



# **Mobilitätskonzept für Dülmen**

## Inhalt

1. Einleitung.....	5
2. Bestehende Konzepte und Untersuchungen.....	6
2.1. Klimakonzept 2.0 .....	6
2.2. Veloroutenkonzept.....	6
2.3. Nahmobilitätskonzept .....	7
2.4. Modal Split Erhebung .....	7
2.5. Fahrradstraßenkonzept.....	8
2.6. ISEK einschließlich Verkehrsuntersuchung.....	9
3. Zieldefinition.....	10
4. Handlungsoptionen nach Verkehrsarten .....	11
4.1. Fußverkehr .....	11
4.1.1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch Sitz- und Spielgelegenheiten (NMK/ISEK) .....	12
4.1.2. Fußwegweisung/Fußverkehrs Routen (NMK/ISEK/LA) .....	12
4.1.3. Fußverkehrscheck (NMK/LA).....	12
4.1.4. Verbesserung der Fußgängerverkehrsanlagen durch regelkonforme Anpassung der Gehwegbreiten (NMK) .....	13
4.1.5. Verbesserung der Fußgängerverkehrsanlagen durch Herstellung einer Querungshilfe im Bereich Münsterstraße/Bült (NMK/ISEK) .....	13
4.1.6. Verbesserung der Barrierefreiheit (NMK/ISEK).....	14
4.1.7. Schulisches Mobilitätsmanagement (LA) .....	14
4.2. Radverkehr .....	15
4.2.1. Einrichtung von Fahrradstraßen: Friedrich-Ruin-Straße (FK) .....	16
4.2.2. Einrichtung von Fahrradstraßen: Stolbergstraße/Merfelder Straße (FK) .....	16
4.2.3. Einrichtung von Fahrradstraßen: Alter Ostdamm (FK).....	16
4.2.4. Einrichtung von Fahrradstraßen: Prüfung weiter Fahrradstraßen auf Grundlage des Fahrradstraßenkonzepts (FK) .....	17
4.2.5. Herstellen einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt (ISEK/NMK/LA).....	18
4.2.6. Radwegweisung: Umsetzung des Knotenpunktnetzes im Raum Dülmen mit Anbindung an das Alltagsradwegenetz (NMK) .....	18
4.2.7. Radwegweisung: Ergänzung der Beschilderung der Velorouten (VK).....	18
4.2.8. Radverkehrsführung an Engstellen: Optimierung der Radverkehrssituation am Lüdinghauser Tor (ISEK).....	19
4.2.9. Schaffung weiterer und Austausch bestehender Fahrradabstellanlagen (NMK/ISEK) .	19
4.2.10. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch regelkonforme Anpassung der Radwege (NMK/KK) .....	20

4.2.11. Öffentlichkeitsarbeit: Durchführung regelmäßiger Aktionen (NMK) .....	21
4.2.12. Aufbereitung/Bereitstellung von digitalem Kartenmaterial für den Radtourismus in Radfahrer-Apps (LA) .....	21
4.2.13. Öffentlichkeitsarbeit: Optimierung des städtischen Mängelmelders im Sinne eines aktiven Kommunikations- und Beschwerdemanagements (LA) .....	22
4.2.14. Öffentlichkeitsarbeit: Bereitstellung von Testrädern (LA) .....	22
4.2.15. Öffentlichkeitsarbeit: Radverkehrscheck über das Zukunftsnetz Mobilität (LA) .....	22
4.3. Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV/SPNV) .....	23
4.3.1. Umgestaltung/Optimierung bestehender SPNV-Haltepunkte: Barrierefreier Bahnsteig am Gleis 31 .....	23
4.3.2. Umgestaltung/Optimierung bestehender SPNV-Haltepunkte: Umgestaltung Bahnhof Dülmen .....	23
4.3.3. Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte: Dülmen-West .....	24
4.3.4. Barrierefreier Ausbau von ÖPNV-Haltestellen (LA) .....	25
4.3.5. Optimierung des Bürgerbusangebotes: Prüfung der Umstellung auf On-Demand-System (LA) .....	25
4.3.6. Optimierung des Bürgerbusangebotes: Einrichtung weiterer Linien .....	25
4.3.7. Aufbau eines kommunalen ÖPNV-Angebotes einschließlich Shuttlebus Innenstadt-Bahnhof (LA) .....	26
4.4. Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	26
4.4.1. Entlastung der Innenstadt durch die Fertigstellung der Südumgehung (NMK) .....	26
4.4.2. Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstraßen, wo dies möglich und sinnvoll ist (LA) .....	27
4.4.3. Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt: Lüdinghauser Straße/Borkener Straße (ISEK) .....	28
4.4.4. Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt: Münsterstraße (ISEK) ...	28
4.5. Ruhender Verkehr (MIV) .....	29
4.5.1. Anwohnerparken: Verbesserung der Parksituation durch Ausweisung von Anwohnerparkzonen im Bereich südlich der Lüdinghauser/Borkener Straße (ISEK) .....	29
4.5.2. Weiterentwicklung von Parkflächen, ggf. Errichtung von Parkpaletten/Parkdecks (LA/ISEK) 29	
4.5.3. Temporäre Umgestaltung/Umnutzung von Stellplätzen (LA/KK) .....	30
4.5.4. Parkraumbewirtschaftung: Anpassung/Angleichung der Parkgebühren (ISEK) .....	31
4.5.5. Parkraumbewirtschaftung: Überprüfung bestehender Kurzzeitstellplätze (ISEK) .....	31
4.5.6. Abbau aufgesetztes Parken im Seitenraum der Lüdinghauser/Borkener Straße (ISEK) 32	
4.6. Vernetzte Mobilität/Förderung Umweltverbund und E-Mobilität .....	32
4.6.1. Einrichtung von Mobilstation: Mobilstation Bahnhof (multimodaler Verkehrsknotenpunkt) (NMK/LA/KK) .....	33
4.6.2. Einrichtung von Mobilstationen: Mobilstation Nonnengasse (NMK/LA/ISEK) .....	33

4.6.3.	Ausbau von Sharing-Angeboten: E-Scooter (LA) .....	33
4.6.4.	Ausbau von Sharing-Angeboten: Bike-Sharing-Angebote (LA) .....	34
4.6.5.	Aufbau eines Lastenrad-Sharingsystems (LA/KK).....	34
4.6.6.	Erweiterung des Carsharing-Angebotes und Entwicklung einer Handlungsempfehlung zur Förderung und zum Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes (LA) .....	35
4.6.7.	Förderung der Elektromobilität: Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos (LA/KK) ...	35
4.6.8.	Förderung der Wasserstoffmobilität (LA) .....	35
5.	Partizipation .....	36
6.	Evaluation/Berichterstattung .....	36
7.	Fazit/Zusammenfassung.....	36
	Anlage.....	37

Abkürzungen:

LA = Leitantrag CDU und Bündnis90/Die Grünen
KK = Klimakonzept 2.0
NMK = Nahmobilitätskonzept
ISEK = Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
VK = Veloroutenkonzept
FK = Fahrradstraßenkonzept

## 1. Einleitung

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 31.03.2022 das Klimakonzept 2.0 beschlossen (s. UA 009/2022.). Mit diesem Konzept ist das Ziel formuliert worden, den CO2-Ausstoß so deutlich zu verringern, dass Dülmen bis zum Jahr 2035 klimaneutral ist. Dies bedeutet, dass in vielen Sektoren des kommunalen Lebens und Handelns erhebliche Anstrengungen unternommen werden müssen, um das definierte Ziel in diesem Zeitraum zu erreichen.

Als ein wichtiges Handlungsfeld, um auf kommunaler Ebene CO2-Einsparungen erzielen zu können, ist der Mobilitätssektor identifiziert worden. Dies soll vordringlich durch eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs, durch eine Verbesserung der Angebote des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), durch eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), durch eine Förderung der E-Mobilität und von Sharingangeboten sowie durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden.

Das Themenfeld „Mobilität“ ist dabei vielschichtig. Neben dem individuellen Mobilitätsbedürfnis hat dieses Themenfeld auch immer städtebauliche, gesundheitliche, wirtschaftliche und soziale Komponenten.

In den vergangenen Jahren sind verschiedene Konzepte erarbeitet und Untersuchungen durchgeführt worden, um die Verkehrssituation in Dülmen – hier insbesondere für den Bereich der Innenstadt – gesamtheitlich oder für einzelne Verkehrsarten zu analysieren und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten. Ausgehend von dem 1998 beschlossenen Innenstadtentwicklungskonzept nebst Verkehrsentwicklungskonzept wurden in den Folgejahren u.a. ein erstes Radverkehrskonzept (2001), ein Veloroutenkonzept (2009), ein Nahmobilitätskonzept (2018), eine Modal-Split-Erhebung (2022), ein Fahrradstraßenkonzept (2023) und ein neues Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK, 2023) einschließlich einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung erarbeitet.

Die konzeptionellen Ergebnisse wurden durch eine umfangreiche politische Arbeit und Beschlussfassungen begleitet. Diese hier vollumfänglich aufzuführen und zu erläutern, würde den Rahmen dieses Konzeptes sprengen. Jedoch werden maßgebliche Beschlüsse im 3. Abschnitt im Zusammenhang mit Ausführungen zu den Zielen für die einzelnen Verkehrsarten einbezogen.

Mit den vorliegenden Konzepten und Untersuchungen sowie politischen Beschlüssen sind Handlungsaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge formuliert worden, deren Umsetzung bereits teilweise erfolgte, die aber in den kommenden Jahren auch noch weiterhin umgesetzt werden sollen. Die vorliegenden umfangreichen Konzepte und Untersuchungen sollen nunmehr zu einem Mobilitätskonzept zusammengeführt werden, das einerseits einen Überblick über die bisher erarbeiteten Konzepte und beschlossenen Ziele und Maßnahmenvorschläge ermöglicht und diese bestätigt oder auch modifiziert, andererseits aber auch ein konkretes Arbeits- und Investitionsprogramm für die kommenden Jahre darstellt.

Nachfolgend werden die in den letzten Jahren entstandenen Konzepte und deren Inhalte kurz vorgestellt und die wichtigsten Ziele und Maßnahmen beschrieben. Auf dieser Grundlage werden anschließend allgemeine Ziele für einzelne Verkehrsarten abgeleitet. Am Ende stehen dann ein Maßnahmenkatalog sowie eine Maßnahmentabelle mit Auflistung der geplanten Maßnahmen und Angaben zu möglichen Umsetzungszeiträumen.

## 2. Bestehende Konzepte und Untersuchungen

Wie in der Einleitung bereits dargestellt, soll das Mobilitätskonzept die Ziele und Maßnahmenvorschläge aus den bisher erarbeiteten und beschlossenen Konzepten und Untersuchungen zusammenführen und als Arbeits- und Investitionsprogramm für die nächsten Jahre dienen.

Nachfolgend werden daher die maßgeblichen Konzepte und Untersuchungen aus der jüngeren Vergangenheit mit ihren jeweiligen Zielen und Maßnahmenvorschlägen kurz vorgestellt.

### 2.1. Klimakonzept 2.0

Das im März 2021 beschlossene [Klimakonzept 2.0](#) zeigt konkret auf, welche Sektoren in Dülmen die meisten CO2-Emissionen erzeugen und welche Möglichkeiten und Maßnahmen bestehen, dem drohenden Klimawandel auf kommunaler Ebene zu begegnen. Als allgemeines Ziel wurde in diesem Kontext beschlossen, dass Dülmen bis 2035 klimaneutral werden soll.

Aufgrund der Lage Dülmens im ländlichen Raum wird der überwiegende Anteil der Wege in Dülmen mit dem PKW absolviert. Ob zur Arbeit, zum Einkauf oder für die Freizeit – das Auto dominiert insgesamt als Verkehrsmittel. Die hierdurch erzeugten CO2-Emissionen tragen maßgeblich zum CO2-Gesamtausstoß der Stadt bei. Daher wurde der Verkehrssektor als ein Bereich identifiziert, in dem durch gezielte Maßnahmen eine CO2-Reduzierung erfolgen soll.

Im Klimakonzept wird für den Verkehrssektor als Ziel formuliert, dass die THG-Emissionen um 82% reduziert und der Anteil der E-Mobilität auf 85% erhöht werden soll. Erreicht werden soll dies auf kommunaler Handlungsebene z.B. durch folgende Maßnahmen (Maßnahmennr. 20-29 des Klimakonzeptes):

- Errichtung eines dezentralen Lastenradverleihs beginnend mit einem Pilotprojekt
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet
- Verbesserung von Komfort und Sicherheit für den Radverkehr im Stadtgebiet
- Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote
- Ausbau und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (Prüfung Anpassung und Erweiterung des Angebotes)
- Ausbau und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch Erhöhung des Komforts für Bus- und Bahnfahrende
- Verbesserung des Carsharing-Angebotes
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Innenstadt
- Klimafreundlicher Lieferverkehr
- Förderung der Elektromobilität

### 2.2. Veloroutenkonzept

Das [Veloroutenkonzept](#) ist 2009 von der Verwaltung erarbeitet und durch die politischen Gremien beschlossen worden. Auf insgesamt 8 Velorouten soll der Radverkehr sicher und komfortabel von den Außenbezirken in die Innenstadt bzw. zu den wichtigsten Infrastruktureinrichtungen geführt werden. Dabei wird der Radverkehr auf unterschiedlichen Führungsformen abgewickelt (z.B. Tempo-30-Zonen, Schutzstreifen, straßenbegleitende Radwege, Fahrradstraßen etc.). Die Ortsteile sind in der Regel über Radwege entlang von Kreis- oder Landesstraßen an die Velorouten angebunden. Bisher sind 4 Velorouten eingerichtet und in der Örtlichkeit ausgeschildert worden. Das Veloroutenkonzept stellt eine wesentliche Grundlage für die Untersuchungen in den nachfolgenden Konzepten dar (v.a. Fahrradstraßenkonzept und Nahmobilitätskonzept).

### 2.3. Nahmobilitätskonzept

Nahmobilität bezeichnet die Mobilität über kurze Distanzen, meist im Wohn- oder Arbeitsumfeld, und umfasst vor allem den Fuß- und Radverkehr, aber auch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie ist ein zentraler Bestandteil einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrspolitik. Durch ein gutes Nahmobilitätsangebot, also durch gute Bedingungen für Zufußgehende und Radfahrende sowie durch einen gut ausgebauten ÖPNV, kann die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt- und Ortskerne gesteigert, die lokale Wirtschaft gestärkt, die Lärm und Schadstoffbelastung vermindert, die Verkehrssicherheit erhöht und ein erheblicher Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität geleistet werden.

Mit der Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes wurde das Ziel verfolgt, konkrete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, um die Verkehrssituation im Innenstadtbereich für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu optimieren und damit die Lebens- und Bewegungsqualität durch eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs zu verbessern. Die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbundes stand dabei im Vordergrund. Der Untersuchungsraum wurde auf einen Radius von ca. 1.250 m um die Innenstadt begrenzt. Das Nahmobilitätskonzept stellt eine Fortschreibung des im Zuge des Innenstadttwicklungskonzeptes (IEK) ebenfalls in 1998 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans sowie des Klimaschutzkonzeptes aus 2009 dar. Auf Grundlage der ausgewerteten bzw. erhobenen Daten wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge zur Förderung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes erarbeitet und durch die Stadtverordnetenversammlung am 03.05.2018 beschlossen.

### 2.4. Modal Split Erhebung

Modal Spilt Erhebungen sollen grundsätzlich in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Sie können einen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation, aber auch über Wünsche und Änderungsbedarfe der Bürgerinnen und Bürger verschaffen. Die letzte Modal Split Erhebung wurde Ende 2022 in Zusammenarbeit mit dem Kreis Coesfeld durchgeführt. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass gut 15% der werktäglichen Wege zu Fuß und rund 23% mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der MIV-Anteil beträgt 57% (inkl. Mitfahrende), der ÖPNV-Anteil lediglich 5%. Damit wird deutlich, dass der MIV-Anteil weiterhin sehr hoch und der ÖPNV-Anteil zugleich sehr niedrig ausgeprägt ist, was allerdings typisch für den ländlichen Raum ist. Bei einer Differenzierung der Wegstrecken wird deutlich, dass bei der Verkehrsmittelwahl der Anteil des Fuß- und Radverkehrs auf den Wegstrecken bis 2 km dominiert. Ab einer Wegstrecke über 2 km dominiert wieder der PKW-Verkehr. Der Gutachter sieht insbesondere für die Wegstrecken zwischen 2-5 km und 5-10 km, dies insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Bereich der Pedelecs, ein großes Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils.

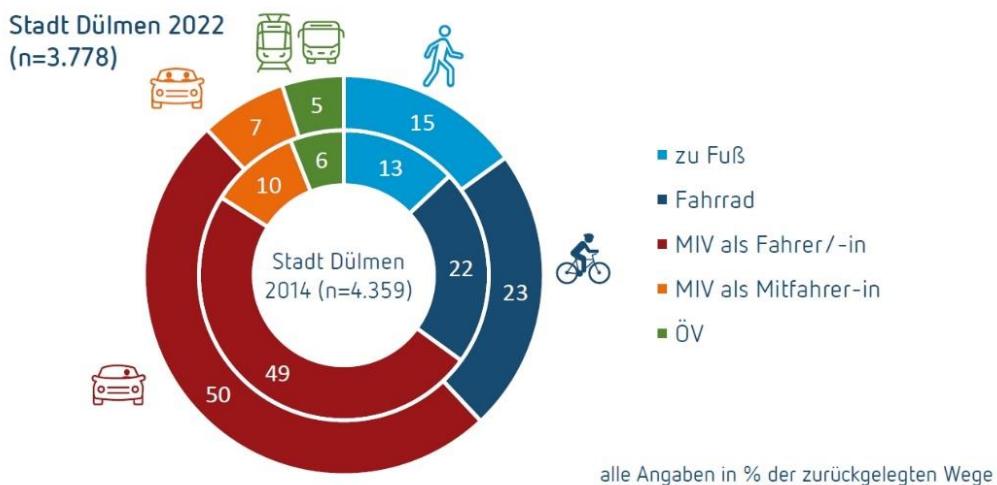


Abbildung: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen (planersocietät, Dülmen 2022)

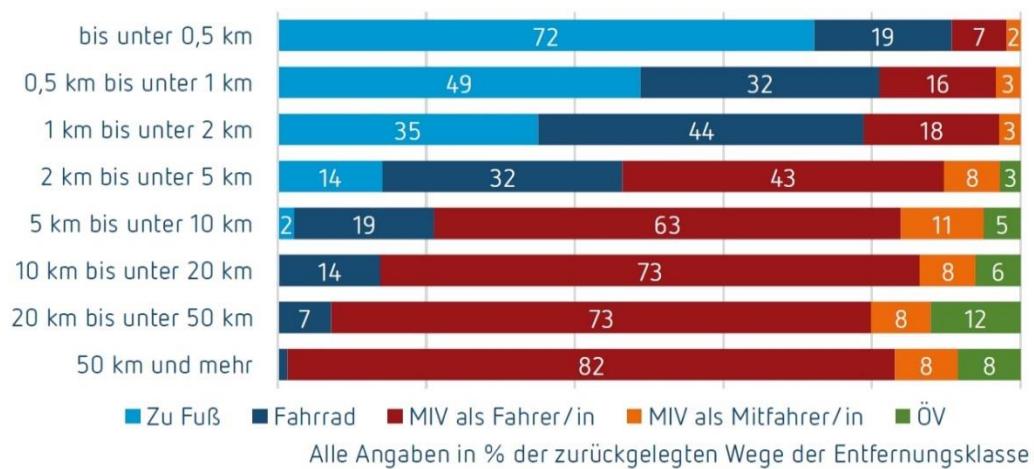


Abbildung: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (planersocietät, Dülmen 2022)

## 2.5. Fahrradstraßenkonzept

Die Stadt Dülmen hat in 2022 ein [Fahrradstraßenkonzept](#) in Auftrag gegeben, um insbesondere für Dülmen-Mitte die Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrradstraßen und zur Entwicklung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes ermitteln zu lassen. Das Anfang 2023 fertiggestellte und beschlossene Konzept zeigt auf, welche Straßen in Dülmen-Mitte sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße – zunächst von den baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen her – für den Umbau zur Fahrradstraße eignen würden. Ebenso wird dargestellt, dass für einige Straßen, deren Ausweisung zur Fahrradstraße im Sinne des Netzzusammenhangs grundsätzlich sinnvoll wären, noch Restriktionen vorliegen, die näher zu prüfen sind. Auf Grundlage des Konzeptes sind inzwischen weitere Fahrradstraßen ausgewiesen worden (z.B. Overbergstraße, Haverlandweg, Friedrich-Ruin-Straße). In 2024/2025 sollen weitere Fahrradstraße auf der Stolbergstraße und der Merfelder Straße eingerichtet werden. Aktuell ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Alten Ostdamm in Planung.

Ziel ist es, in den kommenden Jahren weitere Fahrradstraßen auszubauen, um ein komfortables und sicheres Radverkehrsnetz anbieten zu können.

## 2.6. ISEK einschließlich Verkehrsuntersuchung

Das aktuelle Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept ([ISEK](#)) ist in den Jahren 2021-2023 erstellt worden. Es bietet eine längerfristige Grundlage für gezielte öffentliche und private Investitionen zur Entwicklung und Stärkung der Innenstadt. Im Konzept werden allgemeine Entwicklungsziele definiert, aber auch konkrete Maßnahmenvorschläge zum Erreichen der Ziele formuliert. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses wurden Arbeitskreissitzungen, Workshops, Bürgerversammlungen und eine Online-Beteiligung durchgeführt. Als maßgebliche Grundlage für die Definition der Ziele und die Festlegung von konkreten Maßnahmen diente die ebenfalls beauftragte [Verkehrsuntersuchung](#) für die Innenstadt. Auf der Basis durchgeföhrter Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen wurden auch hier konkrete Handlungsoptionen erarbeitet, die in das ISEK eingeflossen sind.

Im ISEK wurden u.a. folgende Entwicklungsziele im Verkehrssektor formuliert:

- Deutliche Stärkung der Nahmobilität, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs
- Erhalt und Ausbau des ÖPNV
- Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten
- Verbesserung der Verbindung Bahnhof/Innenstadt
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen
- Reduzierung von CO2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr
- Deutlicher Ausbau der Elektromobilität
- Reduzierung des innerstädtischen Parksuchverkehrs
- Optimierung des straßenbegleitenden Parkens
- Konzentration des Parkens auf attraktiv gestaltete Parkplätze
- Entwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (Leih(Lasten)Räder, Carsharing etc.)

Die Entwicklungsziele finden sich in den konkreten Maßnahmenvorschlägen wieder. Von den über 30 vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Bestandteile des Zielsystems wurden inzwischen 14 Projekte für das Städtebauförderprogramm 2024 und ein Projekt (Mobilstation Nonnengasse) für das Förderprogramm FöRiMM angemeldet.

### 3. Zieldefinition

Es ist strategisch wichtig, übergeordnete Ziele zu definieren, um die Vielzahl von Einzelmaßnahmen und ihre Wirkung einordnen zu können. Mit dem Klimakonzept 2.0 wurde bereits ein wichtiges Gesamtziel beschlossen: Dülmen soll bis 2035 klimaneutral werden. Hierzu soll auch der Verkehrssektor einen erheblichen Beitrag leisten. Auch auf kommunaler Ebene bestehen Möglichkeiten, das Mobilitätsverhalten im Sinne des genannten Ziels zu beeinflussen. Die zuvor dargestellten Konzepte zeigen hier eine Vielfalt an Maßnahmen auf, insbesondere den Umweltverbund zu stärken. Diese zielen darauf ab, durch qualitative und quantitative Angebotsverbesserungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sowie durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit eine klimafreundlichere und sozialverträgliche Mobilität zu entwickeln.

Die bestehenden Konzepte formulieren jeweils für sich Ziele – z. T. auf unterschiedlichen Maßstabsebenen. Diese sollen nunmehr als übergeordnete Ziele zusammengeführt werden. Folgende allgemeine Ziele werden daher auf Grundlage der vorliegenden Konzepte formuliert:

- Dülmen soll bis 2035 klimaneutral werden. Der Verkehrssektor soll hierzu durch eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes und Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) beitragen:
- Die Nahmobilität, insbesondere der Rad- und Fußverkehr, soll durch einen gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie durch eine Verbesserung des Komforts und der Sicherheit gefördert werden.
- Das Angebot und der Komfort im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) sollen erweitert werden.
- Die Verkehrsarten des Umweltverbundes sollen optimal miteinander verknüpft werden, digitale Angebote sollen diesen Prozess unterstützen.
- Die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sollen verbessert werden.
- Die Elektromobilität soll gefördert und die Infrastruktur hierfür ausgebaut werden. Ebenso sollen alternative Antriebsarten (z.B. Wasserstoff) gefördert und langfristig in die Infrastruktur eingebunden werden.
- Das Parkraumangebot in der Innenstadt soll neu strukturiert und organisiert werden, so dass weiterhin ein ausreichendes Stellplatzangebot vorhanden ist und Parksuchverkehre reduziert werden können.

An diesen Zielen sollen sich die Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Verkehrsarten orientieren.

## 4. Handlungsoptionen nach Verkehrsarten

Nachfolgend werden die verschiedenen Handlungsoptionen bzw. Maßnahmenvorschläge, differenziert nach Verkehrsträgern bzw. Mobilitätsformen erläutert. Die aufgeführten Maßnahmen wurden aus den verschiedenen Konzepten und politischen Handlungsaufträgen zusammengestellt. Ein Gesamtüberblick ist der anliegenden Maßnahmentabelle zu entnehmen. Eine Umsetzung der Maßnahmenvorschläge setzt die Verfügbarkeit entsprechender Haushaltssmittel und Personalressourcen voraus.

### 4.1. Fußverkehr

Der Fußverkehr bildet die Basis der Nahmobilität: Jeder Weg beginnt und endet in der Regel zu Fuß. Die Modal Split Erhebung aus dem Jahr 2022 ergab bei der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrs aufkommen einen Fußverkehrsanteil von 15%, im absoluten Nahbereich (0 bis 0,5 km bzw. 0,5 bis 1 km) ist er das Hauptverkehrsmittel (mit einem Anteil von 72% bzw. 49%), danach nimmt seine Bedeutung sukzessive ab. Der Fußverkehr ist Teil des Umweltverbunds und die inklusivste Fortbewegungsart, da er in hohem Maße die Mobilität besonderer Bevölkerungsgruppen (Schülerinnen und Schüler, mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen) abdeckt. Zudem ist er CO<sub>2</sub>-neutral und als solches bedeutend für die Erreichung der Klimaziele. Vor diesem Hintergrund besteht das Ziel, die Situation zu Fuß Gehender zu verbessern und den Fußverkehr weiter zu stärken.

Ob in der Innenstadt, in den Quartieren, in Parkanlagen und auf dem Weg zur Schule oder zum Arbeitsplatz – durch einen gezielten Ausbau der Infrastruktur unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität kann das Zufußgehen weiter attrahiert und der Anteil am Modal Split erhöht werden.

In den nächsten Jahren sollen hierzu folgende Maßnahmen auf den Weg gebracht werden:

#### 4.1.1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch Sitz- und Spielgelegenheiten (NMK/ISEK)

Dieser Vorschlag zielt darauf ab, innerstädtische Räume bzw. die Wege in die Innenstadt attraktiver und insbesondere für Familien interessanter zu gestalten. Zudem soll mobilitätseingeschränkten Menschen durch das Aufstellen von Bänken der Weg in die Innenstadt erleichtert werden. Die Begriffe „besitzbare/bespielbare Stadt“ sollen diese Art der Gestaltung des Straßenraumes beschreiben. Der Vorschlag wurde im Nahmobilitätskonzept angelegt und im ISEK wieder aufgegriffen. Erste Maßnahmen wurden bereits im Zuge des Umbaus von Straßen und Plätzen in der Innenstadt umgesetzt (z.B. Marktplatz, Marktstraße, Stadtquartier Overbergplatz). Ebenso wurde der Spielplatz im Vorpark vor kurzem neu gestaltet. Das Thema soll im Rahmen der Umsetzung verschiedener ISEK-Maßnahmen weitergeführt werden. So werden ein barrierefreier und inklusiver Spielplatz im Stadtpark An den Wiesen eingerichtet und weitere Plätze und Straßenräume in der Innenstadt mit Sitz- und Spielmöbeln ausgestattet und attraktiviert. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die im Rahmen des Städtebauförderprogramms finanziell unterstützt und langfristig (innerhalb der nächsten 6-10 Jahre) umgesetzt werden.



Foto: Spielgeräte und Sitzbänke in der Marktstraße

#### 4.1.2. Fußwegweisung/Fußverkehrsroute (NMK/ISEK/LA)

Durch eine einheitliche und gut gestaltete Beschilderung sollen die wesentlichen Fußverkehrsroute bzw. wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und Angebote ausgeschildert werden. Neben dem Aspekt der Orientierung kann die Beschilderung von Fußwegen mit Angabe von Entfernung oder mit Zeitangaben und ggf. kombiniert mit weiteren Maßnahmen (s. Punkt 4.1.1) dazu beitragen, das Zufußgehen attraktiver zu gestalten. Diese Maßnahme wurde sowohl im Nahmobilitätskonzept, im ISEK wie auch im Leitantrag vorgeschlagen. Ebenso war eine Beschilderung von Innenstadtzielen bereits Gegenstand eines politischen Antrags aus 2021. Im Rahmen des Beschlusses über den zuvor genannten Antrag wurde festgelegt, dass grundsätzlich eine Ausschilderung erfolgen, zunächst jedoch die Entwicklung des Corporate Designs und der Abschluss der Innenstadtbaumaßnahmen abgewartet werden soll.

#### 4.1.3. Fußverkehrscheck (NMK/LA)

Die Durchführung eines Fußverkehrschecks kann Lücken in der Barrierefreiheit, Mängel in den Fußverkehrsanlagen, an Querungsstellen usw. aufzeigen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet hierzu ein entsprechendes Förderprogramm an. Auf dieses Programm wurde im Nahmobilitätskonzept und im Leitantrag hingewiesen. Im Rahmen des Fußverkehrschecks werden in einem vorher definierten Bereich (zumeist in der Innenstadt) mit

einer Gruppe aus Vertretern und Vertreterinnen von Politik und Verwaltung, Fachleuten, Mobilitätsbeeinträchtigten bzw. deren Vertretungen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern Begehungen durchgeführt und die örtliche Situation fachlich bewertet. Dies kann die Grundlage für gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Sicherheit für den Fußverkehr dienen.

Die Verwaltung hat zu Beginn des Jahres 2024 bereits einen Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm für das laufende Jahr gestellt. Leider war die Bewerbung nicht erfolgreich, so dass im kommenden Jahr erneut ein Antrag gestellt werden soll.

#### 4.1.4. Verbesserung der Fußgängerverkehrsanlagen durch regelkonforme Anpassung der Gehwegbreiten (NMK)

Das Nahmobilitätskonzept hat im Rahmen der Grundlagenermittlung aufgezeigt, dass die Fußgängerverkehrsanlagen an vielen Stellen nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen. Entweder waren vielfach die Gehwegbreiten zu gering dimensioniert oder durch Längsparkstände erheblich eingeschränkt. Im Nahmobilitätskonzept wurde vorgeschlagen, insbesondere auf den wichtigen Fußgängerrouten in Richtung Innenstadt die Gehwegbreiten nach und nach anzupassen, soweit der zur Verfügung stehende Verkehrsraum dies zulässt. Insbesondere auf der Coesfelder Straße und am Lohwall konnte im Zuge der Umgestaltung dieser Ansatz bereits umgesetzt werden. Bei den anstehenden ISEK-Projekten, hier insbesondere bei der Umgestaltung der Borkener- und der Lüdinghauser Straße (zw. Lohwall und Marienplatz), wird dieser Aspekt eine wesentliche Rolle bei den Planungen spielen. Insgesamt handelt es sich aber um eine Daueraufgabe, die bei allen Tiefbaumaßnahmen zu berücksichtigen sein wird.



Foto: Nicht regelkonforme Fußgängerverkehrsanlage an der Borkener Straße

#### 4.1.5. Verbesserung der Fußgängerverkehrsanlagen durch Herstellung einer Querungshilfe im Bereich Münsterstraße/Bült (NMK/ISEK)

Im Zuge der Herstellung der öffentlichen Stellplatzanlage an der Nonnengasse wurde bereits eine Querungshilfe provisorisch eingerichtet. Sowohl im Nahmobilitätskonzept wie auch im ISEK wird auf die Bedeutung einer funktionierenden Querungshilfe an dieser Stelle hingewiesen. Aus verkehrstechnischer und funktionaler Sicht sollte die Querungshilfe allerdings weiter nach Süden gerückt werden, etwa auf Höhe des Geschäftslokals Hölscher. Hierdurch wäre die Fußgängerbeziehung direkter und für den Linksabbiegeverkehr wäre

die Einrichtung einer Linksabbiegespur in Richtung Nonnengasse möglich. Die Maßnahme soll im Zuge von ohnehin anstehenden Kanalbauarbeiten durchgeführt werden. Leider konnte bisher trotz mehrfacher Bemühungen durch die Verwaltung noch kein Bautermin mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden.

#### 4.1.6. Verbesserung der Barrierefreiheit (NMK/ISEK)

Die Herstellung barrierefreier Verkehrsräume ist seit Jahren in der Diskussion und hat sich auch in den entsprechenden Richtlinien und Normen für Tiefbauanlagen niedergeschlagen. Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen oder Einschränkungen am gesellschaftlichen und sozialen Leben der Stadt teilhaben zu lassen und hierfür die baulichen Voraussetzungen zu schaffen. Bei den in den letzten Jahren realisierten Tiefbauprojekte in der Innenstadt, aber auch bei dem Umbau von Kreuzungen und Signalanlagen hat die Stadt Dülmen die entsprechenden Richtlinien angewandt und Planungskonzepte auf diese Aspekte besonders ausgerichtet, so dass es in vielen Bereichen zu einer deutlichen Verbesserung gekommen ist. So konnten z.B. der Bahnhofsvorplatz und die Straßen und Plätze im einsA-Quartier barrierefrei bzw. barriearm hergestellt werden. Aufgrund der vielen Verkehrsräume in der Stadt bleibt diese Anforderung auch eine Daueraufgabe.

Verkehrsflächen, die z.B. in den nächsten Jahren auf Grundlage des ISEK umgestaltet werden, werden ebenfalls barrierefrei und mit hoher Aufenthaltsqualität hergestellt.



Foto: Blindenleitelemente im Bereich der Marktstraße

#### 4.1.7. Schulisches Mobilitätsmanagement (LA)

Ziel ist es, das schulische Mobilitätsmanagement stärker in den Focus zu nehmen. Hier spielen neben der Verkehrssicherheit auch Aspekte wie „Bewegung“, „Sicherheit im Verkehrsverhalten“ sowie „Elterntaxi“ eine Rolle. Im Zuge des 1. Radverkehrskonzeptes der Stadt Dülmen wurden Anfang der 2000er Schulwegpläne für verschiedene Schulen erstellt und Aktionen rund um die Schulwegsicherheit durchgeführt. Diese Pläne sind inzwischen veraltet, teilweise haben die Schulstandorte gewechselt. Das Mobilitätsmanagement wird aktuell durch die Schulleitungen in Kooperation mit dem Fachbereich Bildung der Stadt organisiert. So wurden in den vergangenen Jahren auch immer wieder Angebote der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) mit Unterstützung der/des Radverkehrsbeauftragten der Verwaltung zu verschiedenen Themen in Anspruch genommen.

Das schulische Mobilitätsmanagement ist eine Daueraufgabe. Der Fachbereich Bildung wird zusammen mit den Schulleitungen das Thema weiterbearbeiten und prüfen, welche der Programme und Angebote in den nächsten Jahren in Anspruch genommen werden können.

Zunehmend herausfordernd ist sicherlich das Thema „Elterntaxis“. Die Stadt Dülmen wird sich diesbezüglich im kommenden Jahr am Projekt „SpoSpiTo-Bewegungs-Pass“ beteiligen. Die Abkürzung steht für „Sporteln, spielen, toben“. Für jeden Tag innerhalb des Projektzeitraums von 6 Wochen, an dem das Kind den Hin- und Rückweg zum jeweiligen Betreuungsort zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt hat (gerne in Begleitung eines Elternteils), dürfen die Eltern eine Unterschrift in die entsprechende Tabelle setzen. Ist die Tabelle mit 20 Unterschriften gefüllt, kann der SpoSpiTo-Bewegungs-Pass in der Schule abgegeben werden. Dafür erhält jedes Kind als Anerkennung eine Urkunde. Zusätzlich erfolgt eine Teilnahme an einem Gewinnspiel. Der Bewegungspass soll die Eigenständigkeit im Verkehrsalltag und einen bewegten Einstieg in den Tag von Kindern fördern. Das Ziel dabei ist, dass Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Grundschule gelangen und nicht regelmäßig von Eltern mit dem Auto gefahren werden. Bedingt durch den begrenzten Projektzeitraum werden sich möglicherweise keine nachhaltigen Wirkungen erzielen lassen. Städtischerseits sollen jedoch die erwarteten Erkenntnisse als Grundlage für weitere Maßnahmen und Aktionen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements dienen. In diesem Zusammenhang wird auch die Nutzung der im Leitantrag vorgeschlagenen Mobilitätsprogramme geprüft.

#### 4.2. Radverkehr

Das Münsterland ist, bedingt durch seine topographische Beschaffenheit, Radregion. Dies trifft auch auf Dülmen zu: Die Modal Split Erhebung aus dem Jahr 2022 ergab bei der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen einen Radverkehrsanteil von 23%, wobei dieser insbesondere im Nahbereich bis 2 km noch deutlich höher (bis zu rund 45%) ausfiel. Im Kontext der zur Erreichung der Klimaziele notwendigen Mobilitätswende ist es ein primäres Ziel, die Situation Radfahrender zu verbessern und den Radverkehr weiter zu stärken.

Mit der Aufnahme in die AGFS Ende der 1990er Jahre und Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes hat die Stadt Dülmen bereits frühzeitig ein deutliches Zeichen gesetzt, den Radverkehr in Dülmen fördern zu wollen und hier auch innovative Wege zu gehen. Auf dieser Grundlage sind z.B. 2001 die Schutzstreifen und Aufstellflächen an den Knotenpunkten auf den Hauptverkehrsstraßen eingerichtet worden – eine für die damalige Zeit sehr fortschrittliche Maßnahme im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur. Seit dieser Zeit wurden im Bereich der Innenstadt, an Schulen oder städtischen Einrichtungen viele Hundert sog. Felgenklemmer durch moderne Fahrradabstellanlagen ersetzt (vgl. 4.2.9). Durch die Einrichtung von Velorouten und Fahrradstraßen konnte in den vergangenen Jahren die Radverkehrsinfrastruktur komfortabler und sicherer gestaltet werden. Zudem wurde durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit das Fahrrad als Verkehrsmittel in den Focus gerückt.

Die Radverkehrsförderung sollte weiter intensiv betrieben werden, da das Rad gerade im innerstädtischen Kontext, aber auch in der Relation zu den Ortsteilen – dies auch insbesondere im Hinblick auf die Bedeutung und Nutzung von Pedelecs – eine sehr wichtige, noch weiter auszubauende Rolle spielt.

In den nächsten Jahren sollen hierzu weitere Maßnahmen auf den Weg gebracht werden:

#### 4.2.1. Einrichtung von Fahrradstraßen: Friedrich-Ruin-Straße (FK)

Die Friedrich-Ruin-Straße ist ein wichtiger Bestandteil der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt. Gleichzeitig nimmt die Straße für die anliegenden Schulen eine wichtige Erschließungsfunktion ein. Um hier den Radverkehr sicherer und komfortabler zu gestalten, beinhaltet das Fahrradstraßenkonzept hier die Umsetzung einer Fahrradstraße. Für die Maßnahme wurde 2022 ein Förderantrag gestellt. Die Fahrradstraße konnte nach zuvor durchgeföhrter Beteiligung der Anlieger in 2024 fertiggestellt und eröffnet werden.



Foto: In 2024 neu eingerichtete Fahrradstraße auf der Friedrich-Ruin-Straße

#### 4.2.2. Einrichtung von Fahrradstraßen: Stolbergstraße/Merfelder Straße (FK)

Die geplanten Fahrradstraßen auf der Stolbergstraße und Merfelder Straßen stellen den nördlichen Abschluss der Veloroute V1 dar. Diese beginnt am Lohwall und führt zunächst über die bereits als Fahrradstraße ausgebauten Overbergstraße und soll dann über o.g. Straßen den Anschluss an die Borkener Straße Richtung Merfeld herstellen. Für die Finanzierung der Maßnahme wurde in 2023 ein Förderantrag gestellt. Die Bewilligung liegt inzwischen vor. Derzeit wird noch geprüft, ob ggf. kleinere Anpassungen im Hinblick auf die an der Merfelder Straße geplante Schulbaumaßnahme vorzunehmen sind. Der bauliche Abschluss der Maßnahme ist für die erste Jahreshälfte 2025 geplant. Eine Anliegerbeteiligung hat bereits stattgefunden.

#### 4.2.3. Einrichtung von Fahrradstraßen: Alter Ostdamm (FK)

Der Alte Ostdamm ist auf einem Teilabschnitt zwischen dem Kreisverkehr an der Münsterstraße und der Unterführung im Bereich der Sendener Straße Bestandteil der Veloroute V5. Baulich wird aktuell ein rot eingefärbter Radweg auf der Hochbordanlage angeboten. Zusammen mit dem Gehweg sind die beiden Anlagen aufgrund des zu geringen Querschnitts aktuell nicht richlinienkonform. Die Radwegebenutzungspflicht wurde zwischenzeitlich aufgehoben. Um den Radverkehr auf dem wichtigen Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr an der Münsterstraße und der Unterführung im Bereich der Sendener Straße komfortabler und sicherer zu gestalten, beinhaltet das Fahrradstraßenkonzept die Einrichtung einer Fahrradstraße auf diesem Abschnitt. Die Planung befindet sich aktuell noch in

der Abstimmung. Insbesondere ist der Umfang der baulichen Maßnahmen zu klären, da ggf. ein Umbau der Hochbordanlagen erforderlich werden könnte, was die Baukosten erheblich erhöhen könnte. Eine Entscheidung soll für 2025 vorbereitet werden, so dass in Abhängigkeit dessen noch in 2025 ein Förderantrag gestellt und die Maßnahme 2026 baulich angegangen werden könnte.

#### 4.2.4. Einrichtung von Fahrradstraßen: Prüfung weiter Fahrradstraßen auf Grundlage des Fahrradstraßenkonzepts (FK)

Im Rahmen der Erarbeitung des Anfang 2023 beschlossenen Fahrradstraßenkonzepts sind eine Vielzahl von Straßen in Dülmen-Mitte auf ihre Eignung als Fahrradstraße geprüft worden. Dies erfolgte sowohl unter dem Aspekt des Netzzusammenhangs wie auch in baulicher und verkehrstechnischer Hinsicht. Auf dieser Grundlage sind die unter Punkt 4.2.1, 4.2.2 und 4.2.3 genannten Fahrradstraßen bereits eingerichtet bzw. geplant worden oder befinden sich in der aktuellen Prüfung. Darüber hinaus wurden im Fahrradstraßenkonzept weitere Straßen identifiziert, die vom Netzzusammenhang her für den Ausbau zu einer Fahrradstraße geeignet wären, bei denen jedoch bestimmte Restriktionen bestehen, die noch zu klären sind (z.B. Umgang mit dem ruhenden Verkehr oder der ÖPNV-Linienführung).



Abbildung: Übersichtsplan aus dem Fahrradstraßenkonzept (SVK, Dülmen 2023)

Daher ist es in den kommenden Jahren Aufgabe der Verwaltung, die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen zu prüfen, die Öffentlichkeit zu beteiligen, entsprechende Ausbaubeschlüsse vorzubereiten und Förderanträge zu stellen.

#### 4.2.5. Herstellen einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt (ISEK/NMK/LA)

Die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt hat für den Fuß- und Radverkehr eine große Bedeutung. Eine entsprechende Attraktivierung dieser Achse wird in unterschiedlichen Konzepten formuliert. Für den Radverkehr ist durch die Ausweisung der Friedrich-Ruin-Straße zur Fahrradstraße bereits ein erster wichtiger Baustein hergestellt worden. Im ISEK sind zwei weitere Maßnahmenabschnitte gebildet worden, auf denen für den Rad- und Fußverkehr eine Verbesserung des Komforts, der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität herbeigeführt werden soll. Hierbei handelt es sich um die Abschnitte „Lüdinghauser Straße West/Borkener Straße“ (Abschnitt Münsterstraße bis Lohwall) und „Lüdinghauser Straße Ost“ (Abschnitt Münsterstraße bis Marienplatz). Eine Förderung vorausgesetzt, ist die Umsetzung dieser Projekte von 2026-2028 geplant. Aufgrund der geänderten Förderstrategie in der Städtebauförderung sind zunächst die Planungen für alle Tiefbauprojekte des ISEK auszuarbeiten. Mit den Vorplanungen für die beschriebenen Abschnitte wurde inzwischen begonnen. Da es sich um sehr wichtige innerörtliche Straßenabschnitte mit hohem Verkehrsaufkommen über alle Verkehrsarten handelt, stellt die Planung eine große Herausforderung dar. Der ISEK-Arbeitskreis, die Öffentlichkeit, aber auch Straßenbaulastträger und übergeordnete Verkehrsbehörden sollen eng in den Planungsprozess eingebunden werden.

#### 4.2.6. Radwegweisung: Umsetzung des Knotenpunktnetzes im Raum Dülmen mit Anbindung an das Alltagsradwegenetz (NMK)

Ausgehend von dem bereits gut ausgeschilderten Radnetz NRW (weiße Schilder mit roter Beschriftung) ist in enger Zusammenarbeit mit dem Kreis Coesfeld das sogenannte Knotenpunktssystem, das bereits in den Niederlanden seit einigen Jahren erfolgreich eingerichtet worden ist, auf dem Dülmener Stadtgebiet in 2022/2023 umgesetzt worden. Die Ausweisung der Knotenpunkte führt zu einer deutlich einfacheren Orientierung innerhalb des umfangreichen Radverkehrsnetzes. Erstmalig konnten über diese neue Beschilderung auch die Dülmener Radrouten durch entsprechende Einschübe in das System eingebunden werden. Die katastermäßige Erfassung der einzelnen Schilderstandorte erleichtert zudem die künftige Unterhaltung der Netzbeschilderung.

#### 4.2.7. Radwegweisung: Ergänzung der Beschilderung der Velorouten (VK)

Das Veloroutenkonzept ist 2009 aufgestellt und beschlossen worden. Auf den festgelegten Routen sollte vorrangig der Alltagsradverkehr gefördert werden. Der Komfort und die Sicherheit auf diesen Routen sollte durch die Einrichtung von Fahrradstraßen, Änderung von Knotenpunkten, Anlegen von Querungshilfen sowie eine Beschilderung mit hohem Wiedererkennungswert verbessert werden. Inzwischen sind 4 Routen ausgeschildert worden, für 4 weitere Routen wurde die Beschilderung aus unterschiedlichen Gründen noch nicht umgesetzt. Auch vor dem Hintergrund der geplanten Einrichtung weiterer Fahrradstraßen sollte das Veloroutenkonzept in den nächsten Jahren überprüft und ggf. angepasst werden. In diesem Kontext ist auch über eine Fortführung der Beschilderung zu entscheiden.

#### 4.2.8. Radverkehrsführung an Engstellen: Optimierung der Radverkehrssituation am Lüdinghauser Tor (ISEK)



Foto: Engstelle Lüdinghauser Tor

Die Lüdinghauser Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum ISEK wurde auf dem östlichen Abschnitt zwischen Münsterstraße und Marienplatz eine KFZ-Belastung von über 10.000 Fahrzeugen pro Tag ermittelt. Auch für den Rad- und Fußverkehr hat die Straße eine herausragende Bedeutung. In deren Verlauf stellt das Lüdinghauser Tor für alle Verkehrsteilnehmenden eine Engstelle dar. Es handelt sich gleichwohl nicht um einen Unfallhäufungspunkt. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Radverkehr, ist vielfach in den politischen Gremien diskutiert worden. Auch im Rahmen des ISEK-Aufstellungsprozesses ist diese Verkehrssituation ausführlich erörtert worden. Durch den Verkehrsgutachter ist in diesem Zusammenhang auch ein

Durchfahrtsverbot für KFZ und dessen Auswirkung geprüft worden. Als Ergebnis konnte hierbei festgehalten werden, dass durch ein mögliches Durchfahrtsverbot der KFZ-Verkehr in das umliegende Straßennetz verdrängt würde, was aus verkehrsplanerischer Sicht nicht vertretbar wäre. Insofern soll im Zuge der geplanten ISEK-Maßnahme zur Umgestaltung des Straßenabschnitts zwischen Münsterstraße und Marienplatz (s. Punkt 4.2.5) geprüft werden, welche Optionen bestehen, hier eine Verbesserung der Verkehrssicherheit herzuführen.

Die Maßnahme soll baulich 2027-2028 realisiert werden. Mit der Vorplanung ist bereits begonnen worden.

#### 4.2.9. Schaffung weiterer und Austausch bestehender Fahrradabstellanlagen (NMK/ISEK)

Seit Anfang der 2000er Jahre wurden im Innenstadtbereich, aber auch an vielen Schul- und Behördenstandorten sowie an Bus- und Schienenhaltepunkten die sogenannten „Felgenklemmer“ ausgebaut und durch komfortable, ADFC-zertifizierte Anlagen ersetzt. Im Zuge der Umgestaltung der Innenstadt sind zuletzt vor allem Fahrradbügel eingebaut worden, die neben dem funktionalen Vorteil auch gestalterisch zu einer Aufwertung beitragen. So sind rund um den Marktplatz im einsA-Quartier allein über 100 neue Fahrradabstellplätze eingerichtet worden. Hierbei ist auch der zunehmend ansteigende Bedarf an Lastenradabstellplätzen berücksichtigt worden.

Mit dem Fahrradparkhaus am Bahnhof ist mit ca. 700 Stellplätzen eine besonders große und moderne Anlage hergestellt worden. Zusammen mit den frisch renovierten überdachten Abstellanlagen an der Hohen Straße und am Baumschulenweg wird am Bahnhof damit ein umfangreiches Stellplatzangebot gewährleistet.

Insbesondere im Innenstadtbereich soll das Angebot an Fahrradabstellanlagen kontinuierlich weiter ausgebaut werden. Hierauf ist im Nahmobilitätskonzept und im ISEK hingewiesen worden, entsprechende Maßnahmenvorschläge wurden ausgearbeitet. Für die Anschaffung neuer Abstellanlagen zur Erweiterung bzw. Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Innenstadtbereich sollen gemäß dem Projektvorschlag im ISEK ab 2026 ca. 40.000 Euro bereitgestellt werden. Ein Förderantrag ist im Rahmen des Förderprogramms FöRiNah (Förderrichtlinie Nahverkehr) zu stellen. Voraussetzung für den Förderantrag ist die Erarbeitung eines Abstellanlagenkonzeptes für die Innenstadt. Ebenso soll eine Mobilstation mit offenen und geschlossenen Fahrradabstellanlagen im Bereich des Parkplatzes Nonnengasse in 2025/2026 errichtet werden (s. Punkt 4.6.2).

Außerhalb der Innenstadt werden projektbezogen kontinuierlich weitere Fahrradabstellanlagen, z.B. im Bereich von Bushaltestellen oder Mitfahrerstellplätzen, eingerichtet bzw. erweitert.



Foto: Neue Fahrradabstellanlagen in der Marktstraße

#### 4.2.10. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch regelkonforme Anpassung der Radwege (NMK/KK)

Der im Nahmobilitäts- sowie Klimakonzept geforderte regelkonforme Ausbau der Radverkehrsanlagen ist für eine Verbesserung des Komforts und der Sicherheit wichtig. Aufgrund nicht ausreichender Breiten oder des schlechten baulichen Zustands sind Komfort und Sicherheit oftmals beeinträchtigt. Daher ist es eine Daueraufgabe für die Stadt, diese Mängel abzustellen und dort, wo dies möglich ist, die Wege komfortabel auszubauen. Auch hier ist die Stadt in den vergangenen Jahren sehr aktiv gewesen. So konnten z.B. auf der Coesfelder Straße neue Schutzstreifen mit begleitender Baumpflanzung oder an der Haltener Straße Radfahrstreifen für mehr Komfort und Sicherheit sorgen. An vielen Stellen entsprechen die Radwege auf den Hochbordanlagen jedoch nicht den aktuellen Regelwerken, gleichzeitig bietet aber der zur Verfügung stehende Verkehrsraum keine Möglichkeit, den Radweg zu verbreitern. In vielen Fällen ist daher die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

Viele der baulich hergestellten Radwege stehen allerdings nicht in der Straßenbaulast der Stadt, da sie an klassifizierten Straßen liegen. Hier werden regelmäßig seitens der Verwaltung Gespräche mit dem Kreis Coesfeld oder dem Landesbetrieb StraßenNRW geführt, um den Ausbau zu forcieren und den Komfort zu verbessern.

#### 4.2.11. Öffentlichkeitsarbeit: Durchführung regelmäßiger Aktionen (NMK)

Durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll das Radfahren als besonders umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel beworben werden. Gerade auf den Strecken bis 10 km stellt das Rad – insbesondere das Pedelec – eine attraktive Alternative zum MIV dar. Die Stadt Dülmen betreibt, oftmals in Kooperation mit Dülmen Marketing, seit Jahren eine aktive und regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit. Ob Stadtradeln, Fahrradaktionstage, Sicherheitskampagnen mit Schulen oder die Bewerbung neuer Radverkehrseinrichtungen (z.B. Fahrradstraßen, Lastenradboxen, Fahrradservicestationen, E-Bike-Ladestationen), die Verwaltung organisiert diese wichtigen, gleichwohl aber auch zeit- und personalintensiven Aktionen und begleitet sie intensiv im Internet, den Printmedien und auf Social-Media-Portalen. Diese Aufgabe bleibt – auch unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Nahmobilitätskonzeptes – eine Daueraufgabe.

#### 4.2.12. Aufbereitung/Bereitstellung von digitalem Kartenmaterial für den Radtourismus in Radfahrer-Apps (LA)

Es besteht das Interesse, für den Radtourismus digitales Kartenmaterial bereitzustellen und dieses auch über einschlägige Radfahrer-Apps nutzbar zu machen.

Dülmen Marketing ist in den vergangenen Jahren diesbezüglich sehr aktiv gewesen, so dass inzwischen umfangreiche digitale Angebote für den Radtourismus vorgehalten werden:

**DÜLMENER FAHRRADKARTEN:** Dülmen Marketing hat in Kooperation mit der Stadt Dülmen für alle 13 Dülmener Radrouten einzelne Fahrradkarten erstellt. Die Fahrradkarten sind einzeln oder als Set kostenlos bei Dülmen Marketing und im Fahrradverleih am Bahnhof erhältlich.

**KOMOOT:** Die 13 Dülmener Radrouten sind bei der Navigations-App und Outdoor-Plattform komoot eingestellt. Auf der neuen Homepage von Dülmen Marketing (Anmerkung: soll Ende 2024 fertiggestellt sein) wird es sowohl eine Verlinkung auf den komoot-Account von Dülmen Marketing sowie auf die einzelnen Routen bei komoot geben. Follower von Dülmen Marketing können in der komoot-App direkt auf die Routen zugreifen. Auf komoot kann jede Tour als GPX-Datei heruntergeladen werden.

**Homepage von DÜLMEN MARKETING:** Auf der neuen Homepage von Dülmen Marketing werden die 13 Dülmener Radrouten prominent präsentiert. Im Rahmen der Routenpräsentation kann die Dülmener Radkarte als PDF heruntergeladen werden. Zudem ist die Routendarstellung bei komoot ebenso wie die Downloadmöglichkeit einer GPX Datei in die Routenpräsentation eingebunden.

**RELAUNCH DES DIGITALEN „TOURENPLANERS MÜNSTERLAND“:** Der Tourenplaner wird vom Münsterland e.V. aktuell auf das Knotenpunktnetz umgestellt. In der neuen mobilen Web App können sich die User ihre eigene Route durch das Antippen der Knotenpunkte zusammenstellen und sich anschließend von einem zum nächsten Knotenpunkt navigieren lassen.

Im Ergebnis bestehen damit für alle Dülmener Routen digitale Möglichkeiten zur Nutzung der touristischen Radrouten. Sollten in Zukunft neue Routen entwickelt werden, werden diese selbstverständlich immer auch digital zur Verfügung gestellt.

#### 4.2.13. Öffentlichkeitsarbeit: Optimierung des städtischen Mängelmelders im Sinne eines aktiven Kommunikations- und Beschwerdemanagements (LA)

Es besteht das Anliegen, dass die Stadt den im Serviceportal bereits eingerichteten Mängelmelder für die Bedürfnisse der Nutzer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, zu verbessern und ergänzen. Zudem soll ein aktives Kommunikations- und Beschwerdemanagement zwischen Verwaltung und Bürger ins Auge gefasst werden.

Aktuell nutzt die Stadt für den Mängelmelder-Dienst im Service-Portal einen Antragsassistenten, der die relevanten Daten abfragt und dann den Sachverhalt als Mail an die zuständige Fachabteilung innerhalb der Verwaltung schickt. Es erfolgt bisher keine medienbruchfreie Bearbeitung und auch keine automatisierte Nachricht an die meldenden Personen. Dies ist für den Nutzer des Mängelmelders unbefriedigend. Aktuell wird ein reguläres Mängelmelder-System getestet, das die gemeldeten Mängel transparent auf einer speziellen Webseite anzeigt. Eine bidirektionale Kommunikation Bürger->Verwaltung wird damit ebenfalls möglich sein. Das beinhaltet auch den Versand einer abschließenden Meldung an die meldenden Personen. Auch spezielle Bedürfnisse/Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern könnten über entsprechende Schadensrubriken berücksichtigt werden. Die Verwaltung wird hierzu weiter berichten.

#### 4.2.14. Öffentlichkeitsarbeit: Bereitstellung von Testräder (LA)

Ziel ist es, ein niederschwelliges Angebot für (Test-)Räder, hier insbesondere Pedelecs und Lastenräder einzurichten.

Dieses Angebot wird bereits durch die Verwaltung und Dülmen Marketing bereitgestellt. Die Verwaltung hat im Rahmen eines Förderprogramms ein Lastenrad angeschafft, welches zum Testen an Vereine, Betriebe, Nachbarschaften oder sonstige Gruppen kostenfrei ausgeliehen wird. Dieses Angebot ist zwischenzeitlich von über 20 Nutzern bzw. Nutzerguppen in Anspruch genommen worden. In Kooperation mit einem Fahrradhändler am Bahnhof können über Dülmen Marketing moderne Pedelecs angemietet und für Radtouren oder zum Testen genutzt werden. Seit 2023 hat die Stadt an inzwischen 6 Standorten in Dülmen-Mitte sowie in den Ortsteilen Lastenradboxen aufgestellt. Hier können über die Chayns-App kostengünstig Lastenräder ausgeliehen werden. Die Boxen sind autark und werden über Solaranlagen mit Strom versorgt. Damit besteht zum einen die Möglichkeit zum Ausleihen von entsprechenden Rädern, darüber hinaus aber auch ein Testangebot, um dann ggf. auch seitens der privaten Nutzer über eine mögliche Anschaffung zu entscheiden.

Aus Sicht der Verwaltung ist insofern ein für Dülmen passendes Angebot in dem betreffenden Segment vorhanden. Zudem besteht für interessierte Kundinnen und Kunden jederzeit die Möglichkeit, die betreffenden Räder bei einem der 7 Fahrradhändler zu testen.

#### 4.2.15. Öffentlichkeitsarbeit: Radverkehrscheck über das Zukunftsnetz Mobilität (LA)

Der Leitantrag sieht vor, dass neben einem Fußverkehrscheck auch ein Radverkehrscheck über das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) beantragt und durchgeführt wird.

Nach den der Verwaltung vorliegenden Informationen wird seitens des ZNM kein Radverkehrscheck angeboten. Durch die Mitgliedschaft in der AGFS ist die Stadt jedoch angehalten, sich besonders für den Rad- und Fußverkehr einzusetzen und diesen zu fördern. Das Engagement eines jeden Mitglieds wird alle 7 Jahre im Rahmen eines Verlängerungsantrags überprüft. Hier werden alle Aktivitäten im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur, der

konzeptionellen Arbeit sowie der Öffentlichkeitsarbeit auf den Prüfstand gestellt. Die letzte Überprüfung hat 2021 stattgefunden.

Im Rahmen der ISEK-Spaziergänge sind verschiedene Anregungen zur Radverkehrsinfrastruktur in der Innenstadt vorgetragen worden. Dies betraf vor allem die Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen, aber auch die Radverkehrsführung im Bereich der Lüdinghauser Straße. Die Anregungen sind in verschiedene ISEK-Maßnahmen eingeflossen.

Aktuell sieht die Verwaltung darüber hinaus keinen Handlungsbedarf zur Durchführung eines Radverkehrschecks.

#### 4.3. Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV/SPNV)

Das Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Dülmen besteht aus verschiedenen Bausteinen. Das örtliche Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist hinsichtlich der Routen und der Taktung überwiegend auf den Schulbusverkehr ausgerichtet. Dieses wird ergänzt durch 2 ehrenamtlich betriebene Bürgerbuslinien und in den Abendstunden sowie am Wochenende durch Anruftaxi (AST). Das Angebot im Bereich des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) kann aufgrund der vorhandenen Bahnstrecken Münster-Essen und Dortmund-Enschede, die sich am Bahnhof Dülmen kreuzen, sowie den Haltepunkt Bahnhof Buldern als gut bezeichnet werden.

Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split in Höhe von 5% liegt im für den ländlichen Raum üblichen niedrigen Bereich. Die Stadt hat zuletzt mit der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes erhebliche finanzielle Anstrengungen unternommen, um die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Nahverkehr bzw. die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten zu verbessern. Diese Aktivitäten sollten weiter fortgeführt werden, um den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu steigern.

Vor diesem Hintergrund werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

##### 4.3.1. Umgestaltung/Optimierung bestehender SPPN-Haltepunkte: Barrierefreier Bahnsteig am Gleis 31

Die Stadt Dülmen setzt sich seit längerer Zeit schon für den barrierefreien Umbau des Bahnsteigs am Gleis 31 (Verbindung Dortmund – Enschede) ein. Gemäß den aktuell verfügbaren Informationen ist die DB intensiv dabei, die Planungen für die Maßnahme zum Abschluss zu bringen. Mit der Baumaßnahme soll voraussichtlich noch in 2025 begonnen werden.

Darauf aufbauend nimmt die Stadt die Überplanung und Herstellung der Anschlussflächen in Angriff. Hierfür sind zuvor entsprechende Förderanträge zu stellen.

##### 4.3.2. Umgestaltung/Optimierung bestehender SPPN-Haltepunkte: Umgestaltung Bahnhof Dülmen

Der Bahnhof Dülmen wurde neu gestaltet und zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt ausgebaut. Es wurden insgesamt 700 neue Fahrradabstellplätze im Fahrradparkhaus, 250 neue P&R-Stellplätze, eine Busumfahrung mit 4 Haltepunkten sowie ein neues Empfangsgebäude mit verschiedenen Serviceeinrichtungen hergestellt. Der Bahnhofsvorplatz wurde durch die „schiefe Ebene“ sowie ein Blindenleitsystem barrierefrei ausgebaut. Das Projekt konnte mit Ausnahme der Fuß- und Radwegbrücke in 2023 fertiggestellt werden. Durch das zukunftsweisende Projekt konnte die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität

deutlich verbessert und eine optimale Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten erreicht werden. Die Stadt Dülmen bemüht sich intensiv darum, auch das Brückenprojekt in einem absehbaren Zeitraum fertigzustellen.



Foto: Neu gestalteter Bahnhof

#### 4.3.3. Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte: Dülmen-West

Im Rahmen einer großräumig angelegten Potenzialstudie ist die Stadt Dülmen vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe 2023 aufgefordert worden, für einen zusätzlichen Haltepunkt im westlichen Bereich von Dülmen-Mitte einen Projektsteckbrief mit Informationen zum möglichen Standort, zum Einzugsbereich und den baulichen Gegebenheiten zu erstellen. Auf dieser Grundlage und im Abgleich mit ca. 40 anderen potenziellen neuen SPNV-Haltepunkten wurde der Standort in Dülmen an 2. Stelle in der Kategorie mit dem höchsten Potenzial eingestuft. Eine konkrete Umsetzung ist perspektivisch bis 2032 ange-  
dacht, laut Aussage des NWL kann dies aufgrund fehlender Finanzmittel und Personalressourcen jedoch nicht gewährleistet werden. Die Verwaltung wird beauftragt, sich weiterhin auf allen Ebenen für eine schnellstmögliche Realisierung des Bahnhaltepunktes Dülmen-West einzusetzen. Den politischen Gremien ist bei neuen Erkenntnissen unverzüglich zu berichten.

#### 4.3.4. Barrierefreier Ausbau von ÖPNV-Haltestellen (LA)

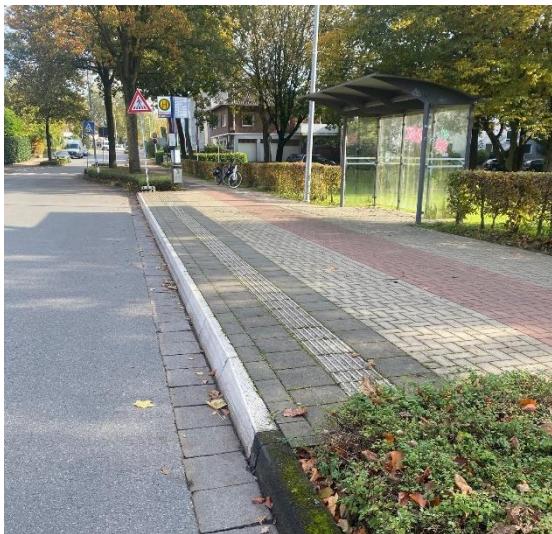


Foto: Barrierefrei gestaltete Haltestelle Bergfeldstraße

Die Anforderung, die Haltestellen des ÖPNV barrierefrei umzugestalten, wurde im Leitantrag formuliert. In Dülmen sind in den letzten Jahren bereits 17 Haltepunkte auf Grundlage eines entsprechenden Förderprogramms barrierefrei umgestaltet worden (1. und 2. Bauabschnitt). Für die Umgestaltung weiterer 17 Haltestellen im Rahmen eines 3. und 4. Bauabschnitts ist ein Förderantrag gestellt worden. Sobald der Förderbescheid vorliegt, soll zeitnah mit dem Umbau begonnen werden. Der Abschluss dieser Bauabschnitte ist innerhalb der nächsten 1-3 Jahre geplant. Damit wäre ein Großteil wichtiger ÖPNV-Haltepunkte barrierefrei gestaltet. Bei einigen Haltepunkten wäre der Umbau

ebenfalls wünschenswert, er ist aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit umfangreichen Maßnahmen verbunden. So könnten z.B. die Haltestellen am Charleville-Mézières-Platz nur im Zuge einer gänzlichen Neugestaltung des Platzes barrierefrei umgebaut werden, was vor dem Hintergrund der geplanten Veränderungen in der Schullandschaft aktuell nicht zielführend wäre.

Nach Realisierung des 3. und 4. Bauabschnitts sollten der verbleibende Bestand überprüft und ggf. weitere Förderanträge gestellt werden.

#### 4.3.5. Optimierung des Bürgerbusangebotes: Prüfung der Umstellung auf On-Demand-System (LA)

In vielen Kommunen haben sich in den letzten Jahren Bürgerbusvereine gegründet. Das über die Vereine betriebene Angebot stellt eine gute Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs dar, oftmals gewährleisten die Bürgerbusse sogar die einzige öffentliche Verkehrsverbindung zwischen Ortsteilen im ländlichen Raum.

In Dülmen wird durch den Bürgerbusverein seit einigen Jahren sehr erfolgreich die Linie Merfeld – Dülmen-Mitte - Hausdülmen betrieben. Das ehrenamtlich organisierte Angebot erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Es ist allerdings nicht einfach, genug engagierte Mitglieder und Fahrer zu finden. Langfristiges Ziel sollte es sein, weitere Linien einzurichten. Eine mögliche Umstellung auf ein On-Demand-System, bei dem es sich um ein bedarfsoorientiertes System handelt, das bereits in einigen Nachbarkommunen erfolgreich betrieben wird, kann nur in Abstimmung mit dem Bürgerbusverein geprüft werden. Die Verwaltung hat hierzu erste informelle Gespräche mit dem Bürgerbusverein geführt.

#### 4.3.6. Optimierung des Bürgerbusangebotes: Einrichtung weiterer Linien

Wie bereits zuvor dargestellt, werden in Dülmen aktuell durch den Bürgerbusverein bereits Linien angeboten und betrieben. Das Angebot ist für viele Bevölkerungsgruppen wichtig, schließt es doch werktags eine bestehende Angebotslücke. Es wäre daher grundsätzliches Ziel, das Angebot auch für die weiteren Ortsteile zu prüfen und – soweit es auch durch ein erforderliches ehrenamtliches Engagement getragen würde - ggf. einzurichten.

#### 4.3.7. Aufbau eines kommunalen ÖPNV-Angebotes einschließlich Shuttlebus Innenstadt-Bahnhof (LA)

Aufgrund der im Leitantrag formulierten Anforderungen zur Prüfung des Aufbaus eines kommunalen ÖPNV-Angebotes in Form eines Stadtbussystems wurde der RVM mit einer Studie zur Klärung der Potenziale und Kosten beauftragt. Die Ergebnisse der Studie wurden am 05.03.2024 im Bauausschuss durch einen Vertreter vom RVM vorgestellt (s. Beschlussvorlage BA 008/2024). Hierbei wurde deutlich, dass eine Erweiterung des ÖPNV-Angebotes unter Umweltgesichtspunkten und zur Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger wünschenswert wäre, aktuell aber auf Grund der Haushaltssituation nicht finanziert werden kann.

Es wurde daher festgelegt, dass die Verwaltung in Abhängigkeit von der jeweiligen Haushaltssituation ab 2025 den politischen Gremien Vorschläge zur Erweiterung des ÖPNV-Angebotes vorlegen soll.

### 4.4. Motorisierte Individualverkehr (MIV)

Die Mobilität im ländlichen Raum wird weiterhin sehr stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Der PKW wird neben der Fahrt zum Arbeitsort auch vielfach zur Versorgung und für Freizeitaktivitäten genutzt. Das Straßensystem in Dülmen ist überwiegend historisch gewachsen. Daher führen viele wichtige Straßen mitten durch die Innenstadt. Neben der Anbindung an regionale und überregionale Ziele verbinden diese Verkehrsadern aber vor allem auch Binnenziele (Einkaufsbereiche in der und außerhalb der Innenstadt, Gewerbegebiete, Sportanlagen, Wohngebiete, Infrastruktureinrichtungen). Hierdurch entsteht auf der Münsterstraße, Lüdinghauser Straße, Haltener Straße, Coesfelder Straße, Bergfeldstraße und dem Kreuzweg eine hohe Verkehrsbelastung, die mit entsprechenden Lärm- und Schadstoffemissionen einhergehen. In der Verkehrsuntersuchung zum ISEK ist festgestellt worden, dass die hohe Verkehrsbelastung in der Innenstadt zu großen Teilen „hausgemachter“ Verkehr ist. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist sehr gering, es werden überwiegend Ziele in der Innenstadt oder im übrigen Stadtgebiet angesteuert.

Wie bereits oben dargelegt, ist im Zuge der Verabschiedung des Klimakonzeptes als Ziel definiert worden, dass Dülmen bis 2035 klimaneutral werden und der Verkehrssektor hierzu einen großen Beitrag leisten soll. Eine deutliche Reduzierung klimaschädlicher Emissionen soll durch eine Reduzierung des PKW-Anteils, durch eine Förderung alternativer, klimafreundlicher Antriebe und durch eine Förderung des Umweltverbundes erfolgen.

Nachfolgend soll aufgezeigt werden, mit welchen Maßnahmen die durch den MIV hervorgerufene Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich und damit die Belastung durch Lärm und Schadstoffe reduziert werden soll. Neben einer gezielten Förderung alternativer Mobilitätsangebote soll die Reduzierung der Verkehrsbelastung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Angebotsstrecken zur Umfahrung der Innenstadt sowie eine Neuauftteilung des Straßenraums auf wichtigen Innenstadtstraßen erfolgen. Ebenso sollen Parksuchverkehre durch gezielte Maßnahmen reduziert werden (s. Punkt 4.5).

#### 4.4.1. Entlastung der Innenstadt durch die Fertigstellung der Südumgehung (NMK)

Die Idee zum Bau einer südlichen Entlastungsstraße für die Innenstadt wurde bereits im Rahmen des Innenstadtentwicklungskonzeptes (1998) entwickelt. Das Straßenbauprojekt „Südumgehung“ wurde Anfang der 2000er Jahre weiterentwickelt und nach Herbeiführung des Planungsrechts sowie eigentumsrechtlicher Voraussetzungen schließlich im Jahr

2016 durch den Kreis Coesfeld als Straßenbaulastträger begonnen (erster Spatenstich Brückebauwerk).

Im Zusammenhang mit dem letzten Bauabschnitt der Südumgehung (zwischen Gausepatt und Halterner Straße) wurde ein Klageverfahren gegen die erforderliche naturschutzrechtliche Befreiung zur Fällung von Bäumen aus der Linden- und Spitzahornallee an der Hülsener Straße angestrengt, was zu einer weiteren Verzögerung des Ausbaus geführt hat. Aktuell konnte durch eine Veränderung der Trassenführung in diesem Bereich der Südumgehung mit Blick auf die zu fällenden Bäume ein Konsens zum Erhalt der Alle erzielt werden. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum ISEK wurde ermittelt, dass die Südumgehung künftig voraussichtlich ca. 6.250 Fahrzeuge aufnehmen wird. Dies würde als solitär betrachtete Maßnahme bereits zu einer deutlichen Entlastung der Münsterstraße und der Lüdinghauser Straße führen. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Tendenzen (Zunahme des PKW-Bestandes und der PKW-Fahrten) sowie der Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete kommt daher der weiteren Förderung des Umweltverbundes im Hinblick auf zukünftige Verkehrsentwicklungen eine große Bedeutung zu.

#### 4.4.2. Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstraßen, wo dies möglich und sinnvoll ist (LA)

Die Verwaltung wurde auf Grundlage des Leitantrags beauftragt, eine flächendeckende Reduzierung der Geschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen zu prüfen und dort, wo dies sinnvoll und machbar erscheint, dies entsprechend umzusetzen. Aufgrund der aktuellen Gesetzeslage ist es derzeit schwierig, ohne eine konkrete Gefahren- oder Unfalllage auf Hauptverkehrsstraße mit einer sog. verkehrswichtigen Bedeutung eine Reduzierung von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h anzutreten. Konkret wünschenswert wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung sicherlich auf der Münsterstraße/Halterner Straße und der Lüdinghauser Straße im zentralen Innenstadtbereich, da hier eine besondere Dichte der unterschiedlichen Verkehrsarten besteht. Im Zuge der Verkehrsuntersuchung zum ISEK sind daher verschiedene Möglichkeiten zur Reduzierung bzw. Verlagerung der Verkehrsströme unter der Annahme geringerer Geschwindigkeiten geprüft worden. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass, begleitet durch entsprechende bauliche Maßnahmen, eine Geschwindigkeitsreduzierung zu einer geringeren Verkehrsbelastung der Innenstadt führen kann. Voraussetzung hierfür wäre allerdings die Fertigstellung der Südumgehung, die Übertragung der Straßenbaulast (Münsterstraße/Halterner Straße) auf die Stadt und die Veränderung der Gesetzeslage zur Anordnung geringerer Geschwindigkeiten. Sollte eine entsprechende Gefahrenlage bestehen (insbesondere in der Nähe zu Altenheimen und Schulen), ist die Anordnung geringerer Geschwindigkeiten aber heute schon möglich.

#### 4.4.3. Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt: Lüdinghauser Straße/Borkener Straße (ISEK)

Die Lüdinghauser Straße und Borkener Straße sollen in 2 Bauabschnitten zwischen Lohwall und Münsterstraße (BA 1) sowie zwischen Münsterstraße und Marienplatz (BA 2) im Rahmen des ISEK umgestaltet werden. Die Maßnahmen sollen vor allem zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit beitragen und der Förderung des Rad- und Fußverkehrs dienen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV soll weiterhin gewährleistet werden. Dies ist für die Erschließung privater Flächen und öffentlicher Einrichtungen wichtig. Zudem sind insbesondere mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen oftmals darauf angewiesen, mit dem PKW in die Innenstadt zu fahren und hier vor allem in der Nähe zu Einkaufsbereichen und Infrastruktureinrichtungen (Behörden, Gesundheitswesen, etc.) einen Stellplatz zu finden.



Foto: Lüdinghauser Straße soll im Rahmen des ISEK umgestaltet werden

Mit der Verkehrswende ist das Ziel verbunden, von überholten Verkehrsszenarien (z.B. „autogerechte Stadt“) abzurücken und eine größere Gleichberechtigung für die verschiedenen Verkehrsarten im Hinblick auf Flächenansprüche, Komfort und Sicherheit zu erreichen. Daher ist im Rahmen der anstehenden Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich von Hauptverkehrsstraßen zu prüfen, wie der Verkehrsraum in diesem Sinne unter Beachtung der verschiedenen Belange und des aktuell recht hohen Verkehrsaufkommens neu definiert werden kann, wobei gerade durch die Ortsteillagen im Dülmen Stadtgebiet der MIV immer auch eine entscheidende Rolle behalten wird.

Die entsprechenden Fachabteilungen der Verwaltung haben bereits mit der Vorplanung begonnen. Der Arbeitskreis zum ISEK, die Anlieger und die Bürgerschaft sollen intensiv in den Planungsprozess eingebunden werden. Eine Umsetzung der Bauabschnitte ist für 2026-2028 geplant.

#### 4.4.4. Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt: Münsterstraße (ISEK)

Nach Prüfung im Rahmen der ISEK-Verkehrsuntersuchung ist das Projekt zunächst zurückgestellt worden. Aktuell sind weder die verkehrsplanerischen (Bau der Südumgehung und Übertragung der Straßenbaulast) noch die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen

Umbau der Münsterstraße im Innenstadtbereich gegeben. Die Maßnahme soll im Rahmen eines nachfolgenden ISEK wieder aufgegriffen werden.

#### 4.5. Ruhender Verkehr (MIV)

Der ruhende Verkehr und das Angebot an öffentlichen und privaten Stellplätzen haben vor allem für Orte im ländlichen Raum eine große Bedeutung. Damit Dülmen als Arbeits-, Bildungs- Einkaufs- und Freizeitort weiterhin attraktiv bleibt, sollten Stellplätze für den MIV in ausreichendem Umfang insbesondere im Innenstadtbereich vorgehalten werden. Der Stellplatzbedarf aus den genannten Nutzungen konkurriert zudem mit dem sich aus der Wohnnutzung ergebenden Stellplatzbedarf – die Dülmener Innenstadt ist beliebter Wohnstandort und verfügt über eine hohe Wohnungsdichte.

In der Verkehrsuntersuchung zum ISEK ist auch das Parkraumangebot überprüft worden. Demnach sind zu bestimmten Tageszeiten vor allem die kostenfreien Dauerstellplatzanlagen mit 90-100 % gut ausgelastet. Grundsätzlich steht aber zu jeder Zeit im Innenstadtbereich ein ausreichendes Stellplatzangebot in zumutbarer Entfernung zur Verfügung.

Im Rahmen der Untersuchung ist auch festgestellt worden, dass durch ein vergleichsweise großes Angebot an straßenbegleitenden Stellplätzen sowie an Kurzzeitstellplätzen, verteilt über die gesamte Innenstadt, in erheblichem Umfang Parksuchverkehre erzeugt werden, die zu einer Belastung der Hauptverkehrsstraßen, aber auch der belebten Gassen und Geschäftsstraßen führen. Ebenso wird an vielen Stellen der Rad- und Fußverkehr durch straßenbegleitende Stellplätze beeinträchtigt.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, den ruhenden Verkehr zu konzentrieren, den Parksuchverkehr zu reduzieren und weiterhin ein bedarfsgerechtes Stellplatzangebot vorzuhalten.

Folgende Maßnahmen sind in den nächsten Jahren im Bereich des Stellplatzangebotes geplant:

##### 4.5.1. Anwohnerparken: Verbesserung der Parksituation durch Ausweisung von Anwohnerparkzonen im Bereich südlich der Lüdinghauser/Borkener Straße (ISEK)

Durch die Verkehrsuntersuchung zum ISEK ist festgestellt worden, dass vor allem im Bereich zwischen Lüdinghauser Straße/Borkener Straße und Südring ein großer Parkdruck besteht, da hier eine hohe bauliche Dichte und gleichzeitig ein geringes privates Stellplatzangebot vorhanden ist. Entsprechend konkurrieren Anwohner und Innenstadtbesucher um die Stellplätze. Die hohe Belegungsquote der Stellplätze führt zudem zu einem hohen Anteil an Parksuchverkehr. Da insgesamt im Innenstadtbereich ausreichend Stellplätze vorhanden sind, schlägt der Verkehrsgutachter angesichts des hohen Parkdrucks vor, in Teilbereichen reine Anwohnerparkzonen auszuweisen. Vor- und Nachteile dieses Vorschlags sind im Rahmen der anstehenden Umgestaltungsplanung – dies auch unter Berücksichtigung ggf. sonstiger Restriktionen - für die südliche Marktstraße (ISEK-Maßnahme) noch einmal konkret zu prüfen.

##### 4.5.2. Weiterentwicklung von Parkflächen, ggf. Errichtung von Parkpaletten/Parkdecks (LA/ISEK)

Der Auftrag zur Prüfung der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von Parkflächen und der Möglichkeit, Parkpaletten oder Parkdecks zu errichten, wurde mit dem Beschluss über den Leitantrag erteilt.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum ISEK ist die Parksituation in der Innenstadt untersucht worden. Wie bereits zuvor dargestellt, sind demnach zu jeder Zeit ausreichend Stellplätze in der Innenstadt vorhanden. Ein aktueller Handlungsbedarf, das Angebot zu erweitern, wird daher nicht gesehen.

Die Errichtung von Parkpaletten/Parkdecks ist im Zuge der Aufstellung des ISEK für die Standorte Mesem- und altes Stadtwerkegelände diskutiert worden. Hier ist allerdings entschieden worden, das heutige Angebot zunächst in der bestehenden Form zu belassen und die Stellplatzsituation weiter zu beobachten.

Vor dem Hintergrund der Digitalisierungsstrategie der Stadt Dülmen ist zu prüfen, ob Formen des "Smarten Parkens" umgesetzt werden können.

Im Bereich des Krankenhauses ist seit längerem ein Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen festzustellen. Das seitens der Christophorus-Kliniken perspektivisch geplante Parkhaus im Bereich Lüdinghauser Straße/Am Stadtgarten könnte hier zu einer Entlastung beitragen.

Außerhalb der Innenstadt wurden im Bereich des Bahnhofs in jüngster Vergangenheit ca. 250 Park&Ride-Stellplätze neu geschaffen, so dass an dem Standort insgesamt ca. 450 Stellplätze vorgehalten werden.

Die Stellplatzsituation ist weiter zu beobachten.

#### 4.5.3. Temporäre Umgestaltung/Umnutzung von Stellplätzen (LA/KK)

Die Verwaltung hat in 2023 im Rahmen des Projektes "Stadtterrassen" an insgesamt 7 Standorten für einen Zeitraum von 6 Wochen öffentliche Stellplätze im Innenstadtbereich umgestaltet (Fahrradständer, Begrünung, Sitzmöbel etc.) und dies mit kulturellen und Informationsangeboten begleitet. Die Resonanz war recht unterschiedlich: Während an einigen Standorten, bei denen offensichtlich ein hoher Parkdruck besteht, einzelne Anlieger wenig Verständnis für die Aktion äußerten, wurden andere Standorte positiv bewertet. Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass der Straßenraum und das Wohnumfeld in den Innenstadtquartieren vielfach an Aufenthaltsqualität gewinnen kann, wenn Stellplatzflächen zu Grün- oder möblierten Aufenthaltsbereichen umgestaltet werden. Allerdings ist die konkrete Situation vor Ort, insbesondere Parkdruck in dem jeweiligen Bereich, zu prüfen und Umgestaltungsmaßnahmen durch weitere Maßnahmen zu begleiten (z.B. Anwohnerparkzonen).

Der mit dem Leitantrag formulierte Prüfauftrag ist aus Sicht der Verwaltung mit der Durchführung der Aktion „Stadtterrassen“ abgearbeitet. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen in die anstehenden Planungen zur Umgestaltung weiterer Straßen und Plätze in der Innenstadt einfließen.



Foto: Stadtterrassen-Aktion des Kulturteams in 2023

#### 4.5.4. Parkraumbewirtschaftung: Anpassung/Angleichung der Parkgebühren (ISEK)

Ein großer Teil der innerstädtischen Parkplätze wird bewirtschaftet. Im Rahmen einer Parkraumerhebung als Bestandteil der Verkehrsuntersuchung zum ISEK ist festgestellt worden, dass die Parkgebühren im Vergleich zu anderen Mittelstädten und vor dem Hintergrund der relativ hohen Bodenpreise in der Innenstadt recht niedrig sind. Zudem wurde ermittelt, dass die recht neue Tiefgarage im Stadtquartier am Overbergplatz trotz der zentralen Lage zumeist nur zu einem Drittel ausgelastet ist, gleichzeitig aber hier die Parkgebühren auch etwas höher liegen als im übrigen Innenstadtbereich. Der Gutachter empfahl, die Gebühren moderat auf das Niveau der Tiefgarage anzuheben, so dass im Innenstadtbereich überall vergleichbare Parkgebühren bestehen.

Durch eine entsprechende Verordnung sind die Parkgebühren für die Innenstadt im Frühjahr 2024 erhöht worden.

Die Stellplatzsituation in der Innenstadt ist weiter zu beobachten.

#### 4.5.5. Parkraumbewirtschaftung: Überprüfung bestehender Kurzzeitstellplätze (ISEK)

Aktuell werden im Innenstadtbereich über 30 Kurzzeitstellplätze angeboten. Allein auf der Tiberstraße sind 7 dieser Stellplätze angeordnet worden. Das Angebot wird von MIV-Nutzern sehr geschätzt, da es gerade für nur kurze Besorgungen eine sehr unkonventionelle Lösung darstellt. Der das ISEK begleitende Verkehrsgutachter hat allerdings aufgezeigt, dass gerade dieses Angebot sowohl zu hohen Umschlagszahlen und vielen Parkvorgängen wie auch entsprechendem Parksuchverkehr führt. Dieser Parksuchverkehr belastet vor allem innerstädtische Geschäftsstraßen mit zumeist geringem Straßenquerschnitt und gleichzeitig hohem Aufkommen an Fuß- und Radverkehr. Insbesondere für diese Straßen empfiehlt der Gutachter eine Reduzierung der Kurzzeitstellplätze bzw. Stellplätze insgesamt. Die Empfehlung soll im Zuge der anstehenden Planungen zur Umgestaltung der Innenstadtstraßen (ISEK) für jeden betroffenen Straßenabschnitt konkret untersucht und entschieden werden.

#### 4.5.6. Abbau aufgesetztes Parken im Seitenraum der Lüdinghauser/Borkener Straße (ISEK)

Das straßenbegleitende, zum Teil auf den Gehwegen aufgesetzte Parken führt im Innenstadtbereich an vielen Stellen dazu, dass Gehwege die Normbreiten nicht erfüllen, Straßenräume unübersichtlich werden und Radverkehrsanlagen, z.B. am Eichengrünplatz, nicht durchgängig geführt werden können, da die entsprechenden Regelquerschnitte und Sicherheitsabstände nicht vorhanden sind. Zudem erzeugt gerade dieses Parkangebot einen erheblichen Parksuchverkehr. Im Zuge der Überplanung der Lüdinghauser Straße und Borkener Straße (s. Punkt 4.4.3) sollen diese Aspekte weiter überprüft werden. Im Einzelfall ist abzuwagen, ob zugunsten einer Verbesserung der städtebaulichen Situation und der Verkehrssicherheit auf einzelne Parkstände oder Parkstreifen verzichtet werden kann (s. Ausführungen im ISEK hierzu).



Foto: Aufgesetztes Parken an der Borkener Straße

#### 4.6. Vernetzte Mobilität/Förderung Umweltverbund und E-Mobilität

Das Gelingen der Mobilitätswende hängt stark davon ab, ob zuverlässige, attraktive und zeitökonomisch vertretbare Alternativen zur motorisierten Individualmobilität gefunden und etabliert werden können. Der Umweltverbund stellt dabei die zentrale Säule dar, wobei die nichtmotorisierten Verkehrsträger sich im Wesentlichen nur für die Nahmobilität eignen. Die Langstrecke muss verstärkt über den ÖPNV und insbesondere den SPNV abgedeckt werden. Dieser erfordert allerdings in der Regel eine Zubringerstruktur, um die letzte Meile, also die Strecke von der Haustür zur Haltestelle, mit einem zumutbaren Aufwand zurücklegen zu können. Ziel der städtischen Mobilitätsstrategie ist deshalb der Aufbau von Mobilitätsknotenpunkten an geeigneten Orten, die Einrichtung von Sharing-Angeboten und die Bereitstellung digitaler Angebote zur Information, Vernetzung und Abwicklung von Mobilitätsdienstleistungen.

Mobilitätsknotenpunkte haben eine Bündelungswirkung und bieten die Möglichkeit, aus einem diversen Angebot genau die Mobilitätsdienstleistung auszuwählen, die dem Bedarf angemessen ist. Mobilität ist damit nicht mehr an den Besitz eines Verkehrsmittels gebunden, sondern kann flexibel und bedarfsoorientiert gebucht werden.

Ebenso wichtig für die Mobilitätswende ist die Förderung der E-Mobilität durch den Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur und Prüfung alternativer Co2-neutraler Antriebstechniken.

Nachfolgend werden Maßnahmenvorschläge zur Förderung der vernetzten Mobilität und E-Mobilität erläutert.

#### 4.6.1. Einrichtung von Mobilstation: Mobilstation Bahnhof (multimodaler Verkehrsknotenpunkt) (NMK/LA/KK)

Der Ausbau des Bahnhofs zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt konnte 2023 erfolgreich abgeschlossen werden. Neben einem neuen Empfangsgebäude wurden ein Fahrradparkhaus mit 700 Stellplätzen, P&R-Anlagen mit über 250 Stellplätzen, ein zentraler Bushaltepunkt mit 4 Haltestellen, Lademöglichkeiten f. E-Autos und Pedelecs usw. hergestellt. Das Angebot wird durch ein Café, eine Reisezentrum der DB, einen Fahrradladen mit Fahrradverleih (in Kooperation Dülmen Marketing) sowie ein öffentliches WC abgerundet. Weitere Angebote sollen perspektivisch hinzukommen (z.B. Car- und Bikesharing).

Der Bahnhof Dülmen ist damit ein bedeutender Baustein für eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität in Dülmen.

Der Bahnhof Buldern erfüllt mit seinem Angebot an offenen und eingehausten Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten und P&R-Stellplätzen ebenso die Anforderungen an eine Mobilstation.

Mit den genannten Mobilstationen ist Dülmen bereits gut an die Region angebunden. Mit zusätzlichen Haltepunkten (s. Punkt 4.3.3) und Mobilstationen (s. Punkt 4.6.3) kann das Angebot weiter verbessert und der Umweltverbund gestärkt werden.

#### 4.6.2. Einrichtung von Mobilstationen: Mobilstation Nonnengasse (NMK/LA/Isek)

Das Projektziel, am Standort Nonnengasse eine Mobilstation zu errichten und hierfür eine Förderung zu beantragen, ist im Rahmen des Isek-Prozesses entwickelt und in 2024 beschlossen worden (s. Beschlussvorlage [BA 106/2024](#)). Der Förderantrag wurde im Juni 2024 gestellt. Eine Umsetzung soll in 2025 erfolgen. Bestandteil der Mobilstation sollen sichere Fahrradabstellanlagen, zusätzliche Lademöglichkeiten für E-Autos und Pedelecs, ein Standort für E-Scooter sowie perspektivisch ein Bushaltepunkt (Bürgerbus) und ein Standort für Leihfahrräder sein. Die Planungen für die Mobilstation sollen im Frühjahr 2025 konkretisiert werden. Hier ist über die genaue Ausstattung und Gestaltung zu entscheiden. Der Isek-Arbeitskreis soll den Planungsprozess begleiten, ein Baubeschluss soll nach Vorliegen des Förderbescheids vorbereitet werden.



Foto: Standort für die geplante Mobilstation am Parkplatz Nonnengasse

#### 4.6.3. Ausbau von Sharing-Angeboten: E-Scooter (LA)

Die Fa. Zeuss betreibt seit Frühjahr 2023 ein privates Verleihsystem für E-Scooter in Dülmen und Buldern. Das Angebot bietet eine Möglichkeit, die sog. „letzte Meile“ zu verschiedenen Zielen im Stadtgebiet oder zu ÖPNV- bzw. SPNV-Haltepunkten zu überwinden. Die

Firma hat ihr Angebot aktuell aus innerbetrieblichen Gründen ausgesetzt. Weitere Entwicklungen bleiben abzuwarten.

Anzumerken ist, dass die Verwaltung – wie auch andere Kommunen aus dem Kreis Coesfeld – aus dem BüLaMo-Projekt einige E-Scooter für die Förderung der betrieblichen Mobilität erhalten hat. Die Fahrzeuge ergänzen den städtischen Fahrzeugpool.

#### 4.6.4. Ausbau von Sharing-Angeboten: Bike-Sharing-Angebote (LA)

Ziel ist es, im Stadtgebiet langfristig ein Verleihsystem für Fahrräder aufzubauen. Insbesondere die Relation Bahnhof-Innenstadt soll bedient werden. Die Umsetzung dieser Projektidee, die v.a. Alltagsradfahrer ansprechen soll, gestaltet sich als Insel-Lösung (nur Dülmener Stadtgebiet) schwierig. Daher werden auf Kreisebene Gespräche geführt, um ggf. ein kreis- oder münsterlandweites System aufzubauen. Zudem ist die Stadt in Gesprächen mit einem regionalen Anbieter, um ggf. im Rahmen eines Pilotprojektes ein entsprechendes Angebot zu testen.

Aktuell gibt es neben dem touristischen Verleihangebot von Dülmen Marketing (in Kooperation mit dem Fahrradladen am Bahnhof) ein kleines privatwirtschaftlich betriebenes Angebot am Hotel auf dem Bendix-Gelände.

#### 4.6.5. Aufbau eines Lastenrad-Sharingsystems (LA/KK)

Der Aufbau eines Lastenrad-Sharingsystems ist mit insgesamt 6 Standorten für Lastenradboxen in Dülmen-Mitte und den Ortsteilen in 2023-2024 umgesetzt worden. Die Anmietung und Abrechnung erfolgt über die Chayns-App. Das Angebot wird aus betriebstechnischen Gründen nicht in den Wintermonaten bereitgestellt. Box und Lastenrad werden über eine PV-Anlage und einen kleinen Speicher mit Strom versorgt, so dass die Anlage unabhängig vom Stromnetz betrieben werden kann. Das Angebot wird sehr gut von den Dülmenerinnen und Dülmenern angenommen. Da inzwischen verschiedene Kommunen im Kreis Coesfeld ähnliche Anlagen betreiben, werden aktuell Gespräche geführt, einen gemeinsamen Wartungsvertrag für alle beteiligten Kommunen abzuschließen.

Die Anschaffung der Boxen und Lastenräder wurde mit Mitteln des Landes bezuschusst.



Foto: Eröffnung der Lastenradbox in Hausdülmen

#### 4.6.6. Erweiterung des Carsharing-Angebotes und Entwicklung einer Handlungsempfehlung zur Förderung und zum Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes (LA)

Das bereits bestehende Carsharing-Angebot (Stadtteilautos an den Standorten Plusch sowie Bischof-Kaiser-Straße) soll perspektivisch im Stadtgebiet erweitert werden. Aktuell sind je ein Standort am Bahnhof und am Parkplatz Nonnengasse (Mobilstation) in der Planung und Abstimmung. Ein privater Anbieter (Fa. wuddi) hat in Kooperation mit der WFC am Standort Bendix ebenfalls ein Carsharing-Angebot platziert.

Ein wirtschaftlicher Betrieb von Carsharing-Angeboten ist aktuell jedoch weiterhin oftmals schwierig, v.a. wenn E-Fahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden sollen. Insofern bedarf es der Prüfung, ob die mögliche Bereitstellung/Einrichtung zusätzlicher Standorte einer Bezuschussung bedarf. Die angespannte Haushaltsslage setzt der Verwaltung jedoch aktuell enge Grenzen für eine Erweiterung des Carsharing-Angebotes.

Grundsätzlich soll aber an dem Ziel der Angebotserweiterung festgehalten werden. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen wird der Bedarf an der Entwicklung einer Handlungsempfehlung zur Förderung und zum Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Systems nicht gesehen.

#### 4.6.7. Förderung der Elektromobilität: Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos (LA/KK)

Die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes ist durch die Stadt beauftragt worden. Das Konzept soll im Umweltausschuss am 13.11.2024 vorgestellt werden. Auf dieser Grundlage soll das Netz in den kommenden Jahren bedarfsgerecht durch öffentliche und private Träger ausgebaut werden. Im Zuge verschiedener Projekte sind weitere Ladepunkte bereits aufgebaut bzw. geplant worden (z.B. Bahnhof, Nonnengasse, Bendix).

Die Umsetzung des Ladeinfrastrukturkonzeptes ist abhängig von der Haushaltssituation der Stadt und der Verfügbarkeit von Fördermitteln.

#### 4.6.8. Förderung der Wasserstoffmobilität (LA)

Der Leitantrag sieht vor, dass die Verwaltung perspektivisch den Einsatz von Wasserstoffmobilität in ihrem Fuhrpark und den Bedarf, Wirtschaftlichkeit und potentielle Partner für den Aufbau einer Tankstelle für Wasserstoff-Fahrzeuge prüft. Auch wenn sich viele Forschungs- und Pilotprojekte aktuell mit der Möglichkeit beschäftigen, Wasserstoff als alternativen Antriebsstoff zu verwenden, ist die Technik wie auch die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur noch am Anfang der Entwicklung. Daher erscheint es aktuell noch zu früh, hier konkrete Schritte in Richtung des Einsatzes von Wasserstoff zu unternehmen. Die Entwicklung hat allerdings sehr an Fahrt aufgenommen, so dass damit gerechnet werden kann, dass zukünftig die Situation neu zu bewerten ist. Die Verwaltung wird daher zunächst die technische Entwicklung weiter beobachten.

## 5. Partizipation

Das Interesse an der Weiterentwicklung der Mobilität in Dülmen ist groß. Eine Veränderung im Verkehrsverhalten bzw. in der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes muss von der Bürgerschaft mitgetragen werden, wenn sie Wirkung zeigen soll. Daher ist es wichtig, Bürgerinnen und Bürger an der Entstehung und Umsetzung von Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzepten partizipieren zu lassen und sie eng in die Prozesse einzubinden.

Die Verwaltung hat bei der Erstellung der maßgeblichen Verkehrskonzepte durch Befragungen, Workshops, Infoveranstaltungen und Online-Beteiligungsformate den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich über die Inhalte zu informieren und ihre Ideen einzubringen. Diese Vorgehensweise soll auch bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen, hier insbesondere der ISEK-Projekte, beibehalten bzw. teilweise die Partizipation noch intensiviert werden. So ist ISEK-Programm vorgesehen, dass eigens für die Moderation des Beteiligungsprozesses und den Informationsaustausch ein Fachbüro beauftragt werden soll.

## 6. Evaluation/Berichterstattung

Das hier erstellte Mobilitätskonzept soll einen Überblick über bestehende Konzepte und Ideen im Verkehrsbereich geben, gleichzeitig aber auch als klares Handlungskonzept aufzeigen, welche konkreten Maßnahmen in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen, um die Mobilitätswende weiter voranzutreiben und dem Ziel der Stadt, bis 2035 klimaneutral zu werden, näher zu kommen. Damit der Umsetzungsstand der einzelnen Projekte auch nachvollzogen werden und transparent dargestellt werden kann, ist eine regelmäßige Evaluierung und Berichterstattung wichtig.

## 7. Fazit/Zusammenfassung

Mit dem Mobilitätskonzept wird ein Überblick über die bereits vorliegenden Konzepte und Untersuchungen rund um das Thema „Mobilität“ gegeben. Vor dem Hintergrund des übergeordneten Ziels, dass Dülmen bis 2035 klimaneutral werden soll, werden auf Basis der vorliegenden Konzepte und Untersuchungen allgemeine Mobilitätsziele entwickelt und konkrete Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Mobilitätsformen formuliert. Alle Maßnahmenvorschläge werden in einer Übersicht tabellarisch dargestellt. Damit bietet das Mobilitätskonzept für die kommenden Jahre eine gute Handlungs- und Investitionsgrundlage zur Förderung des Umweltverbundes. Da gerade der Mobilitätssektor einem schnellen Veränderungsprozess unterliegt, muss das Konzept flexibel bleiben. Daher ist die Maßnahmentabelle nicht als abschließender Katalog zu verstehen. Sie kann und soll an aktuelle Entwicklungen angepasst und im Laufe der nächsten Jahre um weitere wichtige Projekte ergänzt werden.

Anlage: Maßnahmenübersicht zum Mobilitätskonzept

*(Anmerkung zu den im Maßnahmenkatalog angegebenen Umsetzungs- bzw. Bearbeitungszeiträumen: Kurzfristig = innerhalb von ca. 1-2 Jahren, mittelfristig = innerhalb von ca. 3-5 Jahren, langfristig = innerhalb von ca. 6-10 Jahren)*

Erstellung: Fachbereich Stadtentwicklung

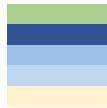
Astrid Wiechers

Philipp Scholz

Dülmen, Oktober 2024

## Maßnahmenkatalog zum Mobilitätskonzept für Dülmen

Zeitliche Umsetzung:  
 Bereits erledigt:  
 Kurzfristig  
 Mittelfristig  
 Langfristig  
 Da = Daueraufgabe



Abkürzungen:  
 LA: Leitantrag CDU/Grüne  
 NMK: Nahmobilitätskonzept  
 ISEK: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
 VK: Veloroutenkonzept  
 KK: Klimakonzept  
 FK: Fahrradstraßenkonzept

Stand: November 2024

Mobilitätsform	Maßnahme	Konzept- grundlage	Förderung in %	Umsetzungs- zeitraum	Bemerkung
4.1 Fußverkehr	4.1.1 Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch Sitz- und Spielgelegenheiten ("bespielbare/besitzbare Stadt")	NMK/ISEK	60-80		Durch Umbau Markstr., Viktorstraße, Westring, Gassen rund ums einsA sowie Markt- und Kirchplatz bereits deutliche Verbesserung erzielt. Weitere Umsetzung im Rahmen der ISEK-Projekte, hier auch Schaffung von Sitzmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen
	4.1.2 Fußwegweisung/Fußverkehrs Routen	NMK/ISEK/ LA			Bisheriger Sachstand (Beschluss): Grundsätzlich soll eine Ausschilderung erfolgen, zunächst soll jedoch die Entwicklung des Corporate Designs und der Abschluss der Innenstadtabmaßnahmen abgewartet werden.
	4.1.3 Fußverkehrscheck	NMK/LA	100		Antrag wurde in 2024 gestellt und leider abgelehnt; neuer Antrag in 2025 geplant
	4.1.4 Verbesserung der Fußgängerverkehrs anlagen durch regelkonforme Anpassung der Gehwegbreiten	NMK			Daueraufgabe im Rahmen von Tiefbaumaßnahmen (z.B. bei ISEK-Maßnahmen)
	4.1.5 Verbesserung der Fußgängerverkehrs anlagen durch Herstellung einer Querungshilfe im Bereich Münsterstr./Bült	NMK/ISEK			Wird im Zuge einer Kanalbaumaßnahme des AWW sowie Fahrbahnerneuerung durch StraßenNRW hergestellt. Ziel ist eine kurzfristige Umsetzung. StraßenNRW hat jedoch noch keinen konkreten Zeitpunkt benannt.
	4.1.6 Verbesserung der Barrierefreiheit	NMK/ISEK	60-80		Mit der barrierefreien Herstellung des Bahnhofs und vieler Innenstadtstraßen und -plätze wurde in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung erzielt. Auch bei der anstehenden Umsetzung weiterer Innenstadtabmaßnahmen wird das Thema beachtet.
	4.1.7 Schulisches Mobilitätsmanagement	LA			Das schulische Mobilitätsmanagement wird aktuell durch den Fachbereich Bildung in Kooperation mit den jeweiligen Schulleitungen organisiert. Derzeit wird u.a. das Projekt "SoSpiTo-Bewegungs-Pass" durchgeführt. Die Teilnahme an weiteren Programmen wird geprüft.
4.2 Radverkehr	4.2.1 Einrichtung von Fahrradstraßen: Friedrich-Ruin-Str.	FK	80		Die Fahrradstraße ist in 2024 fertiggestellt worden
	4.2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen: Stolbergstr./Merfelder Str.	FK	80		Förderantrag wurde gestellt und bewilligt; der Abschluss der Maßnahme ist für 2025 geplant
	4.2.3 Einrichtung von Fahrradstraßen: Alter Ostdamm	FK	80		Vorhaben ist aktuell noch in der fachlichen Abstimmung
	4.2.4 Prüfung weiterer Fahrradstraßen auf Grundlage des Fahrradstraßenkonzeptes	FK			Die Herstellung weiterer Fahrradstraßen ist unter den Aspekten Netzzusammenhang, Straßenverkehrsrecht und bauliche Realisierbarkeit zu prüfen.
	4.2.5 Herstellen einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt	ISEK/NMK/ LA	60		Im Rahmen der Aufstellung des ISEK sind Maßnahmen zum Umbau der Lüdinghauser Straße festgelegt und für eine Förderung beantragt worden. Mit der Vorplanung ist bereits begonnen worden.
	4.2.6 Radwegweisung: Umsetzung Knotenpunkt netz im Raum Dülmen mit Anbindung an das Alltagsradwegenetz	NMK	80		Für Dülmen wurde das Knotenpunkt system für das Radnetz NRW und die kommunalen Radwanderwege umgesetzt einschl. der Einbindung des Alltagsradwegenetzes
	4.2.7 Radwegweisung: Ergänzung der Beschilderung der Velorouten (Alltagsradwegenetz)	VK			Bislang sind 4 der 8 Velorouten ausgeschildert worden. Mittelfristig ist das Veloroutenkonzept zu überprüfen und ggf. anzupassen. Ferner ist in diesem Kontext zu entscheiden, ob weitere Routen ausgeschildert werden sollen.
	4.2.8 Radverkehrsführung an Engstellen: Optimierung der Radverkehrssituation am Lüdinghauser Tor	ISEK	60		Im Rahmen der ISEK-Maßnahme "Umbau Lüdinghauser Straße Ost/Marienplatz" soll die Radverkehrsführung am Lüdinghauser Tor verbessert werden
	4.2.9 Schaffung weiterer und Austausch bestehender Fahrradstellanlagen (Schwerpunkt Innenstadt)	NMK/ISEK	60-80		Ergänzung Innenstadtstandorte, Ärztehaus, Lastenradstellanlagen, Austausch Felgenklemmer (Maßnahmen werden u.a. im Rahmen ISEK für Förderung beantragt)
	4.2.10 Ausbau/Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (regelkonforme Radwege, Abstellanlagen, etc.)	NMK/KK			Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur als Daueraufgabe, z.B. durch die Verbreiterung städtischer Radwege. Durch Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bereits Verbesserung erzielt; Gespräche mit anderen Straßenbaulastträgern werden regelmäßig geführt.
	4.2.11 Öffentlichkeitsarbeit: Durchführung regelmäßiger Aktionen	NMK			Stadtradeln, Farradaktionstag, Verkehrsschau etc.
	4.2.12 Aufbereitung/Bereitstellung von digitalem Kartenmaterial für den Radtourismus in Radfahrer-Apps (z.B. Komoot)	LA			Durch Dülmen Marketing werden bereits seit der Radfahrssaison 2023 entsprechende Routen für die einschlägigen Apps zur Verfügung gestellt. Aktuell wird die Homepage von Dülmen Marketing überarbeitet. In Kürze werden alle Radroutenangebote auch über die Homepage direkt digital zur Verfügung stehen.

	4.2.13 Öffentlichkeitsarbeit: Optimierung des städtischen Mängelmelders im Sinne eines aktiven Kommunikations- und Beschwerdemanagements	LA			Der aktuell im Service-Portal der Stadt nutzbare Mängelmelder bietet nur begrenzte Möglichkeiten, so dass derzeit neue Programme geprüft und getestet werden.
	4.2.14 Öffentlichkeitsarbeit: Bereitstellung von Testrädern (Pedelcs, Lastenräder)	LA	teilw.		Mit Leih- und Testpedelecs bei Dülmen Marketing, Testlastenrad sowie Mietlastenrädern bei der Stadt und in allen Ortsteilen (Lastenradboxen) besteht ein hinreichendes niederschwelliges Angebot.
	4.2.15 Öffentlichkeitsarbeit: Radverkehrscheck über das Zukunftsnetz Mobilität	LA			Ein Radverkehrscheck wird seitens des Zukunftsnetz Mobilität nicht angeboten. Allerdings werden die Aktivitäten der Stadt für den Radverkehr alle 7 Jahre im Rahmen der Mitgliedschaft in der AGFS auf den Prüfstand gestellt. Insofern erfolgen hier keine weiteren Aktivitäten.
4.3 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV/SPNV)	4.3.1 Umgestaltung/Optimierung bestehender SPNV-Haltepunkte: Barrierefreier Bahnsteig Gleis 31				Die DB plant aktuell die Maßnahme und beabsichtigt eine Umsetzung ab 2025. Die Stadt wird anschließend einen Förderantrag zur Anpassung des Umfelds stellen.
	4.3.2 Umgestaltung/Optimierung bestehender SPNV-Haltepunkte: Umgestaltung Bahnhof Dülmen		80-90		Bahnhofsvorplatz und -umfeld wurde neu gestaltet und funktional optimiert. Mit Ausnahme der Fuß- und Radwegbrücke konnte das Projekt in 2023 abgeschlossen werden. Die Verwaltung bemüht sich intensiv darum, auch das Brückenprojekt in einem absehbaren Zeitraum fertigzustellen.
	4.3.3 Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte: Dülmen-West				Nach einer Standortprüfung durch den NWL ist Dülmen-West perspektivisch als möglicher Haltepunkt bezeichnet worden. <b>Eine konkrete Umsetzung ist perspektivisch bis 2032 angedacht, laut Aussage des NWL kann dies aufgrund fehlender Finanzmittel und Personalressourcen jedoch nicht gewährleistet werden.</b> Die Verwaltung wird beauftragt, sich weiterhin auf allen Ebenen für eine schnellstmögliche Realisierung des Bahnhaltepunktes Dülmen-West einzusetzen. Den politischen Gremien ist bei neuen Erkenntnissen unverzüglich zu berichten.
	4.3.4 Barrierefreier Ausbau von ÖPNV-Halterstellen im Stadtgebiet	LA	90		Eine Vielzahl von Bushaltestellen ist in den letzten Jahren barrierefrei umgestaltet worden. Für den 3. und 4. Bauabschnitt wurden Fördermittel beantragt (Bescheid steht noch aus). Die Umsetzung soll 2024/2025 erfolgen.
	4.3.5 Optimierung des Bürgerbusangebotes: Prüfung der Umstellung auf On-Demand-System	LA			Abstimmung mit dem Bürgerbusverein zur Prüfung und Umsetzung eines On Demand Verkehrs
	4.3.6 Optimierung des Bürgerbusangebotes: Einrichtung weiterer Linien				Prüfung der Voraussetzungen für eine mögliche Umsetzung auch für die weiteren Ortsteile
	4.3.7 Aufbau eines kommunalen ÖPNV-Angebotes einschl. Shuttlebus Innenstadt-Bahnhof	LA			Der RVM hat im Rahmen einer Studie die Möglichkeiten und Kosten zur Einrichtung eines ergänzenden städtischen ÖPNV-Angebotes erstellt. Aufgrund der hohen Kosten sind zunächst keine weiteren Schritte eingeleitet worden. Eine jährliche Prüfung der Projektkonzepte ist vorgesehen.
4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	4.4.1 Entlastung der Innenstadt durch die Fertigstellung der Südumgehung	NMK			Durch die Fertigstellung der Südumgehung kann der Verkehr in der Innenstadt reduziert werden. Eine Fortführung des Planungs- und Umsetzungsprozesses ist aktuell absehbar.
	4.4.2 Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstraßen, wo dies möglich und sinnvoll ist	LA			Im Zuge des ISEK sind konkrete Verkehrsmodelle geprüft worden. Eine Umsetzung ist insbesondere unter der derzeitigen Rechtslage fast ausgeschlossen.
	4.4.3 Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt: Lüdinghauser Str./Borkener Straße	ISEK	60-80		Die Straßen sollen im Rahmen des ISEK insbesondere zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit sowie zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs umgestaltet werden. Jedoch soll gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV gewährleistet werden.
	4.4.4 Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt: Münsterstraße	ISEK	60-80		Nach Prüfung im Rahmen der ISEK-Verkehrsuntersuchung ist das Projekt zunächst zurückgestellt worden. Voraussetzung ist die Fertigstellung der Südumgehung und Änderung der Straßenbaulast
4.5 Ruhender Verkehr (MIV)	4.5.1 Anwohnerparken: Verbesserung der Parksituation durch Ausweisung von Anwohnerparkzonen im Bereich südlich der Lüdinghauser/Borkener Str.	ISEK			Prüfung/Umsetzung im Zuge der Umgestaltung der südlichen Marktstraße (ISEK-Maßnahme) ab 2029
	4.5.2 Weiterentwicklung von Parkflächen, ggf. Errichtung von Parkpaletten/Parkdecks	LA/ISEK			Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum ISEK ist die Parksituation in der Innenstadt untersucht worden. Demnach sind zu jeder Zeit ausreichend Stellplätze vorhanden. Ein aktueller Handlungsbedarf wird daher nicht gesehen. Die Situation ist weiter zu beobachten. <b>Vor dem Hintergrund der Digitalisierungsstrategie der Stadt Dülmen ist zu prüfen, ob Formen des "Smartten Parkens" umgesetzt werden können.</b> Im Bereich des Bahnhof sind ca. 250 Park&Ride-Stellplätze neu geschaffen worden, so dass insgesamt ca. 450 Stellplätze vorhanden sind.
	4.5.3 Temporäre Umgestaltung/Umnutzung von Stellplätzen	LA/KK	100		Die Verwaltung hat in 2023 im Rahmen des Projektes "Stadtterrassen" an insgesamt 7 Standorten für einen Zeitraum von 6 Wochen öffentliche Stellplätze im Innenstadtbereich umgestaltet (Fahrradständer, Begrünung, Sitzmöbel etc.). Die Erkenntnisse werden bei der weiteren Umgestaltung von Innenstadtstraßen einfließen.

	4.5.4 Parkraumbewirtschaftung: Anpassung/Angleichung der Parkgebühren in der Innenstadt	ISEK			Durch eine entsprechende Verordnung sind die Parkgebühren für die Innenstadt im Frühjahr 2024 erhöht worden, so dass jetzt in der Innenstadt dem Bodenwert angemessene und auch an private Parkierungsanlagen angeglichene Parkgebühren erhoben werden.
	4.5.5 Parkraumbewirtschaftung: Überprüfung bestehender Kurzzeitstellplätze	ISEK			Im Rahmen der ISEK-Verkehrsuntersuchung erfolgte eine Überprüfung mit der Empfehlung, zur Vermeidung von Parksuchverkehren die Anzahl der Kurzzeitstellplätze zu reduzieren. Über eine Umsetzung ist im Zuge der ISEK-Straßenbauprojekte zu entscheiden.
	4.5.6 Abbau aufgesetztes Parken im Seitenraum der Lüdinghauser/Borkener Str.	ISEK	60-80		Im ISEK erarbeiteter Vorschlag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Eine Umsetzung ist im Rahmen der konkreten Planungen zu prüfen.
<b>4.6 Vernetzte Mobilität/Förderung Umweltverbund und E-Mobilität</b>	4.6.1 Errichtung von Mobilstationen: Mobilstation Bahnhof (multimodaler Verkehrsknotenpunkt)	NMK/LA/KK	80-90		Der Ausbau des Bahnhofs zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt konnte 2023 erfolgreich abgeschlossen werden. Neben einem neuen Empfangsgebäude wurden ein Fahrradparkhaus mit 700 Stellpl., P&R-Anlagen mit über 250 Stellpl., eine zentrale Bushaltestelle mit 4 Haltestellen, Lademöglichkeiten f. E-Autos und Pedelecs usw. hergestellt. Eine weitere Mobilstation besteht am Bahnhof Buldern, eine ist zudem am Standort Nonnengasse in Planung.
	4.6.2 Errichtung von Mobilstationen: Mobilstation Nonnengasse	NMK/LA/ISEK	80		Das Ziel, am Standort Nonnengasse eine Mobilstation zu errichten und hierfür eine Förderung zu beantragen, wurde in 2024 beschlossen. Der Förderantrag wurde gestellt. Eine Umsetzung soll in 2025 erfolgen. Hier sollen sichere Fahrradabstellanlagen, zusätzliche Lademöglichkeiten f. E-Autos und Pedelecs, ein Standort für E-Scooter sowie perspektivisch ein Bushaltestelle (Bürgerbus) und ein Standort für Leihfahrräder entstehen.
	4.6.3 Ausbau von Sharing-Angeboten: E-Scooter	LA			Die Fa. Zeuss hat bislang ein privates Verleihsystem für E-Scooter im Stadtgebiet (Dülmener Mitte und Buldern) betrieben. Aus innerbetrieblichen Gründen wurde das Angebot aktuell ausgesetzt.
	4.6.4 Ausbau von Sharing-Angeboten: Bike-Sharing-Angebote	LA			Ziel ist es, im Stadtgebiet langfristig ein Verleihsystem aufzubauen. Insbesondere die Relation Bahnhof-Innenstadt soll bedient werden. Dies gestaltet sich als Insel-Lösung (nur Dülmener Stadtgebiet) schwierig. Daher werden auf Kreisebene Gespräche geführt. Neben dem touristischen Verleihangebot gibt es inzwischen ein kleines privatwirtschaftlich betriebenes Angebot am Hotel auf dem Bendix-Gelände.
	4.6.5 Aufbau eines Lastenrad-Sharingsystems	LA/KK	50		Der Aufbau eines Lastenrad-Sharingsystems ist mit insgesamt 6 Standorten für Lastenradboxen in Dülmener Mitte und den Ortsteilen in 2023-2024 umgesetzt worden. Die Anmietung und Abrechnung erfolgt über die Chayns-App.
	4.6.6 Erweiterung des Carsharing-Angebotes und Entwicklung einer Handlungsempfehlung zur Förderung und zum Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes	LA/KK			Das Carsharing-Angebot soll langfristig im Stadtgebiet erweitert werden. Aktuell sind je ein Standort am Bahnhof und am Parkplatz Nonnengasse (Mobilstation) in der Planung und Abstimmung. Ein privater Anbieter (Fa. wuddi) hat in Kooperation mit der WFC am Standort Bendix ebenfalls ein Carsharing-Angebot platziert. Ein wirtschaftlicher Betrieb von Carsharing-Angeboten ist aktuell jedoch weiterhin schwierig, v.a. wenn E-Fahrzeuge als CS-Fahrzeuge angeboten werden sollen. Die Entwicklung einer Handlungsempfehlung zur Förderung und zum Aufbau eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes wird unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht gesehen.
	4.6.7 Förderung der Elektromobilität: Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos	LA/KK			Die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes ist durch die Stadt beauftragt worden. Auf dieser Grundlage soll das Netz in den kommenden Jahren bedarfsgerecht durch öffentliche und private Träger ausgebaut werden. Im Zuge verschiedener Projekte sind weitere Ladepunkte bereits aufgebaut bzw. geplant worden (z.B. Bahnhof, Nonnengasse, Bendix).
	4.6.8 Förderung der Wasserstoffmobilität	LA			Die Stadt Dülmens soll perspektivisch die Rahmenbedingungen für den Einsatz von Wasserstoffmobilität in ihrem Fuhrpark und den Bedarf, Wirtschaftlichkeit und potentielle Partner für den Aufbau einer Tankstelle für Wasserstoff-Fahrzeuge prüfen. Zunächst soll die technische Entwicklung weiter beobachtet und regelmäßig einer Neubewertung im Hinblick auf städtische Belange unterzogen werden.

Hinweis: Die fettgedruckten Passagen zu den Projekten 4.3.3 und 4.5.2 wurden nach den Anregungen aus dem Umweltausschuss vom 13.11.2024 ergänzt