungssaldo	Saldo
2013	72	67	+5	451	459	-8	-3
2014	66	64	+2	565	473	+92	+94
2015	91	54	+37	665	466	+199	+236
2016	96	69	+27	593	554	+39	+66
2017	88	79	+9	481	510	-29	-20
2018	93	73	+20	506	504	+2	+22

BEVÖLKERUNGSPROGNOSE

Für die Gemeinde Legden wird eine leichte Abnahme der Bevölkerungszahl von 2,9 % bis zum Jahr 2040 prognostiziert (vgl. Abb. 10). Von 7.314 Einwohnern im Jahr 2018 soll die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2040 auf 7.103 Einwohner zurückgehen.

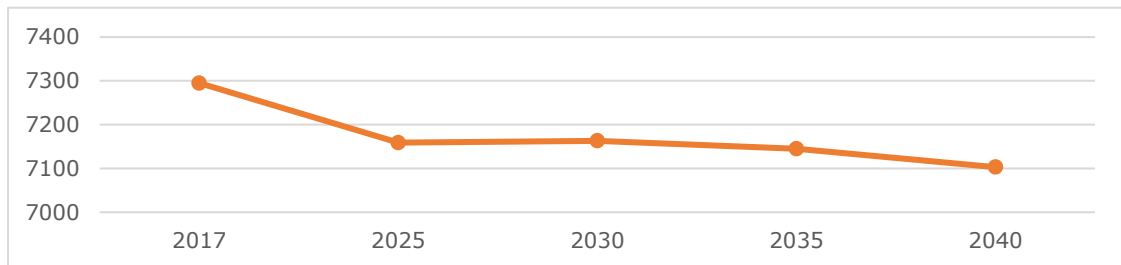


Abb. 10: Bevölkerungsbewegung in Legden (Quelle: Kreis Borken 2019, aufbereitet durch planinvent 2019)

Relevanter als die Prognose zur Gesamtbevölkerungszahl ist mit Hinblick auf mögliche Auswirkungen durch den demographischen Wandel die Voraussage zur Altersstruktur: Die Prognose für die Gemeinde Legden in Bezug auf die Altersklassen macht die Auswirkungen des demographischen Wandels wie die Alterung der Gesellschaft sehr deutlich (vgl. Tab. 4).

Tab. 4: voraussichtliche Altersstruktur in Legden (Quelle: IT.NRW, aufbereitet durch planinvent 2019)

	< 6	6 bis < 18	18 bis < 25	25 bis < 40	40 bis < 65	> 65	Σ
2017	506	947	637	1466	2543	1196	7295
2025	390	757	494	1672	2546	1300	7159
2040	316	671	403	1290	2787	1636	7103
Veränderung in %	-37,5	-29,1	-36,7	-12	+9,6	+36,8	-2,6

In den kommenden Jahren wird der Gruppe, der über 65-Jährigen ein erhebliches Wachstum prognostiziert. Hier liegt der Zuwachs bei knapp 40%. Der Anteil der Kinder unter 6 Jahren geht dagegen zurück. Ähnlich sieht es bei der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen aus. Beide Gruppen verzeichnen einen Rückgang von über 35 %. Der Anteil der 40- bis 65-Jährigen steigt auf etwa 10 % an.

Grundsätzlich lassen sich aus den Bevölkerungsdaten die Rahmenbedingungen für die nächsten Jahre gut ablesen. In den wenigsten Fällen werden die Prognosen exakt sein. Je kleiner die Bezugsgröße, desto schwieriger ist in der Regel eine Prognose. Der Trend – nämlich spürbar älter werdende Bevölkerung – lässt sich jedoch auch für Legden beobachten. Auf dieser Grundlage müssen die Herausforderungen der Zukunft angegangen und entsprechende Handlungsoptionen, auch im Bereich der Mobilitätssicherung, erarbeitet werden.

HAUSHALTSGRÖßEN

Die Verteilung der Haushaltsgrößen in einer Kommune sagt viel über die Lebenssituation der Einwohner aus und gibt ebenso Hinweise für die kommunale Planung. Ein hoher Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten kann sowohl ein Hinweis auf eine größere Zahl an älteren, zum Teil alleinlebenden Einwohnern sein, als auch ein Indiz für viele jüngere Singlehaushalte oder junge Zweipersonenhaushalte ohne Kind. Ein hoher Anteil an Drei- oder Mehrpersonenhaushalten spricht eher für eine familienreiche Bevölkerungsstruktur.

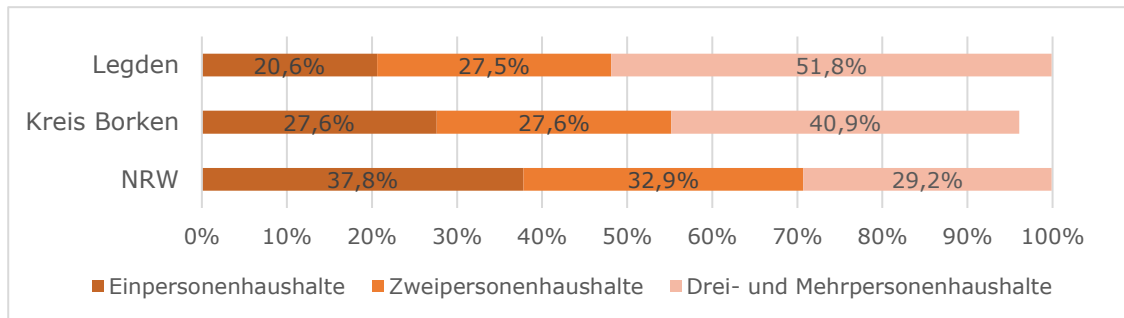


Abb. 11: Haushaltsgrößen in Legden, dem Kreis Borken und dem Land NRW im Vergleich – Zensus 2011 (Quelle: IT.NRW o. J., aufbereitet durch planinvent 2019)

In Legden lässt sich ein hoher Anteil an Drei- und Mehrpersonenhaushalten feststellen, der typisch ist für Kommunen im ländlichen Raum. Dieser Anteil ist in übergeordneten Planungsebenen geringer, dort überwiegen die kleineren Haushaltsformen (vgl. Abb. 11).

3.3 Lage und Verkehrsanbindung

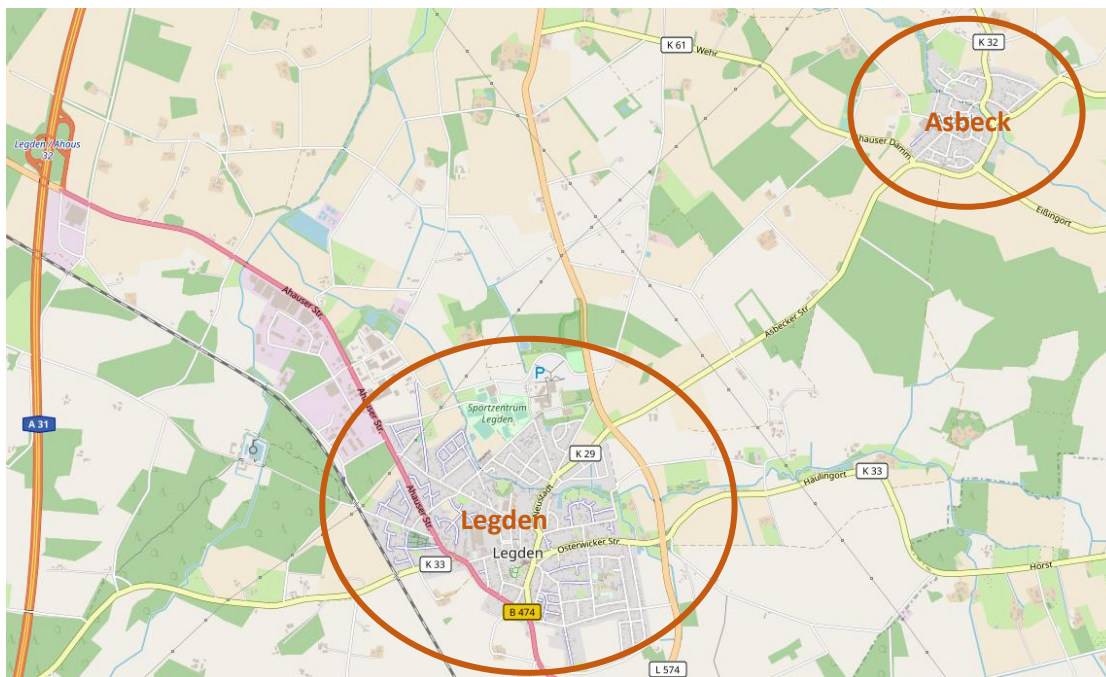


Abb. 12: Einbindung von Legden und Asbeck in das Straßennetz (aufbereitet durch planinvent 2019)

Die Gemeinde Legden ist im Nordosten des Kreis Borken verortet und grenzt an die Gemeinden Ahaus, Heek, Schöppingen und Stadtlohn sowie an die Gemeinde Rosendahl im Kreis Coesfeld. Durch den Ortsteil Legden führt zum einen die B 474, welche nordwestlich auf die A 31 und in südöstlicher Richtung nach Coesfeld führt. Von der Bundesstraße geht nördlich die K 29 ab, welche den Ortskern Legden durchzieht und darüber hinaus die direkte Verbindung zwischen Legden und Asbeck darstellt. Horizontal quert die K 33 die Ortsmitte Legdens. Im Osten wird Legden von der L 574 begrenzt, welche nach Heek führt. (s. Abb. 12)



Der Bahnhof Legden befindet sich am nordwestlichen Siedlungsrand der Gemeinde. Der Ortsteil Legden ist durch den Bahnhof über die Westmünsterlandbahn (RB 51) an die Strecke Dortmund – Enschede angeschlossen. So können tagsüber stündlich unter anderem die Ziele Coesfeld, Ahaus und Gronau erreicht werden. Eine Anbindung ins Münsterland und ins Ruhrgebiet wird somit durch die RB 51 sichergestellt.

Verbindung RB 51 Dortmund Richtung Legden mit Zwischenhalten

Dortmund	Preußen	Lünen	Selm	Coesfeld	Rosendahl-Holtwick	Legden
----------	---------	-------	------	----------	--------------------	--------

Verbindung RB 51 Legden Richtung Enschede mit Zwischenhalten

Legden	Ahaus	Epe	Gronau	Glanerbrug	Enschede De Eschmarke	Enschede
--------	-------	-----	--------	------------	-----------------------	----------



Auch das Busangebot in Legden ermöglicht eine Anbindung an die umliegenden Orte. Durch die Busanbieter „Westfalenbus“ der Deutschen Bahn sowie dem Regionalverkehr Münsterland (RVM) können unter anderem die Nachbarorte Ahaus, Coesfeld und Gronau erreicht werden. Ergänzt wird dieses Angebot zudem durch einen ehrenamtlich organisierten Bürgerbus (zwischen Legden und Ahaus) und einem Taxibus, der nur bei vorheriger Anmeldung fährt. Die Frequenz der Verbindungen unterscheidet sich jedoch bei den verschiedenen Anbietern und Strecken erheblich. Vor allem an Wochenenden ist das Angebot an Busverbindungen eingeschränkt (vgl. Tab. 5).

Der Ortsteil Asbeck wird nur von vier Buslinien angefahren. Dazu zählt unter anderem der Bürgerbus B1, der an Wochentagen fährt, der zu bestellende Taxibus T79 sowie der Nachtbus N6, dessen Angebot sich nur auf die Nacht zwischen Samstag und Sonntag beschränkt. Ergänzt wird das Angebot durch den Westfalenbus 774, welcher an Schultagen die Legdener Schulen anfährt.

Tab. 5: Busverbindungen von Legden und Asbeck

Anbieter	Strecke	Frequenz	mit Asbeck
Westfalenbus	582 Legden – Coesfeld	Montag – Sonntag	nein
Westfalenbus	774: Ahaus – Schöppingen	nur an Schultagen	ja
Westfalenbus	N20 / N51: Nachtbus Legden – Bocholt	nur Samstag auf Sonntag, Silvester auf Neujahr und Weiberfastnacht	nein
RVM	N6: Nachtbus Coesfeld – Münster	nur Samstag auf Sonntag, Silvester auf Neujahr und Weiberfastnacht	ja
RVM	N8: Nachtbus Legden – Münster	nur Samstag auf Sonntag, Silvester auf Neujahr und Weiberfastnacht	nein
RVM	N12: Nachtbus Legden – Vreden	nur Samstag auf Sonntag	nein
RVM	N14: Nachtbus Gronau – Legden	nur Samstag auf Sonntag	nein
TaxiBus	T79: Rufbus Legden – Schöppingen	nur Wochentags, nur auf Anfrage	ja
Bürgerbus	B1: Legden – Ahaus	nur Wochentags	ja

3.4 Soziale Infrastruktureinrichtungen und Nahversorgung

Legden erfüllt, ganz im Sinne der Einordnung als Grundzentrum, die Grundbedürfnisse der Daseinsvorsorge. In Bezug auf die Nahversorgung und entsprechend der zugewiesenen Versorgungsfunktion als Grundzentrum liegt der Schwerpunkt des Angebotes in Legden im kurzfristigen Bedarfsbereich (tägliches Bedarfs). Zu den größten Betrieben zählen der neue Edeka an der Weishauptstraße sowie die beiden Nahversorger K&K und ALDI an der Friedrich-Castelle-Straße. Das Angebot wird ergänzt durch kleinteilige Anbieter, wie beispielsweise eine Apotheke oder eine Bäckerei (vgl. BBE Handelsberatung GmbH 2017).

Innerhalb der farblich dargestellten Radien (Radius 700m) ist eine ausreichende Nahversorgung sichergestellt. Die Angebotsdichte im Ortskern von Legden ermöglicht eine nahezu flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Lediglich einige

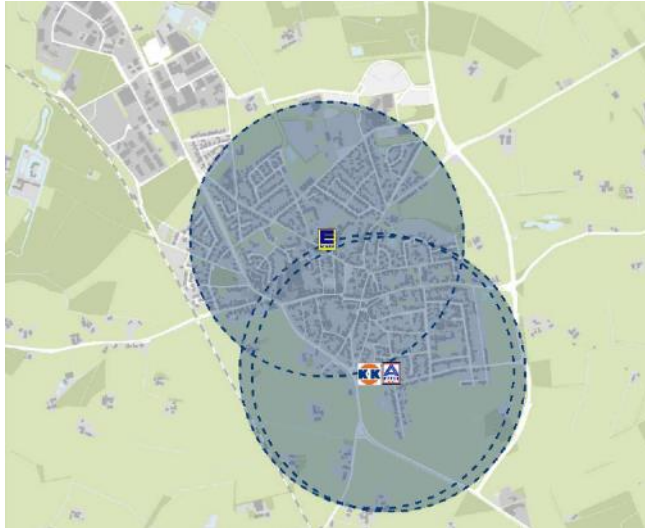


Abb. 13: Übersicht Nahversorgung Legden (BBE Handelsberatung GmbH 2017)

kleinräumige Bereiche im Nordwesten des Siedlungsbereiches sowie das Industrie-/Gewerbegebiet im Nordwesten können nicht in einer Gehzeit von zehn Minuten (ca. 700 m) abgedeckt werden (vgl. BBE Handelsberatung GmbH 2017).

Im Ortsteil Asbeck kann keine ausreichende Nahversorgung festgestellt werden. In Asbeck befindet sich lediglich eine Metzgerei mit erweitertem Sortiment (Lebensmittel, Drogeriewaren, Schreibwaren, Haushaltswaren etc.). Dadurch ist die Nahversorgung in Asbeck ansatzweise gegeben. Dennoch fehlt es dort an einem umfassenden Angebot in Form eines großflächigeren Supermarktes oder Discounters. Aufgrund der geringen Bevölkerungszahl und der damit einhergehenden fehlenden wirtschaftlichen Tragfähigkeit sind hier größere Entwicklungen nicht zu erwarten (vgl. BBE Handelsberatung GmbH 2017).



Abb. 14: Übersicht Nahversorgung Asbeck (BBE Handelsberatung GmbH 2017)

Die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und diverse Versorgungseinrichtungen befinden sich relativ zerstreut in den Ortskernen Legden und Asbeck (Rathaus, Kirchen, verschiedene Einzelhändler). Neben der Brigidenschule (Grundschule) mit den zwei Standorten Legden und Asbeck, gibt es noch die Sekundarschule Legden-Rosendahl, welche ebenfalls auf zwei Standorte aufgeteilt ist. Die Klassen 5, 6 und 7 beider Gemeinden werden in Legden unterrichtet, ab Klasse 8 findet der Unterricht am Standort Rosendahl statt, jedoch ohne gymnasiale Oberstufe. Zum Erreichen der Standorte dient ein Schulbus, der nähere Ortschaften anfährt und je nach Unterrichtsschluss getaktet ist. Für die unter 6-Jährigen sind insgesamt drei Kindergärten und

zwei Kindertagesstätten vorhanden, wobei sich einer der Kindergärten im Ortsteil Asbeck befindet (Kindergarten St. Margareta).

Neben den Bildungseinrichtungen und Kindergärten gibt es das hausärztliche Kompetenzzentrum Legden, die Hausarzt-Praxis Münsterland, das Zentrum für betriebliches Gesundheitsmanagement Münsterland (ZBGM) sowie eine Zahnarztpraxis zur Abdeckung der gesundheitlichen Grundversorgung, sowie die Hubertus Apotheke für den allgemeinen Bedarf. Das nächstgelegene Krankenhaus befindet sich in Ahaus. Für SeniorInnen bieten sich das Altenwohnhaus St. Josef und die Anne Seniorenresidenz in Legden an.

Die räumliche Dekonzentration der öffentlichen und sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie der Nahversorger und Einzelhändler führt dazu, dass die Nutzer, und dabei insbesondere Kinder, Jugendliche und Senioren zwischen den Quell- und Zielorten teilweise lange Wege zurücklegen müssen. So liegen beispielsweise einige der barrierefreien Wohnungen und das Altenwohnhaus St. Josef, der Friedhof, das Sportzentrum und vor allem der Bahnhof relativ weit außerhalb des Ortskerns.

Zudem verlangt das Fehlen von Nahversorgungseinrichtungen im Ortskern Asbeck das Pendeln nach Legden oder in umliegende Gebiete, wie beispielsweise Ahaus. Dies führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Insbesondere im Hinblick auf die fokussierten Nutzergruppen, die häufig keinen Kraftfahrzeugführerschein besitzen, müssen die Wegeverbindungen für Fahrradfahrer und Fußgänger im Blick behalten werden.

4 Ergebnisse der Analyse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Analyse, auf Grundlage der Bürgerbeteiligungen, der Ortsbegehungen und den Recherchen dargestellt. Dabei werden die Ortslagen Legden und Asbeck getrennt voneinander dargestellt. Dabei wird der Fokus insbesondere auf die Darstellung wichtiger Orte, das Aufzeigen wichtiger Wegebeziehungen und die Darstellung der vorhandenen Mängel und Barrieren gelegt.

4.1 Ortsteil Legden

WICHTIGE ORTE UND WEGEVERBINDUNGEN

Die wichtigen und häufig frequentierten Orte in Legden konzentrieren sich räumlich auf den historischen Ortskern und auf das Umfeld der Brigidenschule sowie auf den nördlichen Teil der Ortschaft. Dort befindet sich am Ortsrand das Sportzentrum und das Jugendhaus der Gemeinde (A) sowie nordöstlich davon das Naturschutzgebiet „Steinkuhle“ (B). An der Weisshauptstraße stellen die Sekundarschule Legden Rosendahl (D) und der EDEKA (C) wichtige Orte der Befragten dar. Im historischen Ortskern werden insbesondere der Dahliengarten (E), die St. Brigida Kirche (F) und die Bücherei (G) aufgesucht und regelmäßig genutzt. Im Umfeld der südöstlich gelegenen Brigidenschule sind die Grundschule (J), die angrenzenden Sporthallen (I) sowie der ALDI und K&K (H) die zentralen Zielorte der Befragten dar. Im Westen von Legden



Abb. 15: Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen: Wichtige Orte in Legden (aufbereitet durch planinvent 2019)

befindet sich zudem der Bahnhof der Gemeinde. Dieser stellt für im Rahmen von Freizeitaktivitäten und für Berufspendler einen wichtigen Knotenpunkt dar, um weiter entfernte Zielorte zu erreichen (K). auch der Friedhof an der Ahauser Straße ist ein wichtiger Bezugspunkt für die Legdener und wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes weiter betrachtet.

Bei den häufig besuchten Orten handelt es sich in der Regel um Orte, die alltäglich und in der Freizeit von Legdenern aufgesucht werden, wie beispielsweise das Jugendhaus, die Bücherei und die Sportplätze. Es liegt somit nahe, dass mehrere dieser zentralen Zielorte im Rahmen von Freizeitaktivitäten zeitlich unmittelbar nacheinander aufgesucht werden.

Im Rahmen des Partizipationsprozesses konnten keine Hauptwegeverbindungen der Befragten identifiziert werden. Es bilden daher die Umgebungen der „wichtigen Orte“ die räumlich zentralen Schwerpunkte des Mobilitätssicherungskonzeptes. Im Fokus stehen dabei die Grundschule mit den angrenzenden Sporthallen sowie der historische Ortskern mit Kirche, Kirchplatz und Dahliengarten und weiteren wichtigen sozialen Infrastruktureinrichtungen wie die Seniorenresidenz am Bergweg.

SUBJEKTIVE GEFAHRENSTELLEN UND BARRIEREN

Die von den Beteiligten wahrgenommenen Gefahrenstellen und Barrieren (vgl. Abb. 16) im Verkehrsnetz von Legden verteilen sich auf das gesamte Gebiet. Eine räumliche Konzentration von subjektiv wahrgenommenen Risiken ist im Ortskern von Legden feststellbar.

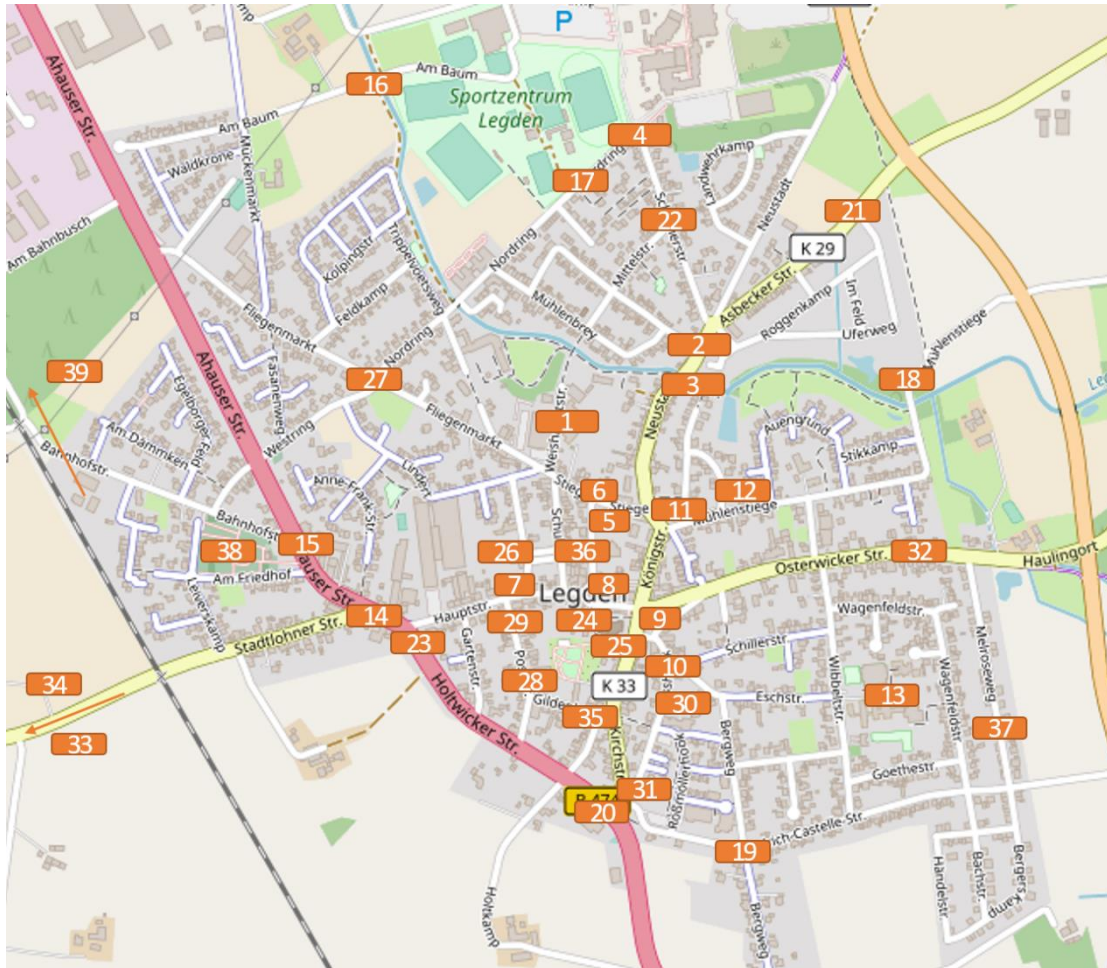


Abb. 16: Abbildung der Gefahrenstellen und Barrieren im Verkehrsnetz in Legden (aufbereitet durch planinvent 2019)

In der nachfolgenden Tabelle (Tab. 6) werden die in Abb. 16 verorteten Mängel und Barrieren im Verkehrsnetz von Legden näher erläutert. Die dargestellten Risiken im Verkehrsnetz stellen dabei vorerst nur die individuellen Wahrnehmungen und Empfindungen der Befragten dar. Es handelt sich somit um gefühlte Barrieren der BürgerInnen. Inwieweit die gefühlten Barrieren aus verkehrstechnischer Sicht tatsächliche Mängel im Verkehrsnetz darstellen oder Kompromisse aus Verhandlungen mit den zuständigen Straßenbaulastträgern sind, lässt sich nicht immer klar beantworten und bedarf bei der konkreten Umsetzung einer jeden Maßnahme eine tiefere Analyse.

Tab. 6: Übersicht der gefühlten Mängel und Barrieren in Legden

Nr.	Mängel, Barrieren	
Ort		
<p data-bbox="347 387 371 421">1</p> <p data-bbox="284 477 405 544">Weishaupt- straße</p>	<p data-bbox="456 387 919 752">Die Beleuchtung des Gehweges an der Sekundarschule ist verbesserungsfähig. Insbesondere in den Abend- und Morgenstunden sowie im Herbst und Winter ist der Weg aufgrund der zu großen Abstände zwischen den Straßenleuchten nicht ausreichend beleuchtet. Dies führt zu einem Unsicherheitsgefühl der Nutzer, bis zu einer vollständigen Meidung des Gehweges.</p>	 <p data-bbox="1222 723 1347 745">planinvent 2019</p>
<p data-bbox="347 786 371 819">2</p> <p data-bbox="284 875 421 943">Mühlenbrey/ Neustadt</p>	<p data-bbox="456 786 919 1151">An der Kreuzung <i>Mühlenbrey/Neustadt</i> entstehen häufig Konflikte zwischen Autofahrern/Radfahrern. Ursache ist eine scheinbar unklare Vorfahrtsregelung beziehungsweise das Missachten der Rechts-Vor-Links Regelung. Verstärkt wird die Situation durch die Sichteinschränkung und die fehlende Einsehbarkeit der Straße, die unter anderem durch Falschparker verstärkt wird.</p>	 <p data-bbox="1222 1043 1347 1066">planinvent 2019</p>
<p data-bbox="347 1162 371 1196">3</p> <p data-bbox="284 1252 429 1364">Querung Fuß- gängerweg an Neustadt</p>	<p data-bbox="456 1162 919 1379">Für Fußgänger, die den bachbegleitenden Gehweg nutzen, stellt sich die Querung der Straße <i>Neustadt</i> als Herausforderung dar, da es keine Querungshilfe für Fußgänger gibt und diese somit ohne Hilfe die Straße überqueren müssen.</p>	 <p data-bbox="1222 1469 1347 1491">tim-online 2019</p>
<p data-bbox="347 1538 371 1572">4</p> <p data-bbox="284 1628 427 1740">Schlesier- straße/ Nord- ring</p>	<p data-bbox="456 1538 919 1859">Es wurde die fehlende Einsehbarkeit an der Kurve <i>Schlesierstraße/Nordring</i> bemängelt. Bei der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h), sollte die Einsehbarkeit der Kurve ausreichend sein. Inwieweit die Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird, lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt nicht bewerten.</p>	 <p data-bbox="1222 1850 1347 1872">tim-online 2019</p>

<p>5</p> <p>Bushaltestelle „Stiege“</p>	<p>An der Bushaltestelle <i>Stiege</i> in der Nähe der weiterführenden Schule wurde eine fehlende Überquerungsmöglichkeit bemängelt. Es existiert zwar ein Fußgängerüberweg in ca. 80 m Entfernung. Es mangelt jedoch an einer Querungshilfe in unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle, da die Schüler die Straße sonst direkt überqueren und eine unübersichtliche Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss entsteht.</p>	 <p>tim-online 2019</p>
<p>6</p> <p>Bushaltestelle „Stiege“</p>	<p>Der vorhandene Parkplatz wird sowohl von Schulbussen als auch von Autos zum Parken genutzt. Dadurch entsteht zu bestimmten Stoßzeiten auf dem Parkplatz und der Zufahrtsstraße <i>Stiege</i> und <i>Vikar-Entrup-Straße</i> in Verbindung mit dem Schülerverkehr (Nr. 5) eine unübersichtliche und stressfördernde Verkehrssituation.</p>	 <p>tim-online 2019</p>
<p>7</p> <p>Hauptstraße (Amtshausstraße bis Schulstraße)</p>	<p>Einige Hauseingänge/Stufen ragen auf den Gehweg und schränken somit die Barrierefreiheit ein. In Verbindung mit den vorhandenen Pollern ist eine problemlose Nutzung des Weges für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nur eingeschränkt möglich. Ein Verlassen des Gehweges und ein Betreten der Fahrbahn wird somit notwendig.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>8</p> <p>Hauptstraße (an Vikar-Entrup-Straße)</p>	<p>Die Kreuzung <i>Hauptstraße/Vikar-Entrup-Straße</i> wird als sehr gefährlich angesehen. Die Querung der Hauptstraße ist aufgrund der schlechten Einsehbarkeit in Verbindung mit der oft gefahrenen hohen Geschwindigkeit nicht problemlos möglich. Zugleich wird die unklare Verkehrsregelung bemängelt.</p>	 <p>planinvent 2019</p>

<p>9</p> <p>Kreuzung Hauptstraße/ Königstraße</p>	<p>Es wurde kritisiert, dass die Grünphase an der vorhandenen Lichtsignalanlage zu kurz ist. Die Grünphase beträgt derzeit etwa sieben Sekunden, zzgl. der Räumzeit.</p>	 <p>tim-online 2019</p>
<p>10</p> <p>Bergweg in Richtung Busshook</p>	<p>Die vorhandenen, historischen Gebäude verdecken an der Kreuzung <i>Bergweg/Busshook</i> die Einsicht in die Straße <i>Busshook</i>. Somit ist eine sichere Einsehbarkeit der Straße nicht gegeben. In Verbindung mit der historisch bedingten geringen Fahrbahnbreite führt dies zu einer gefährlichen Verkehrssituation. Zudem ragt der Heckenbewuchs von privaten Grundstücken auf den Gehweg, so dass die Nutzung der vollen Gehwegbreite eingeschränkt wird.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>11</p> <p>Doppelkreuzung Stiege/ Neustadt und Königstraße/ Mühlenstiege</p>	<p>An der Doppelkreuzung wird eine fehlende Querungsmöglichkeit bemängelt. Eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger wird als notwendig angesehen, da die Autos mit einer hohen Geschwindigkeit entlangfahren. Ein Übergang in Form eines rot gepflasterten Streifens soll aktuell als Querungshilfe dienen und zur Verkehrsberuhigung beitragen.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>12</p> <p>Mühlenkamp auf Mühlenstiege</p>	<p>Es wird die schlechte Einsicht bemängelt. Ebenfalls führt das ungeregelte Parken an den Seitenstreifen zu einer unübersichtlichen Verkehrssituation.</p>	 <p>planinvent 2019</p>

<p>13</p> <p>Wege um Brigidenschule: Wibbelt-, Esch-, Wagenfeld-, Droste-Hülshoff- und Friedrich-Castelle-Straße</p>	<p>Die Gehwegbreiten um die Brigidenschule sind sehr gering. Die Gehwege werden durch Mülltonnen, parkende PKW und auswuchernde Hecken weiterhin reduziert. Begegnungssituationen sind teilweise problematisch und erfordern ein Ausweichen auf die Fahrbahn. Zudem ist die Pflasterung der Gehwege teilweise marode und uneben. An Kreuzungen und damit einhergehenden Querungsstellen sind einige Bordsteinkanten nicht abgesenkt. Eine Barrierefreiheit ist nicht gegeben.</p> <p>Ein weiteres Risiko stellen die „Elterntaxis“ während des Schulbeginns und -endes dar. Die relativ schmale Fahrbahn ist nicht für einen so hohen Zubringerverkehr ausgelegt. Durch die vielen Pkw in Verbindung mit den fußläufigen Schülern, entsteht einer sehr unübersichtliche Verkehrssituation.</p>	 <p>The top photograph shows a narrow sidewalk with a brick border, a concrete curb, and a parked car. The bottom photograph shows a similar scene with a red brick sidewalk, a concrete curb, and a bright green car parked on the street. Both images have a 'planinvent 2019' watermark.</p>
<p>14</p> <p>Kreuzung Hauptstraße/ B 474</p>	<p>An der Kreuzung <i>Hauptstraße/ Bundesstraße 474</i> befindet sich die AVIA Tankstelle, bei der eine fehlende Querungsmöglichkeit bemängelt wird. Da die PKW mit einer hohen Geschwindigkeit entlang der Bundesstraße fahren, steigt das Unsicherheitsgefühl insbesondere für ältere BürgerInnen und Kinder.</p>	 <p>The photograph shows a road intersection with a gas station (AVIA) on the left side. The road has a dashed white line in the center and a solid white line on the right. There is a 'planinvent 2019' watermark.</p>
<p>15</p> <p>Friedhof/ Kreuzung Bahnhofstraße und B 474</p>	<p>Es wird die Querungsmöglichkeit in Höhe des Friedhofes bemängelt. Der Standort der vorhandenen Fußgängerüberquerung in Form einer Lichtsignalanlage wurde in der Fokusrunde als nicht optimal bewertet.</p>	 <p>The photograph shows a road intersection with a traffic light. There is a red brick sidewalk on the right side. There is a 'planinvent 2019' watermark.</p>

<p>16</p> <p>Legdener Mühlenbach</p>	<p>Der Weg entlang des <i>Legdener Mühlenbachs</i> besitzt keinen festen Straßenbelag und ist nicht gepflastert. Der Weg besteht aus Schotter. Es wird vorgeschlagen, die Wegedecke des Fuß-/Radweg zu erneuern.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>17</p> <p>Nordring am Sportplatz</p>	<p>Um den Sportplatz und das Jugendheim von Legden zu erreichen, muss die Straße Nordring überquert werden. In der Kinderbeteiligung wurde deutlich, dass sich die Befragten eine Querungshilfe wünschen.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>18</p> <p>Mühlenstiege</p>	<p>Durch den vorhandenen Baumbestand wird die ohnehin schon schmale Fahrbahn des Wirtschaftsweges weiter eingeschränkt. Ein Ausweichen bei Gegenverkehr ist nur schwer möglich. Zudem fehlt ein Ortsschild, weshalb die von außerhalb kommenden Pkw ohne Geschwindigkeitsbeschränkung in den Ortskern einfahren könnten.</p> <p>Die hohe Geschwindigkeit der Pkw kann auch noch im Ortskern von Legden festgestellt werden.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>19</p> <p>Kreuzung Friedrich-Castelle-Straße/ Bergweg</p>	<p>Die Kreuzung am ALDI wird mit einer hohen Geschwindigkeit von Pkws überquert. Durch Fahrbahnverengungen vor den Kreuzungseinfahrten existieren bereits geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>20</p> <p>B 474 (Bereich St. Florian-Weg)</p>	<p>Es wird kritisiert, dass die Pkws zu schnell fahren und dadurch ein Unsicherheitsgefühl beim Queren der Straße entsteht, obwohl bereits eine Querungshilfe in Form einer Verkehrsinsel vorhanden ist.</p>	 <p>planinvent 2019</p>

<p>21 Asbecker Straße</p>	<p>Auf der <i>Asbecker Straße</i>, auch innerorts, fahren die Pkw zu schnell. Dadurch nimmt das Unsicherheitsgefühl der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu und die Unfallgefahr steigt.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>22 Schlesier- straße</p>	<p>An den Grundstückseinfahrten sind die Gehwege sehr uneben. Die Querneigung an den Grundstückszufahrten liegt häufig über 2 Prozent. Dadurch ist die Barrierefreiheit insbesondere für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollatoren eingeschränkt.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>23 Überquerung der Haupt- straße an der B 474</p>	<p>Fahrradfahrer, die den Radweg nutzen, der parallel zur B 474 verläuft, stoßen an der Kreuzung zur <i>Hauptstraße</i> auf eine verkehrlich relativ aufwendig gelöste Situation. Zur Querung müssen sie einige Meter in die Hauptstraße einfahren, um diese dann über eine Mittelinsel zu überqueren. Eine direkte Querung (ohne Einfahrt in die Hauptstraße) ist aufgrund der vorhandenen Bordsteinkanten nicht möglich.</p>	 <p>tim-online 2019</p>
<p>24 Parkplätze an Königstraße/ Hauptstraße</p>	<p>In direkter räumlicher Nähe zur Apotheke existieren keine gesondert ausgewiesenen Parkplätze für Behinderte. Im Hinblick auf den demographischen Wandel und die angrenzende Nutzung besteht hier Handlungsbedarf.</p>	 <p>planinvent 2019</p>

<p>25</p> <p>Kreuzung Busshook/ Kirchstraße</p>	<p>Bei Überquerung der Ecke <i>Busshook/Kirchstraße</i> ist die Einsicht aufgrund der Gebäudestellung eingeschränkt. Zudem wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h nicht immer eingehalten.</p> <p>Der ausgewiesene Behindertenparkplatz an der Kirchstraße kann häufig nicht genutzt werden. Mülltonnen zur Abholung sind vor dem Parkplatz aufgestellt und auch wenn diese nicht vor dem Parkplatz stehen, wird eine Nutzung und das Einparken durch die Blumenkübel und Mülltonnenunterbringungen an den Seiten erschwert. Auch die Nutzung der Rampe wird durch parkende Pkw erschwert.</p>	 <p>planinvent 2019</p> <p>Heuser, Gerd 2020</p>
<p>26</p> <p>Kreuzung Hauptstraße/ Amtshausstraße</p>	<p>Die Ein-/ Ausfahrt der <i>Amtshausstraße</i> an der Kreuzung ist nicht eindeutig erkennbar. Hier befindet sich ein großes Gefahrenpotenzial, da an der Kreuzung die Rechts-vor-Links Regel gilt. Somit haben aus der Amtshausstraße fahrende Pkw Vorrang, was aufgrund der schlechten Einsicht nicht immer erkennbar ist.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>27</p> <p>Fliegenmarkt</p>	<p>Der <i>Fliegenmarkt</i> ist die Haupteinfahrstraße für viele Wohngebiete in Legden und wird somit regelmäßig von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt. Kennzeichnend für den Fliegenmarkt ist durch den Anschluss an die B 474 ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sollen hier Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>28</p> <p>Kirchplatz/ Kirmesplatz - Dahliengarten</p>	<p>Parkende Reisebusse blockieren den Kirchplatz. Zudem sind die weiteren Eingänge zum Dahliengarten nicht weitreichend bekannt. Eine fehlende Beschilderung wird angemerkt.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>29</p> <p>Öffentliche Sanitäreanlage im Ortskern</p>	<p>Es wird bemängelt, dass es keine öffentlich zugängliche und barrierefreie Sanitäreanlage in zentraler Lage in Legden gibt. Es wird angeregt, eine öffentliche Sanitäreanlage neben dem Verkehrsverein zu errichten.</p>	 <p>planinvent 2019</p>

<p>30</p>	<p>Die Oberfläche der <i>Busshook</i> besteht aus Kopfsteinpflaster. Dies schränkt die Barrierefreiheit insbesondere für die Bewohner der angrenzenden Seniorenresidenz ein. Es wurde bereits ein Teil des Kopfsteinpflasters so aufbereitet, dass eine Nutzung mit Gehhilfen, Kinderwägen o. ä. möglich ist.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>Busshook</p>	<p>31</p> <p>Die Doppelkreuzung an der <i>Kirchstraße/Friedrich-Castelle-Straße/Holtwicker Straße</i> ist sehr unübersichtlich. Es wird bemängelt, dass die von der Kirchstraße kommenden Pkw sehr schnell fahren. Die Einsehbarkeit in die Kirchstraße ist verbesserungsfähig. Zudem wird das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Friedrich-Castelle-Straße durch die Anbindung an die Holtwicker Straße sowie der Zulieferverkehr kritisiert.</p>	 <p>tim-online 2019</p>
<p>Kreuzung Kirchstraße/ Friedrich-Castelle-Straße/ Holtwicker Straße</p>	<p>32</p> <p>Die Gehwegoberflächen an der Ostwicker Straße sind aufgrund von Grundstückszufahrten und Querungsstellen teilweise uneben. Die Querneigung des Gehweges liegt über zwei Prozent. Dies kann die Barrierefreiheit für Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwagen beeinträchtigen.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>33</p> <p>„Mühlenweg“ als Verbindung zwischen Stadtlohner Straße/ Bahnhofstraße</p>	<p>Die Überfahrt vom <i>Mühlenweg</i> – der Verbindung zwischen dem <i>Stadtlohner Straße</i> und der <i>Bahnhofsstraße</i> – auf die Stadtlohner Straße stellt für Fahrradfahrer aufgrund des unerwarteten Höhenunterschiedes eine Gefahr dar. Ebenfalls herrscht an der Stelle wegen der engen Kurve erhöhte Sturzgefahr.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>34</p> <p>„Mühlenweg“ als Verbindung zwischen Stadtlohner Straße/ Bahnhofstraße</p>	<p>Der <i>Mühlenweg</i> – als Verbindung zwischen der Stadtlohner Straße und der Bahnhofstraße – befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.</p>	 <p>planinvent 2019</p>

<p>35</p> <p>Gildenhook</p>	<p>Bei Feuerwehreinsätzen wird bei der Zufahrt in den <i>Gildenhook</i> die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten. Dies kann im Anschluss die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, da kurz nach der Einfahrt eine Kreuzung mit der Vorfahrtsregel Rechts-vor-Links folgt. Zudem fehlt eine sichtbare Weiterführung des Gehweges auf der Straße.</p>	
<p>36</p> <p>Dorfbrunnen an Hauptstraße</p>	<p>Der Dorfbrunnen sollte beleuchtet werden, dies ist jedoch noch nicht umgesetzt worden. Öfters versammeln sich dort in den Abendstunden Jugendliche, was durch Lärmbelästigung und Müll zu einer unangenehmen Situation für Anwohnende führt.</p>	
<p>37</p> <p>Melroseweg/ Bergers Kamp/ Bach- straße</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nicht eingehalten.</p>	
<p>38</p> <p>Friedhof</p>	<p>Im gesamten Bereich rund um den Friedhof sind keine Behindertenparkplätze vorzufinden.</p>	
<p>39</p> <p>Bahn- straße und am Bahn- damm</p>	<p>Die Verbindungsstraße zum Bahnhof Legden ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer in einem schlechten Zustand. Die Straße ist unzureichend beleuchtet. Auch am Bahndamm führt der fehlende Rad- und Fußgängerweg insbesondere an unbeleuchteten, engen und übersichtlichen Stellen (z. B. auf Höhe des Busunternehmens Gödde) zu einer erheblichen Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern.</p>	

4.2 Ortsteil Asbeck

WICHTIGE ORTE UND WEGEVERBINDUNGEN

Für den Ortsteil Asbeck wurde die Brückenstraße (M) als ein wichtiger Ort und Bezugspunkt für die AsbeckerInnen genannt. Neben den Ergebnissen aus der Bürgerbeteiligung sollten jedoch auch die alltäglich besuchten sozialen Infrastruktureinrichtungen und Freizeitmöglichkeiten der AsbeckerInnen beachtet werden. Somit zählen auch die Brigidenschule Standort Asbeck (N), der Sportplatz (O), die Stiftsstraße mit dem angrenzenden Kirchplatz, dem Dormitorium und dem Kindergarten (P) sowie der Asbecker Friedhof am Margartendamm (R) zu den wichtigen Orten.

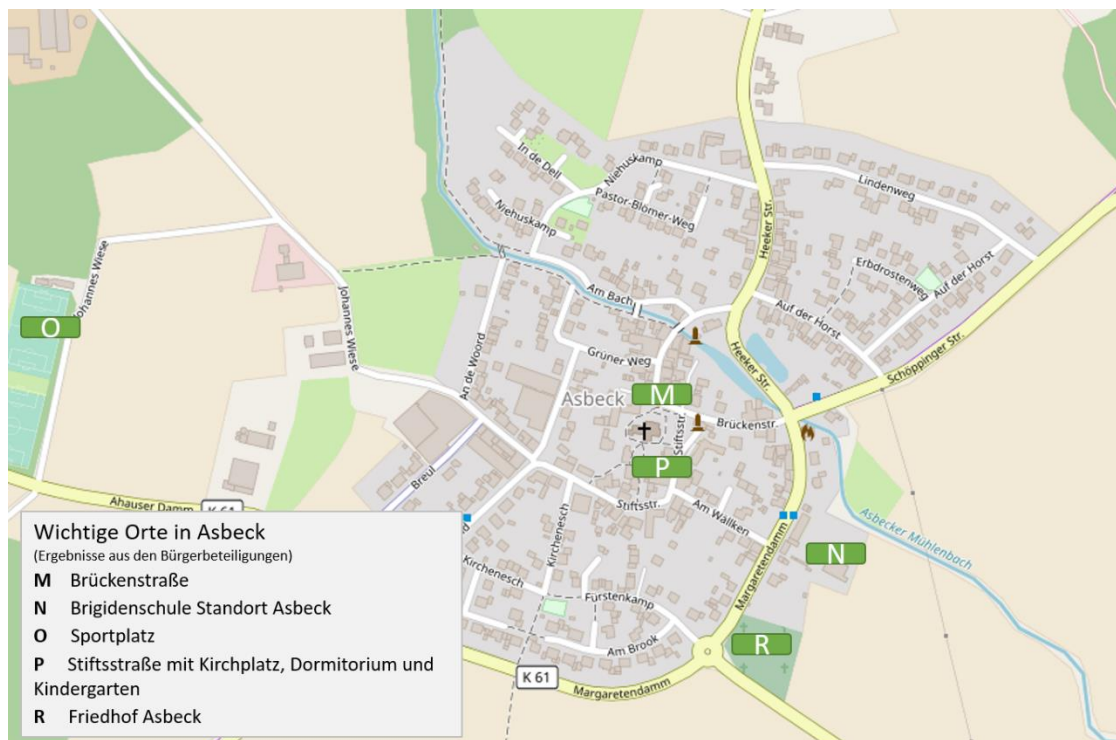


Abb. 17: Wichtige Orte in Asbeck (aufbereitet durch planinvent 2019)

Bei der Beteiligung der Bürger konnten keine Hauptwegverbindungen der AsbeckerInnen identifiziert werden. Die identifizierten wichtigen Orte in Asbeck sowie deren näheres Umfeld bilden daher die räumlichen Schwerpunkte des Mobilitätssicherungskonzeptes. Im Fokus stehen dabei der historische Ortskern sowie die Brigidenschule.

SUBJEKTIVE GEFAHRENSTELLEN UND BARRIEREN

In der nachfolgenden Tabelle (Tab. 7) werden die subjektiv wahrgenommenen Mängel und Barrieren im Verkehrsnetz von Legden näher erläutert. Abbildung 18 zeigt die Verortung der Gefahrenstellen. Die dargestellten Risiken im Verkehrsnetz stellen dabei vorerst nur die individuellen Wahrnehmungen und Empfindungen der Befragten dar. Inwieweit die gefühlten Barrieren aus verkehrstechnischer Sicht tatsächliche Mängel im Verkehrsnetz darstellen, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantworten und bedarf im Anschluss weiterer Untersuchung.

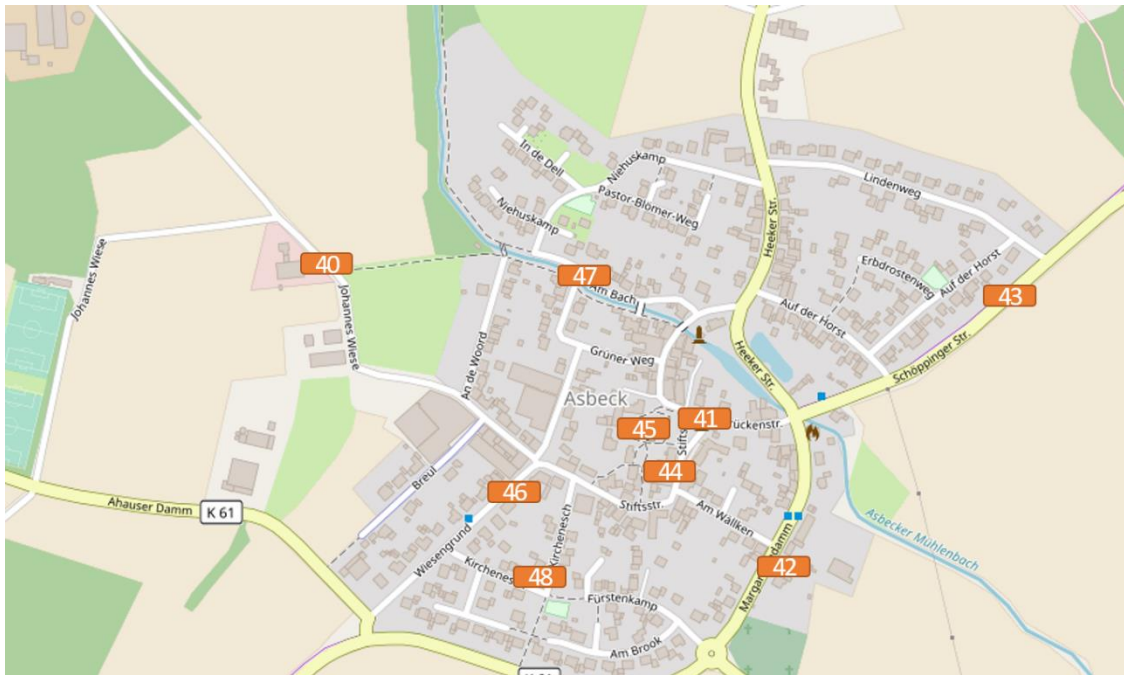


Abb. 18: Abbildung der subjektiven Gefahrenstellen und Barrieren im Verkehrsnetz in Asbeck (aufbereitet durch planinvent 2019)

Tab. 7: Übersicht der gefühlten Mängel und Barrieren in Asbeck

Nr.	Mängel, Barrieren	
Ort		
40	Niehuskamp bis Johanneswiese	Da der Weg von vielen Fahrradfahrern und auch Fußgängern als Verbindung zum Sportplatz genutzt wird, fehlt eine Beleuchtung des Weges um Angsträume zu vermeiden und die Nutzungsfrequenz zu erhöhen.
41	Brückenstraße und Stiftsstraße	Das unebene Kopfsteinpflaster führt zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen). Ebenso ist das Befahren mit dem Fahrrad aufgrund der unebenen Gehwehoberfläche nicht attraktiv.
42	Margareten-damm	Bei der Überquerung der Straße werden Schulkinder durch Pkw gefährdet. Durch parkende Pkw wird die Gehwegbreite eingeschränkt und als Querungsmöglichkeit existiert lediglich ein Fußgängerüberweg, bei diesem ist jedoch das Hinweisschild für die Pkw-Fahrer durch den vorhandenen Baumbestand verdeckt.



<p>43</p> <p>Kreuzung Lindenweg/Schöppinger Straße</p>	<p>Aufgrund der hohen Geschwindigkeit auf der Schöppinger Straße, ist die sichere Ein- und Ausfahrt in den Lindenweg gefährdet. Die Gefahr besteht insbesondere für Radfahrer, die entlang der Schöppinger Straße fahren und für Pkw, die aus dem Lindenweg auf die Kreisstraße einfahren wollen.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>44</p> <p>Stiftsstraße und Brückenstraße</p>	<p>Durch den ruhenden Verkehr wird die Fahrbahnbreite erheblich reduziert. Ebenfalls ist die Einsicht in die schmalen Straßen (z. B. <i>Ecke Stiftsstraße/Am Wällken</i>) eingeschränkt.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>45</p> <p>Asbeck allgemein</p>	<p>Durch den ruhenden Verkehr und das Parken auf den Gehwegen wird die Einsicht von Kindern beim Überqueren von Straßen eingeschränkt. Ebenso ist es teilweise erforderlich die Gehwege zu verlassen, da die Gehwegbreite nicht mehr ausreicht.</p>	 <p>planinvent 2019</p>
<p>46</p> <p>Wiesengrund</p>	<p>Die Gehwegbreite auf Höhe der Hausnummer 4 wird durch herausragende Hecken und parkende Pkw stark eingeschränkt.</p>	 <p>DS 2020</p>
<p>47</p> <p>Am Bach</p>	<p>Die Erschließungsstraße des Wohngebiets Niehuskamp besitzt keinen straßenbegleitenden Fußgängerweg. Durch den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn, steigt die Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwagen werden benachteiligt.</p>	 <p>tim-online 2020</p>

Die unbefestigte Oberfläche und die fehlende Gehwegbeleuchtung führen zu einer Unattraktivität und Meidung des Weges.

5 Maßnahmen und Handlungsempfehlungen

Die Vorhaben lassen sich überwiegend in bauliche Maßnahmen einordnen. Bauliche Maßnahmen beheben Mängel in der Bausubstanz, verbessern die Infrastruktur und bilden das physische Grundgerüst zur Mobilitätssicherung. Ergänzend zu diesen Maßnahmen sollten weitere Maßnahmen die Mobilitätssicherung und Verkehrssicherheit stärken. Durch Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen kann das Bewusstsein und das Sicherheitsverständnis gefördert werden. Für einen ganzheitlichen Ansatz ist es unabdinglich, die Maßnahmen in Kombination und aufeinander aufbauend zu betrachten, um eine langfristige Selbstständigkeit und Mobilitätssicherung zu gewährleisten.

Dem häufig angesprochenen Unsicherheitsgefühl im Straßenverkehr durch nicht regelkonformes Verhalten einiger Verkehrsteilnehmer (bspw. unangepasste Geschwindigkeit, Parken auf dem Gehweg) ist durch ein höheres Maß an Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt entgegenzutreten.

5.1 Bauliche Maßnahmen zur Mobilitätssicherung

Bauliche Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur haben das Ziel Mängel in der Bausubstanz zu beheben, oder die Verkehrssituation stärker zu strukturieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Bauliche Maßnahmen bilden eine Art physisches Grundgerüst zur Mobilitätssicherung und dieses ist die Grundlage für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Nur wenn BürgerInnen (sicher) mobil sein können, haben sie die Chance öffentliche und soziale Einrichtungen sowie Treffpunkte und Dienstleister zu besuchen. Im Rahmen der Partizipationsprozesses wurden insbesondere Mängel in Bezug auf die barrierefreie Nutzung von Gehwegoberflächen, fehlende Querungsmöglichkeiten sowie das Nichteinhalten



Abb. 19: Barrierefreie Neupflasterung. (Quelle: Niels P. Jørgensen, sueddeutsche.de)



Abb. 20: Geglättetes Kopfsteinpflaster in Basel. (Quelle: Julia Littmann, badische-zeitung.de)

der Geschwindigkeitsbegrenzung festgestellt. Es soll nun beispielhaft gezeigt werden, wie Mängel in der gebauten Umwelt und im Verkehrsnetz durch bauliche Maßnahmen behoben werden können.

BARRIEREFREIE GEHWEGOBERFLÄCHEN

In historischen Ortskernen bestehen die Gehwegoberflächen historisch bedingt häufig aus sehr unebenen Kopfsteinpflastern mit großen Fugen. Dies schränkt insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die beispielsweise auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, oder aber auch Menschen mit Kinderwagen ein. Daher müssen Teile der Gehwegoberfläche fußgängerfreundlich und barrierefrei gestaltet werden. In Abb. 19 wurden Teile des Kopfsteinpflasters durch einen trittsicheren Laufstreifen ersetzt. Alternativ zur neuen Teilpflasterung kann beispielsweise auch das vorhandene Kopfsteinpflaster geglättet und dadurch die Unebenheiten reduziert werden (vgl. Abb. 20). Bei dieser Methode bleibt der historische Cha-



Abb. 21: Lichtsignalanlage. (Quelle: planinvent 2019)



Abb. 22: Fußgängerüberweg. (Quelle: planinvent 2019)

rakter der Straße weitestgehend erhalten.

QUERUNGSHILFEN

Querungshilfen erleichtern dem Längsverkehr (Fußgänger, Radfahrer) das Überqueren von Straßen. Je nach Kfz-Verkehrsstärke, Querungsfrequenz der Fußgänger/Radfahrer und der Straßenraumbreite können verschiedenste Querungshilfen realisiert werden. Einige übernehmen dabei noch weitere Funktionen wie die Geschwindigkeitsreduzierung oder tragen zur Verkehrsberuhigung bei.

Durch *Fußgängerüberwege* (Zebrastrifen) (vgl. Abb. 22) wird den Fußgängern ein



Abb. 23: Verkehrsinsel. (Quelle: planinvent 2019)



Abb. 24: Teilaufpflasterung als Querungshilfe (Quelle: Horst Troiza 2012, noz.de)



Abb. 25: Vorgezogene Seitenräume als Querungshilfe
(Quelle: Stadt Kleve)

Vorrang gegenüber dem Autoverkehr eingeräumt. Fußgängerüberwege dienen allerdings nur Fußgängern als Querungshilfe, daher müssen Fahrradfahrer zur Querung absteigen. Bei *Lichtzeichenanlagen* (vgl. Abb. 21) regelt das Lichtzeichen den Vorrang, diese können je nach Lichtzeichen von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Verkehrinseln/Mittelinseln befinden sich zwischen zwei Fahrstreifen und sind durch bauliche Maßnahmen abgesetzt. Sie ermöglichen dem Fußgänger/Radfahrer eine Art Aufenthalt zwischen den Fahrstreifen und ein leichteres Überqueren der Straße (vgl. Abb. 21).

Teilaufpflasterungen (vgl. Abb. 24) übernehmen darüber hinaus auch die Funktion einer Geschwindigkeitsdämpfung. Da sich die Aufpflasterung (8 bis 10 cm) auf der Höhe des Gehweges befindet, ist zudem eine barrierefreie Querung der Straße ohne Höhenunterschiede möglich.

Durch *vorgezogene Seitenräume* (vgl. Abb. 25) wird die Fahrbahnbreite kurzzeitig reduziert und eine Straßenquerung erleichtert. Zudem wird die Geschwindigkeit der Pkw durch die Fahrbahnverengung reduziert.

GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG/ VERKEHRSBERUHINGUNG

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung sind im Regelfall mit wesentlich höheren Kosten verbunden als das Ausweisen von verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo 30-Zonen und Fußgängerzonen oder der Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Bauliche Maßnahmen erzielen jedoch in ausgewählten Fällen eine bessere Wirkung. Es eignen sich folgende Elemente zur Verkehrsberuhigung, die ebenfalls weitere Funktionen wie Querungshilfen übernehmen können:

Mittelinseln sowie *Teil- und Plateaufpflasterungen* erzielen neben der erleichterten Straßenquerung auch eine Geschwindigkeitsreduzierung. Durch *Versätze und Einengungen* wird die Fahrbahnbreite kurzfristig reduziert, sodass insbesondere bei Gegenverkehr Rücksicht genommen werden muss. Zur Gestaltung von Einengungen und Versätzen eignen sich häufig Bepflanzungen, was zur Optimierung des Ortsbildes beiträgt. In Ausnahmefällen (z. B. aufgrund von Platzgründen) können auch *Fahrbahnschwellen* zur Verkehrsberuhigung angeordnet werden.

5.2 Weitere Maßnahmen zur Mobilitätssicherung

Während mit den baulichen Maßnahmen die physische Infrastruktur optimiert und somit das Grundgerüst für die Mobilitätssicherung dargestellt wird, können zusätzlich weitere Maßnahmen die Wirkung verstärken und die Verkehrssicherheit erhöhen.

SENSIBILISIERUNGSMABNAHMEN

Ziel von Sensibilisierungsmaßnahmen ist es, durch sozialpädagogische Methoden die soziologischen Aspekte im Sinne einer Mobilitätssicherung zu verstetigen. Querungshilfen und neue Rad- und Fußgängerwegkonzepte müssen verstanden und als solche genutzt werden. Gleichzeitig bedarf es einem angepassten Sicherheitsverständnis bei Jung und Alt, um mit den demographischen und technischen Veränderungen auch im Straßenverkehr zurechtzukommen. Gruppentrainings, Workshops und gemeinsames Lernen zählen hier zu den Kernthemen.

Mögliche Sensibilisierungsmaßnahmen

- ⇒ Gemeinsame Entwicklung von *Wegeplänen für Kinder und Senioren* mit Kindern und Senioren und unter Einbezug von Experten.
- ⇒ Sensibilisierung weiterer Verkehrsteilnehmer (z. B. junge Roller- und Motorradfahrer) in *Workshops und Schulungen*
- ⇒ Regelmäßige *Kurse für sicheres Radfahren* für verschiedene Zielgruppen: Kinder, Jugendliche und Senioren. Mit dem Angebot sollten auch *E-Bike-Fahrer* angesprochen werden.
- ⇒ Zusätzlich *regelmäßige Fahrradtrainings* in Zusammenarbeit mit Polizei sowohl an den *Grundschulen* als auch an der *Sekundarschule* einführen. Im Fokus sollten dabei die wichtigen Wegebeziehungen zu den wichtigen Orten liegen. Ebenfalls sollten die *Besonderheiten des ländlichen Raumes* beachtet werden: Welche Wege sind am geeignetsten um die nahegelegenen Orte wie Ahaus und Stadtlohn mit dem Fahrrad zu erreichen?
- ⇒ *Schulungsangebote für Eltern* (KiTa, KiGa, Grundschule) sollen den Blick der Eltern auf die spezifischen Sicherheitsbelange der Kinder schärfen und auf Gefahrenstellen hinweisen.
- ⇒ *Aktionstage zur Mobilitätssicherung* fördern das Bewusstsein in der ganzen Gemeinde

KONZEPTIONELLE MAßNAHMEN

Mithilfe von konzeptionellen Maßnahmen soll die Mobilitätssicherung und die Verkehrssicherheit nachhaltig und zukunftsfähig gestaltet werden. Durch die Aufstellung/Änderung von Bebauungsplänen kann das Verkehrsnetz, die Gestaltung von Gehwegen und die Breite des Straßenraumes vorausschauend geplant und gestaltet werden. Die Erstellung von Radwegekonzepten ermöglicht den Nutzern einen Überblick über gut ausgestattete und sichere Radwege

(Oberflächenbelag, Beleuchtung). Zudem kann die Gemeinde durch die Verbreitung dieser Informationen die Nutzung bestimmter Radwege beeinflussen. Mithilfe von Parkleitsystemen werden Auto- und BusfahrerInnen zu freien Parkplätzen geleitet, sodass unübersichtliche Verkehrssituationen durch Parkplatzsuchende sowie das „Wildparken“ vermieden werden können. Durch die Ausschilderung von Parkplätzen für bestimmte Nutzungsarten (z. B. Busparkplatz) können Nutzungskonflikte reduziert werden. Der Vorteil von vielen konzeptionellen Maßnahmen liegt darin, dass diese nicht nur punktuell (an einem Verkehrskonfliktpunkt) in der Gemeinde wirken, sondern räumlich das gesamte Verkehrsnetz und die Mobilitätssicherung beeinflussen.

5.3 Übersicht möglicher Maßnahmen für Legden und Asbeck

In der folgenden Tabelle werden mögliche Maßnahmen aus den Bereichen Bauliche Maßnahmen und Sensibilisierungsmaßnahmen für die einzelnen, von den Bürgern subjektiv wahrgenommenen, Mängel und Barrieren in Legden und Asbeck beschrieben. Dies wird ergänzt durch eine erste Kostenschätzung. Die Schätzungen dienen allerdings lediglich als eine grobe Orientierung und müssen bei der Maßnahmenumsetzung und -finanzierung genau geprüft werden.

Tab. 8: Übersicht möglicher Maßnahmen für die identifizierten Mängel und Barrieren in Legden und Asbeck

Nr.	Mögliche Maßnahmen	Kostenschätzung
1	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Verbesserung der Beleuchtung durch Ergänzung der vorhandenen Straßenleuchten, sodass diese einen Abstand von ca. 15-20 m haben (acht Straßenleuchten).	<i>Straßenleuchten (à ca. 2.700 €):</i> ca. 21.600 €
2	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Nach der Feststellung eines Handlungsbedarfes, sollte zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links Regel das Verkehrszeichen 102 angebracht werden. (2) Anbringung einer Linie als optische Markierung auf der Straße an der Sichtlinie. <i>Gestalterische Maßnahme</i> (1) Rückschnitt/Freischnitt der sichtbehindernden Hecke.	<i>Verkehrsschild:</i> ca. 300 € <i>Anbringung Haltelinie</i> ca. € <i>Rückschnitt des Bewuchses</i> Kosten können bisher nicht ermittelt werden
3	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Dabei ist zu prüfen, welche Maßnahmen verkehrstechnisch (Querungsfrequenz Fußgänger, Verkehrsaufkommen Pkw) und baulich (Fahrbahn, Straßenraumbreite) umsetzbar sind. Denkbar wären: Verkehrsinsel, Fußgängerüberweg oder Lichtsignalanlage für Fußgänger.	<i>Verkehrsinsel:</i> ca. 3.500 € <i>Fußgängerüberweg:</i> ca. 20.000 € <i>Lichtsignalanlage:</i> ca. 34.000 €

<p>4</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Stärkung des Bewusstseins für Pkw-Fahrer: Anbringen des Verkehrszeichen 136 Kinder, oder eines Verkehrsspiegels zur besseren Einsehbarkeit der Straße.</p> <p>(2) Zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. zum Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit können Fahrbahnschwellen, Plateauaufpflasterungen oder Teilaufpflasterungen an ausgewählten Punkten (vor Einfahrt in Kurve, vor dem Sportplatz) angebracht werden.</p> <p>(3) Anbringung einer durchgezogenen Mittellinie im Kurvenbereich.</p>	<p><i>Verkehrsschild:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Verkehrsspiegel:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Fahrbahnschwelle:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i> ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i> ca. 3.000 €</p> <p><i>Mittellinie:</i> ca. 200 €</p>
<p>5</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Dabei ist zu prüfen, welche Maßnahmen verkehrstechnisch (Querungsfrequenz Fußgänger, Pkw) und baulich (Fahrbahn, Straßenraumbreite) umsetzbar sind. Denkbar wären: Verkehrsinsel, Lichtsignalanlage für Fußgänger oder eine Verlegung des vorhandenen Fußgängerüberweges an die Bushaltestelle.</p> <p><i>Maßnahme für die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer</i></p> <p>(2) Einsatz von Schülerlotsen zu Schulbeginn und Schulschluss.</p>	<p><i>Verkehrsinsel:</i> ca. 3.500 €</p> <p><i>Fußgängerüberweg:</i> ca. 20.000 €</p> <p><i>Lichtsignalanlage:</i> ca. 34.000 €</p> <p><i>Schülerlotsen:</i> keine Kosten</p>
<p>6</p>	<p><i>Konzeptionelle Maßnahme</i></p> <p>(1) Um den Verkehrsfluss und die parkenden Fahrzeuge stärker zu steuern, empfiehlt sich die Entwicklung eines Parkraumkonzeptes, in dem gesonderte Parkplätze für Pkw und Busse ausgeschildert werden.</p>	<p>Kosten können bisher nicht ermittelt werden.</p>
<p>7</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Beseitigung und Versetzung der vorhandenen Poller, welche die Gehwegbreiten erheblich einschränken.</p> <p><i>Konzeptionelle Maßnahme</i></p> <p>(2) Bei der Neuaufstellung von Bebauungsplänen oder Gestaltungssatzungen sollte ein Herausragen der Hauseingänge unzulässig sein.</p>	<p><i>Umsetzung/Beseitigung der Poller:</i> ca. 600 €</p> <p><i>Unzulässigkeit im Bebauungsplan:</i> keine weiteren Kosten</p>
<p>8</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Errichtung weiterer Poller, um die Fahrbahn stärker vom Gehweg abzugrenzen. Eine barrierefreie Zugänglich- und Durchlässigkeit sollte weiterhin gegeben sein.</p> <p>(2) Zur Verbesserung der Einsehbarkeit sollten Verkehrsspiegel angebracht werden.</p>	<p><i>Errichtung Poller:</i> ca. 1.200 €</p> <p><i>Verkehrsspiegel:</i> ca. 300 €</p>

9	<p>Für die vorhandene Straßenbreite und Geschwindigkeitsbegrenzung wird eine Grünphase von 7 Sekunden als geeignet eingestuft. Es sollte verdeutlicht werden, dass für Fußgänger nicht die Länge der Grünzeit relevant ist, sondern die Schutzzeit, die über die Grünphase hinaus geht.</p>	/
10	<p>Bauliche Maßnahme</p> <p>(1) Zur Förderung einer besseren Einsicht empfiehlt es sich Verkehrsspiegel zu installieren.</p> <p>(2) Zur Reduzierung der Geschwindigkeit können Fahrbahnschwellen/ Plateau- oder Teilaufpflasterungen angebracht werden. Hierbei sollte allerdings darauf geachtet werden, dass sich diese in den historischen Charakter der Straße einfügen und gestalterisch nicht als störend empfunden werden.</p> <p>Sonstige Maßnahme</p> <p>(3) Um die volle Nutzung der gesamten Gehwegbreite zu sichern, sollen Gespräche mit den Anliegern geführt werden, damit diese die Hecken rückschneiden.</p>	<p><i>Verkehrsspiegel:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Fahrbahnschwelle:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i> ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i> ca. 3.000 €</p> <p><i>Rückschnitt des Bewuchses:</i> Kosten können bisher nicht ermittelt werden</p>
11	<p>Bauliche Maßnahme</p> <p>(1) Zur Verstärkung der Geschwindigkeitsreduzierung können Fahrbahnschwellen/ Plateau- oder Teilaufpflasterungen angebracht werden.</p> <p>(2) Falls die Querungsmöglichkeit trotz reduzierter Geschwindigkeit weiterhin als unzureichend beurteilt wird, sollte diese ausgebaut werden. Dabei ist zu prüfen, welche Maßnahmen verkehrstechnisch (Querungsfrequenz Fußgänger, Verkehrsstärke Pkw) und baulich (Fahrbahn, Straßenraumbreite) umsetzbar sind. Denkbar wären: Verkehrsinsel, Fußgängerüberweg oder Lichtsignalanlage für Fußgänger.</p>	<p><i>Fahrbahnschwelle:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i> ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i> ca. 3.000 €</p> <p><i>Verkehrsinsel:</i> ca. 3.500 €</p> <p><i>Fußgängerüberweg:</i> ca. 20.000 €</p> <p><i>Lichtsignalanlage:</i> ca. 34.000 €</p>
12	<p>Bauliche Maßnahme</p> <p>(1) Zur Verbesserung der Einsicht in den Mühlenkamp sollten Verkehrsspiegel angebracht werden.</p> <p>(2) Zur Verbesserung der unübersichtlichen Verkehrssituation sollten die Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn und am Seitenstreifen durch die Markierung von festen Parkplätzen oder durch die Aufstellung von Parkverbotschildern (Zeichen 286) das Parken im Mühlenkamp besser geregelt werden.</p>	<p><i>Verkehrsspiegel:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Markierung pro Parkfläche:</i> ca. 35 €</p> <p><i>Parkverbotschild:</i> ca. 300 €</p>
13	<p>Bauliche Maßnahme</p> <p>(1) Verbreiterung der Gehwege in Verbindung mit einer Verringerung der Fahrbahnbreite. Dabei ist auf eine barrierefreie</p>	<p><i>Straßenumbau:</i> ca. 14.600m², ca. 250.000 €</p> <p><i>Einrichtung Einbahnstraße:</i> ca. 20.000€ - 30.000€</p>

	<p>Pflasterung und auf die Absenkung von Bordsteinen an Kreuzungsbereichen und Querungsstellen zu achten.</p> <p>(2) Um die unübersichtliche Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss zu vermeiden, sollte die Möglichkeit der Einrichtung einer Einbahnstraße in Betracht gezogen werden.</p> <p><i>Sensibilisierungs-/ Konzeptionelle Maßnahme</i></p> <p>(2) Zur Reduzierung von „Elterntaxis“ unmittelbar vor der Schule sollte ein geeigneter Standort gefunden werden, an dem die Kinder aussteigen können und dann zur Schule laufen können. Dafür müssen die Eltern über die neuen Parkmöglichkeiten informiert werden (z. B. Infolyer).</p>	<p><i>Neuer Standort zum Parken/Halten:</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden</p> <p><i>Elterninformation durch Flyer:</i></p> <p>ca. 100 €</p>
14	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Dabei ist zu prüfen, welche Maßnahmen verkehrstechnisch (Querungsfrequenz Fußgänger, Pkw) und baulich (Fahrbahn, Straßenraumbreite) umsetzbar sind. Denkbar wären: Verkehrsinsel, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage für Fußgänger</p>	<p><i>Verkehrsinsel:</i></p> <p>ca. 3.500 €</p> <p><i>Fußgängerüberweg:</i></p> <p>ca. 20.000 €</p> <p><i>Lichtsignalanlage:</i></p> <p>ca. 34.000 €</p>
15	<p><i>Da bereits eine sichere Querungsmöglichkeit in Form einer Lichtsignalanlage für Fußgänger, wird hier keine Notwendigkeit für weitere Maßnahmen gesehen.</i></p>	<p>ca. 34.000 €</p>
16	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Da sich der Radweg am Ortsrand von Legden befindet, scheint der Zustand des Weges für die angenommene Bedeutung und Frequenz als akzeptabel. Bei einer erhöhten Nutzung des Weges sollte überlegt werden, diesen für die Abendstunden zu beleuchten, um potenzielle Angsträume zu vermeiden.</p>	<p><i>Straßenleuchte:</i></p> <p>ca. 2.700 €</p>
17	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Dabei ist zu prüfen, welche Maßnahmen verkehrstechnisch (Querungsfrequenz Fußgänger, Pkw) und baulich (Fahrbahn, Straßenraumbreite) umsetzbar sind. Denkbar wären: Verkehrsinsel, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage für Fußgänger</p> <p>(2) Fahrbahnverengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Höhe des Tennisplatzes und zu Beginn des Parkplatzes</p>	<p><i>Verkehrsinsel:</i></p> <p>ca. 3.500 €</p> <p><i>Fußgängerüberweg:</i></p> <p>ca. 20.000 €</p> <p><i>Lichtsignalanlage:</i></p> <p>ca. 34.000 €</p> <p><i>Fahrbahnverengung</i></p> <p>ca. 10.000 €</p>
18	<p><i>Da es sich hierbei um einen Wirtschaftsweg handelt und nicht zur innerörtlichen Erschließung dient, ist der Zustand und die Fahrbahnbreite für die Funktion der Straße ausreichend.</i></p> <p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Anbringen eines Ortseingangsschildes, um die Geschwindigkeit der einfahrenden Pkw zu reduzieren.</p>	<p><i>Ortsschild</i></p> <p>ca. 300 €</p> <p><i>Fahrbahnverengung</i></p> <p>ca. 10.000 €</p>

	(2) Zur Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb des Ortskerns kann zudem über geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen nachgedacht werden.	
19	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Die Fahrbahnverengungen vor den Kreuzungseinfahrten verfolgen bereits das Ziel einer Geschwindigkeitsreduzierung. Als Ergänzung können Fahrbahnschwellen angebracht werden.	<i>Fahrbahnschwelle:</i> ca. 300 €
20	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Um die Pkw-Fahrer auf die Verkehrsinsel und mögliche querende Fußgänger aufmerksam zu machen, sollten dementsprechende Verkehrsschilder angebracht werden. (2) Zum Sicherstellen der maximalen Geschwindigkeit können temporäre oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt werden (Blitzer).	<i>Verkehrsschild:</i> ca.300 € <i>temporäre Geschwindigkeitsüberwachung:</i> keine weiteren Kosten <i>stationäre Geschwindigkeitsüberwachung:</i> ca. 80.000 € – 100.000 €
21	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Es sollten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Mittelinseln oder ggf. Fahrbahnschwellen durchgeführt werden. (2) Zum Sicherstellen der maximalen Geschwindigkeit können temporäre oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen (polizeiliche Verkehrsüberwachung) durchgeführt werden (Blitzer).	<i>Fahrbahnschwellen:</i> ca. 300 € <i>Plateauaufpflasterung:</i> ca. 2.500 € <i>Teilaufpflasterung:</i> ca. 3.000 € <i>Mittelinsel:</i> ca. 3 500 € <i>temporäre Geschwindigkeitsüberwachung:</i> keine weiteren Kosten <i>stationäre Geschwindigkeitsüberwachung:</i> ca. 80.000 € – 100.000 €
22	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Je nach Dringlichkeit, soll bei der zukünftig nächsten Sanierung des Gehweges beachtet werden, dass die Querneigung des Gehweges maximal 2 Prozent beträgt, oder die Grundstückszufahrten müssen unmittelbar barrierefrei umgestaltet werden (beibehalten des Gehwegniveaus)	<i>Sanierung Gehweg:</i> keine zusätzlichen Kosten <i>Barrierefreie Gestaltung der Grundstückszufahrten:</i> Kosten können noch nicht beziffert werden
23	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Zur Überquerung des Knotenpunktes kann der Radweg auf der Straße weitergeführt werden. Dazu wird auf der Straße eine entsprechende Markierung des Radfahrstreifen benötigt.	<i>Markierung:</i> ca. 210 €
24	<i>Bauliche Maßnahme</i> (1) Verlegung der bereits bestehenden Parkplätze für Behinderte von der Hauptstraße zum hausärztlichen Gesundheitszentrum.	<i>Parkschild:</i> ca. 100 €

		<p><i>Markierung Flächen</i></p> <p>ca. 35 € pro Parkplatz</p>
25	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Es sollten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Fahrbahnschwellen, Teil- oder Plateauaufpflasterungen durchgeführt werden.</p> <p>(2) Alternativ kann eine zeitweise Verengung der Fahrbahn durch eine Anpflanzung von Bäumen zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen.</p> <p>(3) Behindertenstellplatz: Verlegung des Behindertenstellplatz oder Beseitigung der Blumenkübel und Mülltonnenunterbringung</p>	<p><i>Fahrbahnschwellen:</i></p> <p>ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 3.000 €</p> <p><i>Pro Baum:</i></p> <p>ca. 600 €</p> <p><i>Verlegung Stellplatz:</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden.</p>
26	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Anbringen von Verkehrsspiegeln, um eine Einsicht in die Amtshausstraße zu ermöglichen.</p>	<p><i>Verkehrsspiegel:</i></p> <p>ca. 300 €</p>
27	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Es sollten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Fahrbahnschwellen, Mittelinseln, Teil- oder Plateauaufpflasterungen durchgeführt werden.</p> <p>(2) Zum Schutz der Radfahrer sollte ein Radfahrstreifen oder einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder über straßenbegleitende Radwege nachgedacht werden.</p> <p>(2) Bei der Annahme einer regelmäßigen Geschwindigkeitsüberschreitung können temporäre oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt werden (Blitzer).</p>	<p><i>Fahrbahnschwellen:</i></p> <p>ca. 300 €</p> <p><i>Mittelinsel:</i></p> <p>ca. 3.500 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 3.000 €</p> <p><i>Radfahr-/Schutzstreifen (beidseitig)</i></p> <p>ca. 50 €/m €</p> <p><i>Straßenbegleitender Radweg (ein- oder beidseitig)</i></p> <p>ca. 400 €/m €</p>
28	<p><i>Konzeptionelle Maßnahme</i></p> <p>(1) Um den Kirchplatz zu entlasten, sollen die Busse die Möglichkeit bekommen an der Ecke Gildenhook/ Kirchstraße zu parken und die Touristen können von dort aus durch den zweiten Eingang den Dahliengarten besuchen. Dazu ist die Entwicklung und Umsetzung (Beschilderung) eines entsprechenden Busleitsystem notwendig.</p>	<p><i>Erstellung Busleitsystem:</i></p> <p>Kosten können noch nicht beziffert werden</p>
29	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Für die Errichtung einer barrierefreien und öffentlich zugänglichen Sanitäreanlage sollte zu Beginn der Bedarf ermittelt werden. Wenn die Untersuchung zu dem Ergebnis führt, dass eine</p>	<p>Kosten können noch nicht beziffert werden</p>

	<p>Sanitäreanlage in Legden notwendig ist, dann sollte diese Maßnahme in naher Zukunft umgesetzt werden. Dafür muss ein geeigneter Standort gefunden werden. Ein Vorschlag aus dem Plenum ist die Errichtung der Sanitäreanlage auf dem Parkplatz neben dem Verkehrsverein. Diesen Vorschlag gilt es zu prüfen.</p> <p><i>Sonstige Maßnahme</i></p> <p>(2) Zudem kann überprüft werden, ob die gemeindeeigene Toilettenanlage im Dahliengartenpavillon der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.</p>	
<p>30</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Eine neue Pflasterung des unebenen Weges und damit ein unmittelbarer Anschluss an die bereits neue, barrierefreie Pflasterung.</p> <p>(2) Schaffung einer ebenen Oberfläche durch Abschleifen des Kopfsteinpflasters und Auffüllung der vorhandenen Fugen.</p> <p>(3) Unterbrechung des vorhandenen Kopfsteinpflasters mit beispielsweise großflächigen Granitplatten, sodass diese neuen Gehwege von Menschen mit Gehhilfen genutzt werden können.</p>	<p><i>Neue Pflasterung:</i> ca. 120 €/m²</p> <p><i>Abschleifen des Kopfsteinpflasters</i> Kosten können noch nicht beziffert werden</p> <p><i>Unterbrechung des Kopfsteinpflasters</i> Kosten können noch nicht beziffert werden</p>
<p>31</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Da die aus der Friedrich-Castelle-Straße fahrenden Pkw bereits die Vorfahrt gewähren müssen, wird die Verkehrssituation etwas entschleunigt. Zur Verstärkung der Einsehbarkeit in die Kirchstraße können Verkehrsspiegel angebracht werden.</p> <p>(2) Ebenfalls sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Plateau- oder Teilaufpflasterungen möglich.</p>	<p><i>Verkehrsspiegel:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Fahrbahnschwellen:</i> ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i> ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i> ca. 3.000 €</p>
<p>32</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Je nach Dringlichkeit, soll bei der zukünftig nächsten Sanierung des Gehweges beachtet werden, dass die Querneigung des Gehweges maximal 2 % beträgt.</p> <p>(2) Alternativ kann eine Sanierung und barrierefreie Gestaltung (Querneigung maximal 2 Prozent) der Grundstückszufahrten durchgeführt werden.</p>	<p><i>Sanierung Gehweg:</i> keine zusätzlichen Kosten</p> <p><i>Barrierefreie Gestaltung der Grundstückszufahrten:</i> Kosten können noch nicht beziffert werden</p>
<p>33</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Anbringen eines Verkehrsschildes, welches auf den Höhenunterschied hinweist.</p>	<p><i>Verkehrsschild:</i> ca. 300 €</p>
<p>34</p>	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Da es sich bei dem „Mühlenweg“ um eine relativ schmale Straße im Außenbereich handelt, sollte zu Beginn geprüft werden, inwiefern eine Sanierung des Weges notwendig ist. Bei einem</p>	<p><i>Straßensanierung:</i> Kosten können noch nicht beziffert werden</p>

	positiven Ergebnis sollte eine entsprechende Sanierung in Betracht gezogen werden.	
35	<p><i>Sensibilisierungsmaßnahme</i></p> <p>(1) Ein Überschreiten des Tempolimits ist bei Einsatzfahrten von Krankenwagen, Polizei oder Feuerwehr zulässig. Ebenso genießen Einsatzkräfte nach § 38 StVO ein Wegerecht. Zur Sensibilisierung sollte der Kontakt zur hiesigen Feuerwehr gesucht werden.</p> <p>Bauliche Maßnahme</p> <p>(2) Zur Erhöhung der Sicherheit querender Fußgänger, sollte der Gehweg mittels Markierungen auf der Straße fortgeführt werden.</p>	<p><i>Information Feuerwehr:</i></p> <p>keine weiteren Kosten</p> <p><i>Markierung Gehweg:</i></p> <p>ca. 200. €</p>
36	<i>Die Beleuchtung des Dorfbrunnens stellt keinen Teil des Mobilitätssicherungskonzeptes dar.</i>	
37	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Es sollten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Fahrbahnschwellen, Aufpflasterungen oder Mittelinseln durchgeführt werden.</p> <p>(2) Zum Sicherstellen der maximalen Geschwindigkeit können temporäre oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt werden (Blitzer).</p> <p>(3) Die Ausweisung eines verkehrsberuhigen Bereiches sollte zudem überprüft werden.</p>	<p><i>Fahrbahnschwellen:</i></p> <p>ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 3.000 €</p> <p><i>Mittelinsel:</i></p> <p>ca. 3 500 €</p> <p><i>temporäre Geschwindigkeitsüberwachung:</i></p> <p>keine weiteren Kosten</p> <p><i>stationäre Geschwindigkeitsüberwachung:</i></p> <p>ca. 80.000 € – 100.000 €</p>
38	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) <i>Ausweisung von Behindertenstellplätzen.</i></p>	<p><i>Ausweisung Stellplätze</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden</p>
39	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) <i>Anlegen eines Fuß- und Radweges</i></p> <p>(2) <i>Beleuchtung der Straße in den Abendstunden</i></p>	<p><i>Straßenleuchte:</i></p> <p>ca. 2.700 €</p>
40	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Überprüfen des Straßenzustandes und ggf. Sanierung der Straße.</p> <p>(2) Anbringen von Straßenleuchten (ca. 25 Stück), um mögliche Angsträume zu vermeiden und das Sicherheitsgefühl in den Abendstunden zu erhöhen.</p>	<p><i>Sanierung der Straße:</i></p> <p>Kosten können noch nicht beziffert werden</p> <p><i>Straßenleuchten (à ca. 2.700 €):</i></p> <p>ca. 67.500 €</p>
41	<i>Bauliche Maßnahme</i>	<p><i>Ersetzen des Kopfsteinpflasters:</i></p> <p>ca. 180 €/m²</p>

	<p>(1) Unterbrechung des vorhandenen Kopfsteinpflasters mit beispielsweise großflächigen Granitplatten, sodass diese neuen Gehwege von Menschen mit Gehhilfen und Kinderwägen genutzt werden können.</p> <p>(2) Abschleifen des Kopfsteinpflasters, um eine ebene Wegfläche herzustellen.</p>	<p><i>Abschleifen des Kopfsteinpflasters:</i></p> <p>Kosten können noch nicht beziffert werden</p>
42	<p><i>Gestalterische Maßnahme</i></p> <p>(1) Freischneiden des Verkehrsschildes für den Fußgängerüberweg.</p> <p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(2) Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Schüler und weiterer Fußgänger. Dabei ist zu prüfen, welche Maßnahmen verkehrstechnisch (Querungsfrequenz Fußgänger, Pkw) und baulich (Fahrbahn, Straßenraumbreite) umsetzbar sind. Denkbar wären: Verkehrsinsel, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage für Fußgänger. Es wurde vorgeschlagen, die Querungsmöglichkeit bereits am Niehuskamp zu schaffen. Diese Möglichkeit gilt es zu prüfen.</p> <p>(3) Neben Querungshilfen sollte auch die Schaffung eines durchgehenden Radweges vom Friedhof bis zum Lindenweg angedacht werden, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen.</p> <p><i>Sensibilisierungsmaßnahme</i></p> <p>(4) Sensibilisierung der Schüler für den geeignetsten Schulweg: Der Schulweg sollte regelmäßig von den Schülern mit Begleitung (z. B. Lehrende, MitarbeiterInnen der Polizei) abgelaufen werden. Dabei sollte das richtige Verkehrsverhalten erklärt und ein Sicherheitstraining durchgeführt werden.</p>	<p><i>Freischneiden Verkehrsschild:</i></p> <p>ca. 100 €</p> <p><i>Verkehrsinsel:</i></p> <p>ca. 3.500 €</p> <p><i>Fußgängerüberweg:</i></p> <p>ca. 20.000 €</p> <p><i>Lichtsignalanlage:</i></p> <p>ca. 34.000 €</p> <p><i>Fahrradweg:</i></p> <p>Kosten können noch nicht beziffert werden</p>
43	<p><i>Gestalterische Maßnahme</i></p> <p>(1) Rückschnitt der Pflanzen, welche die Einsehbarkeit einschränken. Wenn die Pflanzen auf privaten Grundstücken stehen, dann muss eine gemeinsame Lösung gefunden werden.</p>	<p>Kosten können noch nicht beziffert werden</p>
44	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Die historisch bedingte schmale Straßenraumbreite wird durch den ruhenden Verkehr noch stärker eingeschränkt. Wenn die vorgeschriebene Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sollte die konfliktfreie Nutzung der Straßen möglich sein. Falls erforderlich, können geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie beispielsweise Fahrbahnschwellen, Teil- und Plateauaufpflasterungen umgesetzt werden.</p>	<p><i>Fahrbahnschwellen:</i></p> <p>ca. 300 €</p> <p><i>Plateauaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 2.500 €</p> <p><i>Teilaufpflasterung:</i></p> <p>ca. 3.000 €</p>
45	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p>	<p><i>Parkschild:</i></p> <p>ca. 100 €</p>

	(1) Um die ausgehenden Gefahren durch den ruhenden Verkehr zu reduzieren, können an ausgewählten Standorten Parkverbotsschilder aufgestellt werden.	
46	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Verbreiterung des Gehweges durch Verkleinerung des Parkstreifens.</p> <p><i>Gestalterische Maßnahme</i></p> <p>(2) Rückschnitt des Bewuchses.</p>	<p><i>Verbreiterung Gehweg:</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden.</p> <p><i>Rückschnitt des Bewuchses:</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden.</p>
47	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Anbringung eines Schutzstreifens für Fußgänger.</p>	<p><i>Schutzstreifen Fußgänger:</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden.</p>
48	<p><i>Bauliche Maßnahme</i></p> <p>(1) Bessere Beleuchtung des Gehweges</p> <p>(2) Überprüfung der Verkehrssicherheit in Bezug zur Oberflächenbeschaffenheit, demnach ggf. Sanierung/Erneuerung der Oberfläche.</p>	<p><i>Straßenleuchte:</i></p> <p>ca. 2.700 €</p> <p><i>Nähere Untersuchung der Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrssicherheit</i></p> <p>Kosten können bisher nicht beziffert werden.</p>

5.4 Maßnahmenpriorisierung

Im Anschluss an die entwickelten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen erfolgt hier der Vorschlag für die Priorisierung der Maßnahmen. Viele dargestellten Maßnahmen werden „nach Gelegenheit“ im Zuge der Umsetzung von anderen Maßnahmen mit umgesetzt werden können. Eine darüberhinausgehende Priorisierung sollte sich nach den folgenden Kriterien richten:

Gesamtkommunale Bedeutung

Zielt auf die Relevanz ab, die die Maßnahme für die Gesamtkommune hat. *Handelt es sich um eine lokale Maßnahme in einem Wohngebiet und ist auch nur für die dort lebenden Akteure relevant, oder befindet sich die Maßnahme an einem hoch frequentierten Ort?*

Zielgruppe

Untersucht, welche Nutzergruppen von der Maßnahmenumsetzung profitieren. *Handelt es sich lediglich um eine bauliche Maßnahme, von der nur eine Nutzergruppe profitiert, oder wird dadurch ein Mehrwert für alle Bewohner der Gemeinde erzielt? Ist es eine der Hauptzielgruppen (Kinder, Jugendliche Senioren) oder nur eine allgemeine Maßnahme?*

Handlungsbedarf/Notwendigkeit

Hier wird untersucht, wie groß der Handlungsbedarf der Maßnahmenumsetzung ist: *Ist der aktuelle Zustand ohne Veränderungen weiterhin tragbar, oder ist die*

Maßnahmenumsetzung unabdingbar zu Herstellung von unmittelbarer Verkehrssicherheit und zur Mobilitätssicherung?

Darüber hinaus sollte eine räumliche Priorisierung erfolgen. In Abhängigkeit der im Fokus stehenden Zielgruppen sollten zunächst Maßnahmen umgesetzt werden, die in der Umgebung der entsprechenden Einrichtungen liegen:

- 1. Priorität: Umgebung von Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen**
- 2. Priorität: Sekundarschule**
- 3. Priorität: Umgebung der Senioreneinrichtungen**

6 Ausblick und weitere Handlungsempfehlungen

Der Erstellungsprozess des Mobilitätssicherungskonzeptes für die Gemeinde Legden endet vorerst mit dem Vorliegen des Konzeptes. Die Mobilitätssicherung in Legden ist dadurch aber keineswegs abgeschlossen. Es wurde lediglich die erste Phase der Mobilitätssicherung erfolgreich beendet (vgl. Abb. 27).

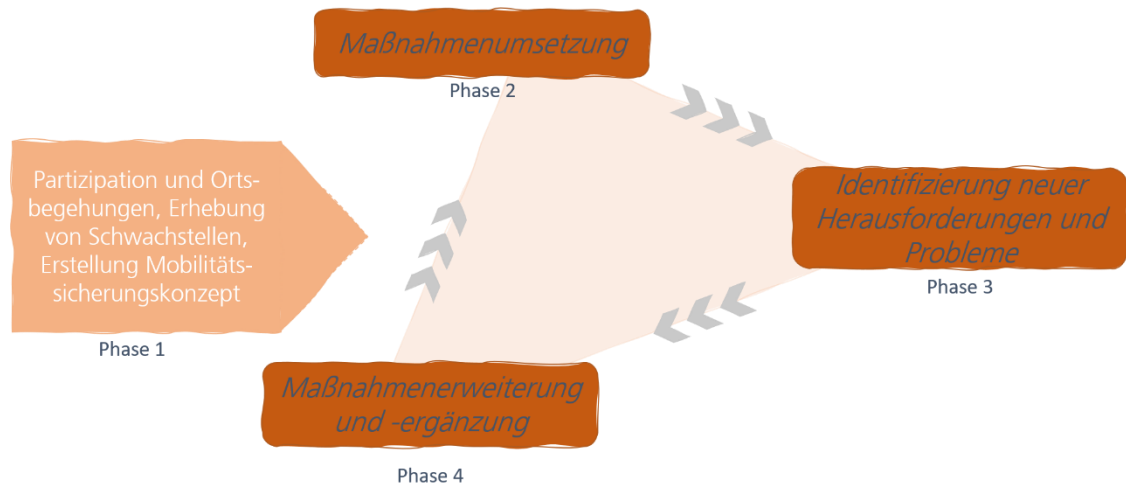


Abb. 27: Phasen der Mobilitätssicherung (Quelle: planinvent 2019)

Es geht somit abschließend um die Fragen der Maßnahmenumsetzung (Phase 2) sowie um die Identifizierung neuer Schwachstellen (Phase 3) in Verbindung mit der Erweiterung und Ergänzung vorhandener Maßnahmen zur Mobilitätssicherung (Phase 4). Es ist von hoher Bedeutung, den Umsetzungsprozess konsequent über alle Maßnahmen hinweg zu gestalten und zu steuern. Damit die Umsetzung des Mobilitätssicherungskonzeptes gelingen kann, geben die nachfolgenden Ausführungen einige Hinweise und Tipps.

6.1 Umsetzung und Verstetigung

MOBILITÄTSSICHERUNG FUNKTIONIERT NICHT VON HEUTE AUF MORGEN

Einige Maßnahmen zur Mobilitätssicherung werden sich schnell realisieren lassen und ihre positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Mobilitätssicherung zeitnah entfalten. Darunter fallen insbesondere die Sensibilisierungsmaßnahmen, die keine lange Vorbereitungs- und Planungszeit benötigen. Andere Maßnahmen – vermutlich der weitaus größere Teil – werden einen längeren Zeitraum für die Umsetzung beanspruchen. Wichtig ist, dass kontinuierlich an der Umsetzung gearbeitet wird. Alle bisherigen Akteure, die an der Erstellung des Mobilitätssicherungskonzeptes mitgewirkt haben, sind dazu aufgerufen, dauerhaft die Realisierung und den Erfolg der Maßnahmen zu beobachten und diese voranzutreiben.

MOBILITÄTSSICHERUNG ALS DAUERHAFTES AUFGABE

Das Mobilitätssicherungskonzept ist lediglich als eine Art Momentaufnahme anzusehen. Da die Verkehrsentwicklung einem ständigen Veränderungsprozess unterliegt, entwickeln sich

dauerhaft neue Herausforderungen und Probleme, für die es Lösungen zu finden gilt. Um die Mobilitätssicherung dauerhaft herstellen zu können, werden somit ständig neue Ideen für bisher unbekannte Probleme benötigt. Neue Ideen und Maßnahmen entstehen aber nicht nur aus der breiten Öffentlichkeit heraus; die Initiierung gezielter Ideen- und Maßnahmenfindung sollte daher als Instrument aufgegriffen werden. Anlehnend an die Forum-Veranstaltungen bietet sich auch für die Ideenfindung das Instrument des Workshops an. Im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen können BürgerInnen neue Maßnahmen einbringen, die im Anschluss konkretisiert werden. Zu Beginn der Veranstaltung sollten die BesucherInnen über den aktuellen Stand der Umsetzung informiert werden. Im Anschluss können in Kleingruppen Befindlichkeiten, Anregungen und Wünsche für die weitere Entwicklung gesammelt werden. Die Ergebnisse des Workshops müssen im Anschluss aufbereitet und die formulierten Maßnahmen und Ideen auf ihre Machbarkeit und Notwendigkeit geprüft werden.

Neben einem Workshop sind noch weitere Wege der Identifizierung von Schwachstellen und der Findung von geeigneten Ideen- und Maßnahmen denkbar, z. B. örtliche Begehungen mit ausgewählten Nutzergruppen (Schüler, Senioren), gezielte Haushaltsbefragungen durch Postwurfsendungen, gezielte Befragungen ausgewählter Nutzergruppen (z. B. Sportvereine, Schulen, Seniorenheim), Aktionstage zur Mobilitätssicherung o.ä.

Um die identifizierten Mängel und Lösungsvorschläge zu sichern, wurde ein ergänzender Maßnahmenkatalog erstellt, der sich im *Anhang des Konzeptes* befindet. So können alle Ideen gesammelt und in regelmäßigen Abständen fachlich geprüft werden. Zur Eingabe von Mobilitätsrisiken werden der Standort, das Datum der Meldung, die identifizierte Gefahr sowie gegebenenfalls ein Foto der Situation und mögliche Verbesserungsvorschläge benötigt.

6.2 Monitoring und Evaluation

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätssicherungskonzeptes sollte über die Aufstellung und Anwendung eines Monitoring-Konzeptes gesichert werden. Da sich die Stadt- und Verkehrsentwicklung in einem dauerhaften Veränderungsprozess befinden und ständig vor neuen Herausforderungen (z. B. alternative Mobilitätsformen, demographischer Wandel, Digitalisierung) steht, ist eine laufende Beobachtung der Veränderungsprozesse notwendig. Bei wesentlichen neuen Entwicklungen ist in Folge gegebenenfalls eine Anpassung der Maßnahmen des Mobilitätssicherungskonzeptes oder einer Erweiterung der Maßnahmen erforderlich.

Neben der Identifizierung von neuen Herausforderungen und Trends in der Verkehrs- und Stadtentwicklung können zudem auch Erfolge der Maßnahmenumsetzung wahrgenommen werden. Durch regelmäßige Bürgerveranstaltungen können in Zukunft frühzeitig neue Herausforderungen und Probleme identifiziert und schnell effektive Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Bei einer Ergänzung der subjektiven Eindrücke der BürgerInnen durch so

genannte „harte Fakten“ wie Unfallstatistiken etc. können zudem die größten Problem- und Gefahrenräume im Straßenverkehr identifiziert werden.

7 Quellen und Literatur

Bezirksregierung Münster (Hrsg.): *Regionalplan Münsterland i. d. Bekanntmachung vom 27.06.2014*. Münster, 2014.

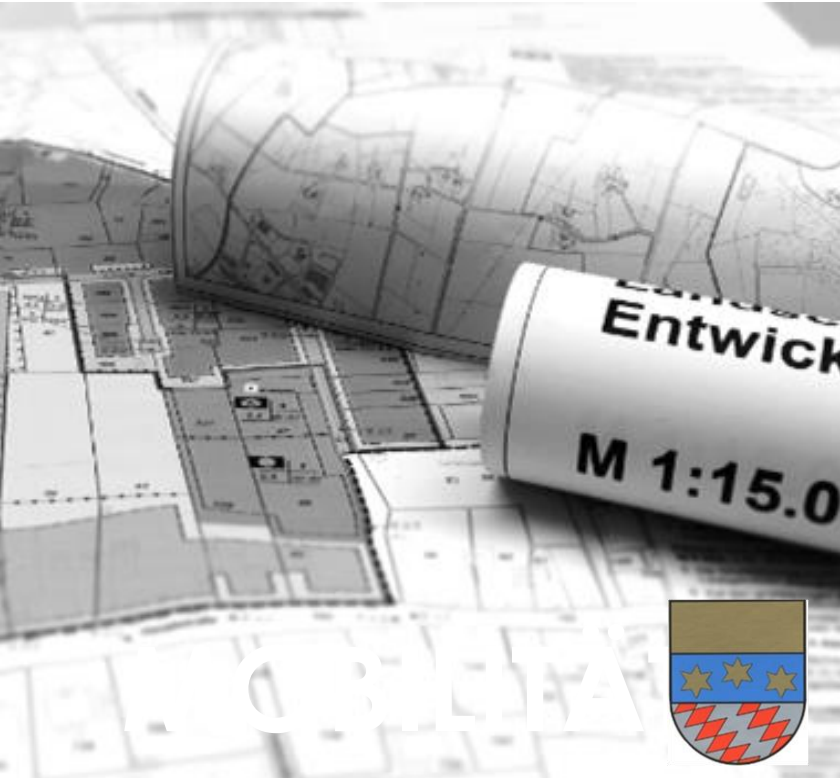
Deutscher Verkehrssicherheitsrat: *Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen*. In: Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheide in Stadt und Land. 1. Aufl., Bonn, 2018.

IT.NRW: *Kommunalprofil Legden*. Düsseldorf, 2019.

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: *Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum*. Arbeitskreis Leitfaden Barrierefreiheit, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen, 2012.

Rabe, Sebastian; Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): *Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020*. 2. Aufl., Düsseldorf, 2018.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.): *VCD-Position. Mit Kindern unterwegs: Anforderungen für kinder- und familienfreundliche Mobilitätsangebote*. Berlin, 2012.



SICHERUNGSKONZEPT



für die Gemeinde Legden

