



Integriertes Mobilitätskonzept

Rhede 2035



Stadt Rhede
Fachbereich 30, Bau und Ordnung
Rathausplatz 9
46414 Rhede

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M.Sc. Dirk Lange (Projektleitung)

M.Sc. Johannes Pickert

M.Sc. Christian Schipplick

cand. B.Sc. Walter Erhard

cand. M.Sc. Julian Kley-Holsteg

cand. B.Sc. Saskia Säuberlich

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Prozessablauf und Planungsdialog	4
1.2	Ziele des Mobilitätskonzepts	6
2	Maßnahmenkonzept	7
2.1	Fußverkehr & Barrierefreiheit	9
2.2	Radverkehr & Mikromobilität	20
2.3	ÖPNV & Intermodalität	36
2.4	MIV & Wirtschaftsverkehr	60
2.5	Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	78
2.6	Umwelt & Klimaschutz	103
2.7	Mobilitätsmanagement	107
2.8	Öffentlichkeitsarbeit	121
3	Integriertes Handlungskonzept	124
4	Evaluationskonzept	128
4.1	Kernelemente des Evaluationskonzepts	128
4.1.1	Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht	128
4.1.2	Zielerreichungsanalyse	130
4.1.3	Evaluationsbericht	131
4.2	Detailevaluation von Projekten	132
5	Zusammenfassung & Ausblick	133
6	Anhang	135
6.1	Teilnehmende des Beirats	135
6.2	Untersuchte Varianten der zukünftigen Buslinienführung	136
6.3	Parkraumkonzept	138

1 Einleitung

Der zu Beginn des Prozesses maßgebliche Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Rhede ist aus dem Jahr 2003, sodass aufgrund der vielfältigen Änderungen in den Bereichen Mobilität und Verkehr eine Aktualisierung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie erforderlich ist. Das vorliegende Mobilitätskonzept schließt diese Lücke und bildet eine langfristige Strategie für die Verkehrsplanung der nächsten 10 bis 15 Jahre und berücksichtigt dabei auf der einen Seite neue Möglichkeiten und Entwicklungen der Mobilität, wie zum Beispiel vernetzte und geteilte Verkehrsmittel. Auf der anderen Seite werden auch die vielfältigen neuen Ansprüche an die Verkehrsplanung, insbesondere in Hinblick auf die negativen Auswirkungen, vor allem des motorisierten Verkehrs, berücksichtigt. Neben dem auf allen Ebenen mit Nachdruck verfolgtem Ziel der Senkung der Treibhausgasemissionen sind dies auch Aspekte des Lärm- und Gesundheitsschutzes, des Flächenverbrauches, der Verkehrssicherheit sowie das Ziel einer lebenswerten Stadt mit attraktiven Aufenthaltsflächen. Zur städtebaulichen Weiterentwicklung wurde 2021 das Stadtentwicklungskonzept beschlossen, welches wichtige Anknüpfungspunkte an das Themenfeld Mobilität bietet. Bei alledem soll gleichzeitig die Erreichbarkeit als Wohn-, Wirtschafts- und Einkaufsstadt gesichert bleiben. Diesen vielfältigen Herausforderungen widmet sich das Mobilitätskonzept mit einem integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Ansatz.

1.1 Prozessablauf und Planungsdialog

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Rhede begann 2020 mit der Analyse von Mobilität und Verkehr sowie der Erarbeitung eines **Stärken-Schwächen-Profiles** für die verschiedenen Themenfelder. Hierfür wurde die Stadtstruktur, das Mobilitätsverhalten sowie die Unfalldaten ausgewertet und die Stadt mit dem Fokus auf die einzelnen Verkehrsträger begangen und befahren. Die Ergebnisse wurden in einem Zwischenbericht festgehalten. Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie den Erkenntnissen aus der Beteiligung wurden gemeinsam mit dem Beirat **Ziele** für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Rhede definiert und mit den politischen Zielsetzungen abgeglichen. Hierbei half die Betrachtung, verschiedener **Szenarien** mit unterschiedlichen Entwicklungspfaden die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Zukunft zu untersuchen. Aufbauend auf dem Zielkonzept wurden **Maßnahmen** entwickelt, welche die Zielerreichung verwirklichen. Diese Maßnahmen wurden hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bewertet und zusätzlich priorisiert.

Abbildung 1: Bausteine, Veranstaltungen und Ablauf des Prozesses



Aufgrund der Corona-Pandemie konnte im ersten Jahr keine öffentliche Dialogveranstaltung durchgeführt werden. Stattdessen wurden die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse in Form von **Videos** aufbereitet und der Bürgerschaft auf der zugehörigen Internetpräsenz mobil-in-rhede.de zur Verfügung gestellt. Hier hatten die Einwohner:innen auch die Möglichkeit bei einer **Online-Umfrage** eine Rückmeldung zu den Ergebnissen und gleichzeitig erste Hinweise für die Ziel- und Maßnahmenentwicklung zu geben. Bei einem **Planungsspaziergang** im Herbst 2021 wurden erste Maßnahmenansätze vorgestellt und Anregungen der Bürgerschaft aufgenommen. Diese Themen konnten bei einem **öffentlichen Forum** am 16. November 2021 weiter vertieft werden, sodass die Rückmeldungen aus der Bevölkerung in konkrete Maßnahmenpakete überführt werden konnten (vgl. Abbildung 2). Das Ergebnis wurde im Frühjahr 2022 bei einer öffentlichen **Planungsradtour** vorgestellt. Die Dokumentationen zu den verschiedenen Beteiligungsbausteinen sind auf der Website *mobil-in-rhede.de* zu finden.

Abbildung 2: Öffentliches Bürgerforum im November 2021



Begleitet wurde der Prozess von einem **Beirat**, in dem über 20 Vertreter:innen verschiedenster Institutionen, Vereine, Organisationen sowie aus Politik und Bürgerschaft vertreten waren (siehe Anhang 6.1). Auf insgesamt vier Sitzungen wurden die Ergebnisse besprochen und zukünftige Entwicklungen und Ausrichtungen diskutiert und empfohlen. Die Sitzungen des Beirates stellten ein wichtiges Instrument zur Rückkoppelung der Inhalte des Mobilitätskonzepts mit den Akteuren vor Ort dar. Die Anzahl der Teilnehmenden bildete auf der einen Seite einen breiten Querschnitt der Betroffenen ab, zum anderen war die Gruppengröße gut für konstruktive und tiefgehende Diskussionen geeignet.

1.2 Ziele des Mobilitätskonzepts

Im Sommer 2021 wurden gemeinsam mit dem Beirat Ziele für das integrierte Mobilitätskonzept in Rhede definiert und im Oktober 2021 vom Rat der Stadt Rhede beschlossen (vgl. Abbildung 3). Als Grundlage dienten hierbei die Ergebnisse der Bestandsanalyse, die Eingaben aus der Online-Befragung sowie die drei entwickelten Szenarien. Das Zielsystem stellt ein direktes Ergebnis des Mobilitätskonzeptes dar, da zukünftige Entscheidungen der Verkehrsplanung sich an diesen Zielen orientieren müssen. Gleichzeitig bilden die Ziele die Basis für die Entwicklung der Maßnahmen und die Priorisierung dieser.

Als zentrales Leitziel gilt eine **klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle**. Diesem Leitziel sind drei Oberziele sowie ein Partizipationsziel zugeordnet:

- Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit
- Stärkung des Umweltverbundes zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs
- Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Vielfältige Angebote der Partizipation und Kommunikation ermöglichen und gestalten die Mobilitätswende für alle in Rhede

Den Oberzielen sind weitere Unterziele zugeordnet, welche die Zielstellungen weiter ausdifferenzieren. Diese werden durch Umsetzungs- beziehungsweise Wirkungsziele ergänzt (vgl. auch Zielbericht von September 2021).

Abbildung 3: Das im Oktober 2021 beschlossene Zielsystem

Leitziel	Klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle			
Oberziel	A Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit	B Stärkung des Umweltverbundes zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs	C Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität	
Unterziel	A1 Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt gesichert	B1 Attraktive und barrierefreie Fußwege laden zum zu Fuß Gehen ein	B5 Durch attraktive Alternativen werden Autoverkehr und Parkdruck verringert	C1 Die Aufenthaltsqualität der Innenstadt wird weiter erhöht
	A2 Vardingholt, Kreckting, Krommert und Büngern werden besser angebunden	B2 Qualitätssteigerungen der Radinfrastruktur machen das Fahrrad zum meistgenutzten Verkehrsmittel	B6 Die Erreichbarkeit per Auto bleibt gewährleistet	C2 An den Hauptverkehrsstraßen werden Fuß- und Radverkehr stärker berücksichtigt
	A3 Bildungs-, Handels- und Arbeitsplatzstandorte sind gut erreichbar	B3 Ein flexibler, barrierefreier ÖPNV wird zur echten Alternative zum Auto	B7 Alternative Antriebe tragen zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen bei	C3 In Wohnstraßen werden Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen zurückgewonnen
	A4 Die Erreichbarkeit der Nachbarkommunen wird verbessert, v.a. von Bocholt	B4 Mobilitätsangebote werden vor Ort und digital miteinander vernetzt	B8 Die Verkehrssicherheit wird erhöht: „Vision Zero“	C4 Begrünung und klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes
Partizipationsziel	Vielfältige Angebote der Partizipation & Kommunikation ermöglichen und gestalten die Mobilitätswende für alle in Rhede			

2 Maßnahmenkonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem Zielkonzept, welches auf eine Mobilitätswende in Rhede abzielt, wurden Handlungsfelder gebildet. Dies dient dazu, die Maßnahmen zu strukturieren und vereinfacht es, die Maßnahmen zueinander in Beziehung zu setzen. Die Haupthandlungsfelder sind:







- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Ergänzend wurden Handlungsfelder mit Querschnittsthemen definiert, die verkehrsartenunabhängige und verkehrsartenübergreifende Maßnahmen beinhalten und meist deutliche Überschneidungen oder enge Bezüge zu den Haupthandlungsfeldern aufweisen:

- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Umwelt & Klimaschutz
- G. Mobilitätsmanagement
- H. Öffentlichkeitsarbeit

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden Maßnahmen entwickelt, die den Kern des Maßnahmenkonzepts bilden und die Mobilitätswende in Rhede anstoßen und fortführen sollen. Einzelne Maßnahmen können entweder ein Bündel von weiter aus- und abzuarbeitenden Einzelmaßnahmen oder Daueraufgaben darstellen. Die Maßnahmen wurden anhand des im Folgenden dargestellten Steckbriefes ausgearbeitet.

Abbildung 4: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Maßnah- mennr. <i>Maßnahmentitel</i> 			
Anlass <i>Beschreibung von Anlass und Hintergrund der Maßnahme</i>			
Priorität <i>Welche Bedeutung hat die Maßnahme?</i> Schlüsselmaßnahme:  Hoch: !!! Mittel: !! Niedrig: !	Personalaufwand <i>Wie hoch wird der Personalaufwand in der Verwaltung eingeschätzt?</i> Hoch:  Mittel:  Niedrig: 	Kostenklasse <i>In welchem Rahmen bewegen sich die Kosten?</i> > 1.000.000 €: €€€€€ 500.000 < 1.000.000 €: €€€€€ 100.000 < 500.000 €: €€€€€ < 100.000 €: €€€€€€	Zeitraumen <i>In welchem Zeitfenster soll die Umsetzung erfolgen?</i> 1: 2021-2025 2: 2026-2030 3: 2031-2035 
Zentrale Akteure <i>Welche Akteure sind insbes. für die Umsetzung erforderlich?</i>	Fördermöglichkeiten <i>Welche Fördermöglichkeiten bestehen derzeit?</i>	Kosten-Wirkung <i>In welchem Verhältnis stehen Kosten und Wirkung der Maßnahme?</i> hoch/mittel/gering	
Bausteine <i>Beschreibung der Maßnahme</i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Auflistung einzelner Maßnahmenschritte ➤ ... 			

2.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Der Fußverkehr stellt die ursprünglichste Form der Fortbewegung dar und besitzt die geringsten negativen Umweltauswirkungen aller zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Im Gegenteil stellt der Fußverkehr für die Gesellschaft durch den positiven Einfluss der Alltagsmobilität auf die Gesundheit einen volkswirtschaftlichen Gewinn dar. Ein weiterer positiver Effekt ist die Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Fußverkehr als Raum des Aufenthaltes und der Begegnung. Beliebte und attraktive Innenstädte zeichnen sich durch eine hohe Passantenfrequenz und autofreie Fußgängerzonen aus. Ein weiterer Vorteil ist die niedrige Nutzungsbarriere des Fußverkehrs, denn das Zufußgehen ist ohne finanziellen Aufwand und eine Fahrausbildung möglich und bei entsprechend barrierefreier Gestaltung der Verkehrswege auch in ihrer Mobilität eingeschränkten Bürger:innen möglich. Gleichzeitig profitieren von einer barrierefreien Gestaltung der Fußwege und öffentlichen Räume auch Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck. Und insgesamt erleichtern barrierefreie Fußwege allen Personen das zu Fuß gehen. Fußverkehr sichert somit die soziale Teilhabe über alle Bevölkerungsgruppen hinweg. Wird der zurückgelegte Weg nicht auf das Hauptverkehrsmittel reduziert, sondern intermodal betrachtet, so wird deutlich, dass jeder Weg und damit auch jede:r in Rhede zumindest Teile der täglichen Wege zu Fuß zurücklegt.

Rhede bietet in der Kernstadt aufgrund der kompakten Größe ein großes Potenzial für den Fußverkehr. In der Kernstadt sind viele wichtige Einrichtungen in einer Entfernung unter einem Kilometer erreichbar, was dem Leitziel der „15-Minuten-Stadt“ entspricht (Alle Menschen können die alltäglichen Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad von ihrem Wohnort in 15 Minuten erreichen). Zusätzlich verdichten viele straßenunabhängige Wege und Abkürzungen das Wegenetz und einige Plätze und Wege bieten hohe Aufenthaltsqualitäten. Für die außenliegenden Ortsteile stellt der Fußverkehr vor allem eine wichtige Zubringerfunktion dar, denn insbesondere bei multimodalen Wegekettten bildet der Fußverkehr einen wichtigen Baustein. Aber auch hier bieten Wege abseits der Hauptverkehrswege attraktive Verbindungen. Im Alltagsverkehr besitzt der Fußverkehr in den Außenbezirken aufgrund der langen Wegestrecken jedoch nur eine untergeordnete Funktion.

In der letzten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2015 gaben die Rheder an, einen von zehn Wegen zu Fuß zurückzulegen, dabei wird mit 62% der Wege ein überwiegender Anteil der Wege innerhalb Rhedes (Binnenverkehr) zurückgelegt. Daher bietet sich ein großes Potenzial zur Verlagerung von Wegen auf das Verkehrsmittel, welches neben einer nachhaltigen Mobilität auch eine Förderung des individuellen Wohlbefindens und der Gesundheit darstellt.

In der Stärken-Schwächen-Analyse zeigten sich vor allem in der Wegebreite und der Oberfläche sowie bei der gemeinsamen Führung mit dem Radverkehr Handlungsbedarfe. Auch abgestellte Fahrzeuge behindern zu Fuß Gehende vor allem in den Wohnquartieren. Das Wegenetz hingegen ist bereits sehr dicht gestaltet und bietet attraktive Verbindungen. Durch Abkürzungen erhält der Fußverkehr einen eigenen Vorteil in der Konkurrenz zu den anderen Verkehrsträgern. Stark befahrene Straßen stellen für zu Fuß Gehende eine Barriere dar. An Knotenpunkten, welche als Kreisverkehre gestaltet sind, ist die Querbarkeit für den Fußverkehr in der Regel gut, während entlang einiger Hauptverkehrsstraßen barrierefreie Querungshilfen für den Fußverkehr fehlen.

Für den Fußverkehr bieten die derzeit in der Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) den grundsätzlichen Gestaltungsrahmen. Gemeinsam mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) ergeben sich die in Tabelle 1 dargestellten Planungsparameter. Diese Planungsgrundlagen legen die Basis für ein nutzbares und sicheres Wegenetz, welches den vielfach vorhandenen Hemmnissen der Verletzbarkeit und der Restflächenzuweisung entgegenwirkt.

Tabelle 1: Planungsparameter im Fußverkehr

Element	Empfehlung
Fußwegenetz	Innerorts grundsätzlich in allen Straßen beidseits, ausgenommen sehr gering belaste Wohnstraßen, landwirtschaftliche Wege und verkehrsberuhigte Bereiche.
Signalplanung	Querung in einem Zug, Mindestfreigabezeit entspricht mind. Räumzeit bis zur Mitte der letzten Richtungsfahrbahn. Sperrzeiten über 40s vermeiden (Rotlichtakzeptanz).
Gehwegbreite	Nutzungsangepasst, Regelmaß 2,50m, bei intensiver Seitenraumnutzung größere Breiten, Mindestmaß 1,80m nur bei 30km/h und geringer Frequenz.
Querungsstellen	Eignung gemäß EFA Bild 6, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und im Umfeld von Haltestellen. Lage siehe Maßnahme A.2
Barrierefreiheit	Bordabsenkungen an allen Querungsstellen. Taktiles Leitsystem an allen Querungshilfen, im Wohnstraßennetz nach Bedarf
Radverkehr	Gemeinsame Führung innerorts nur in Ausnahmefällen abseits des Radhauptnetzes
FGÜ	Innerorts an allen Kreisverkehren und insbesondere vor schutzwürdigen Einrichtungen und auf Hauptfußwegebeziehungen.
Sitzgelegenheiten	An Hauptfußwegen mindestens alle 300m.

Eigene Darstellung nach RASt, RiLSA

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht Fußverkehr & Barrierefreiheit

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Barrierearme & attraktive Fußwege	Oberpunkt
1.1.	Aufwertung wichtiger Fußwegeachsen	hoch
1.2.	Aufwertung der Wegeinfrastruktur	mittel
1.3.	Errichtung von Sitz- und Spielrouten	niedrig
2.	Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten	hoch
3.	Identifikation und Abbau von Angsträumen	niedrig

A1 Barrierearme & attraktive Fußwege

Anlass

Eine sichere, durchgängige und für alle unabhängig körperlicher Einschränkungen nutzbare Infrastruktur stellt einen elementaren Baustein für ein Verkehrssystem dar, in welchem der Fußverkehr als natürliche und emissionslose Fortbewegungsart berücksichtigt und gefördert wird. Gleichzeitig wird die Straßeninfrastruktur für eine lange Nutzungsdauer gebaut, sodass viele Anlagen des Fußverkehrs einer planerischen Epoche entstammen, in welcher der Fußverkehr nur am Rande berücksichtigt wurde und häufig nicht einmal als eigenes Verkehrsmittel anerkannt wurde.

Daher verfolgen die aufgeführten Maßnahmen das Ziel, barrierearme und attraktive Fußwege in Rhede zu schaffen, bestehende Lücken zu schließen sowie Mängel insbesondere in Bereichen mit einer hohen Nachfrage bzw. einem hohen Potenzial zu beheben.

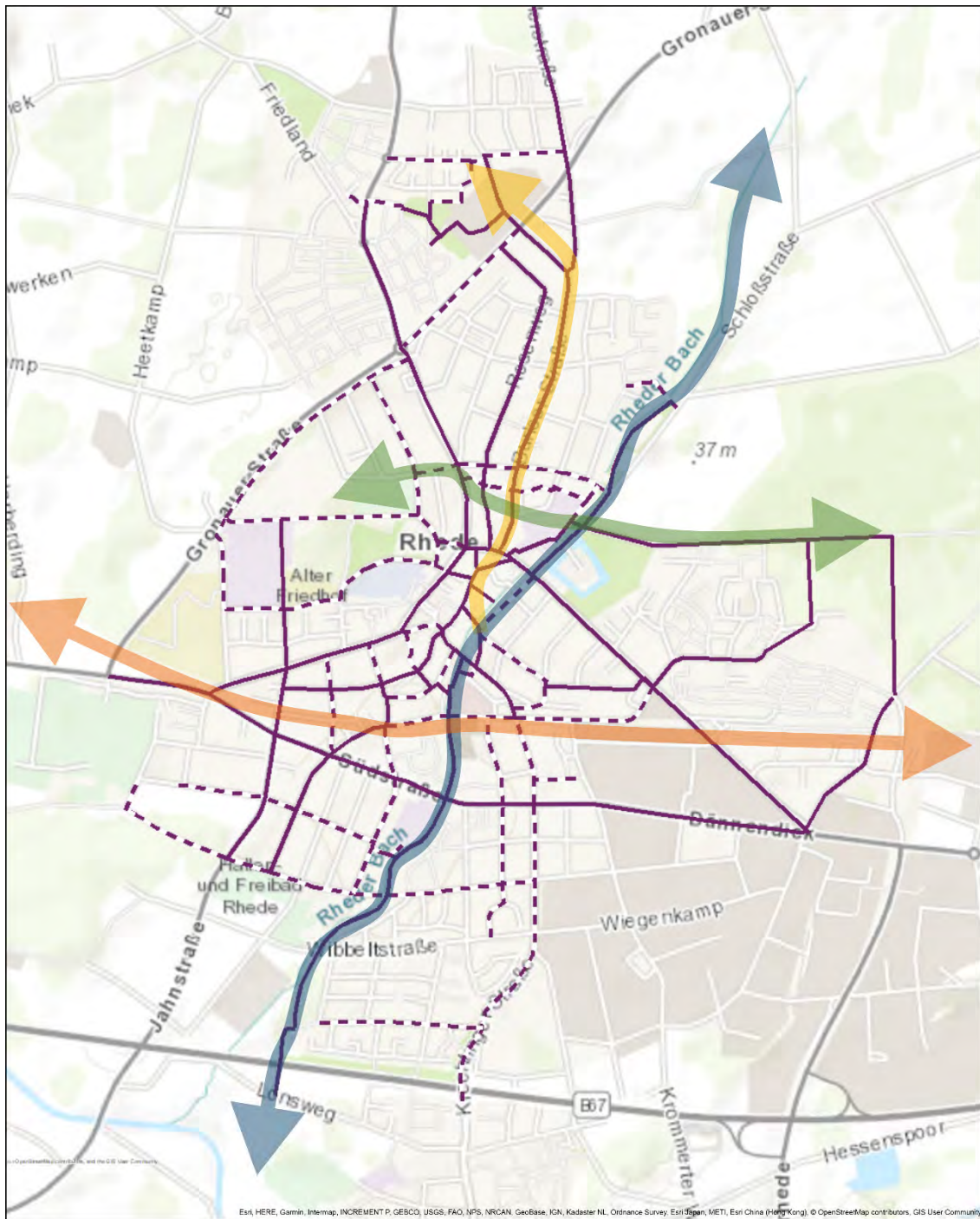
Maßnahmen

Grundsätzlich wurden dem Fußwegenetz zur Priorisierung der Maßnahmen verschiedene Streckenhierarchien in Abhängigkeit der Bedeutung für den Fußverkehr beziehungsweise des Fußverkehrsaufkommens zugewiesen (vgl. Abbildung 5). Hierbei werden Hauptfußwegeverbindungen, welche für den Fußverkehr eine besondere Bedeutung besitzen und weitere wichtige Verbindungen, welche eine grundhafte Bedeutung besitzen, unterschieden. Auch das weitere Netz ist zur Erschließung erforderlich, besitzt aber eine nachgeordnete Bedeutung. Besonders hervorgehoben sind drei Achsen, denen nochmals eine besondere Bündelungsfunktion zukommt.

Die Maßnahmen zur Schaffung eines barrierearmen und attraktiven Fußwegenetzes setzen sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Es werden wichtige Achsen des Fußverkehrs identifiziert, bei denen der Fußverkehr eine besondere Priorität besitzt und folglich höhere Anforderungen an die Ausgestaltung gestellt werden sowie eine größere Handlungserfordernis vorliegt.
 - *A1.1 Aufwertung wichtiger Fußwegeachsen*
- Über die wichtigen Achsen hinaus werden grundsätzliche Standards für die zukünftige Planung von Anlagen des Fußverkehrs definiert.
 - *A1.2 Aufwertung der Wegeinfrastruktur*
- Um Fußverkehr als aktive und natürliche Fortbewegung auf der einen Seite für jüngere Verkehrsteilnehmende attraktiv zu gestalten sowie die Fortbewegung zu Fuß auch im Alter zu erleichtern, sollen in bestimmten Bereichen Sitzgelegenheiten und Spielelemente den Verkehrsraum aufwerten.
 - *A1.3 Einrichtung von Sitz- und Spielrouten*

Abbildung 5: Netzhierarchie des Fußverkehrs



Mobilitätskonzept Rhede
Fußverkehr & Barrierefreiheit

Netzhierarchie
Stand: März 2022

Netzhierarchie

- Hauptfußwegeverbindungen
- - - Weitere wichtige Fußwegeverbindungen

Achsen

- ↔ Rheder Bach Weg
- ↔ Ost-West Verbindung (Radschnellweg)
- ↔ Grünverbindung (vgl. STEK)
- ↔ Zentrum - Wohngebiete Nord



A1.1 Aufwertung wichtiger Fußwegeachsen

Anlass

Auf den in Abbildung 5 dargestellten vier Achsen kann durch eine einladende Infrastruktur der Fußverkehr als Verkehrsmittel zu einer ernstzunehmenden Alternative auch für mittelweite Wegstrecken gestärkt werden. Die Achsen bilden dabei zum einen eine Verbindung aus den Wohngebieten in das Zentrum für Alltagswege, als auch eine Verbindung heraus aus dem bebauten Bereich in das attraktive Umfeld. Der vom Land NRW geplante Radschnellweg bietet mit einem begleitenden Gehweg zukünftig eine attraktive Ost-West-Verbindung.

Daher bieten diese vier Wegeachsen eine Abdeckung für Wege, welche alltägliche Ziele in fußläufiger Verbindung (ca. 15 Minuten) erschließen. Somit bietet sich auf den Achsen nicht nur die Möglichkeit den Fußverkehr als Teil der Wegekette zu fördern, sondern den ganzen Weg zu Fuß zurückzulegen. Entsprechend ist hier von einer gewissen Bündelung auszugehen. Folglich steht über den Grundansprüchen hinaus eine einladende Gestaltung der Wege im Vordergrund.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

Für den Ausbau der in der Karte dargestellten Fußwegeachsen (Blau: Rheder-Bach-Weg, Gelb: Zentrum-Wohngebiete Nord, Grün: Grüne Achse Ost-West) werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Komfortable Breite ab 3,00 m (bei schmalen Räumen einseitig oder als Mischverkehrsfläche), keine Einschränkungen durch Einbauten und ruhenden Verkehr
- Sichere, barrierefreie und nach Möglichkeit bevorrechtigte Querungsmöglichkeiten „Bevorrechtigt“ bedeutet, dass der Fußverkehr Straßenzüge oder insbesondere Einmündungen queren kann und die anderen Verkehrsarten Vorfahrt gewähren müssen. Dies kann bspw. durch Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) oder Gehwegüberfahrten erfolgen (siehe Maßnahme A2).
- Schaffung einer hohen gestalterischen Qualität durch Sitzgelegenheiten und Begrünung sowie ggf. weiteren Gestaltungselementen
- Weitgehende Verkehrsberuhigung und Reduzierung des motorisierten Verkehrs um die direkten Belastungen durch Lärm und Schadstoffe zu reduzieren und die Mobilität mehr als Freude an der Bewegung und als Selbstzweck wahrzunehmen

A1.2 Aufwertung der Wegeinfrastruktur

Anlass

Neben den Hauptwegeachsen sollte das allgemeine Wegenetz für den Fußverkehr den in Tabelle 1 dargestellten grundlegenden Kriterien entsprechen. Ein dichtes Basisnetz an ausreichend dimensionierten Gehwegen bildet die Grundlage der Fußverkehrsförderung, da Fußverkehr vor allem eine erschließende Funktion in der Fläche besitzt und er sich aufgrund der Umwegeempfindlichkeit der zu Fuß Gehenden nur bedingt bündeln lässt. Ziel sind daher barrierearme Gehwege, die eine ausreichende Breite besitzen und die Oberfläche den Grundanforderungen entspricht. In der Karte in Abbildung 7 sind die in der Bestandsanalyse als ungenügend identifizierten Abschnitte rot hervorgehoben, aus der Netzhierarchie ergibt sich die Priorität.

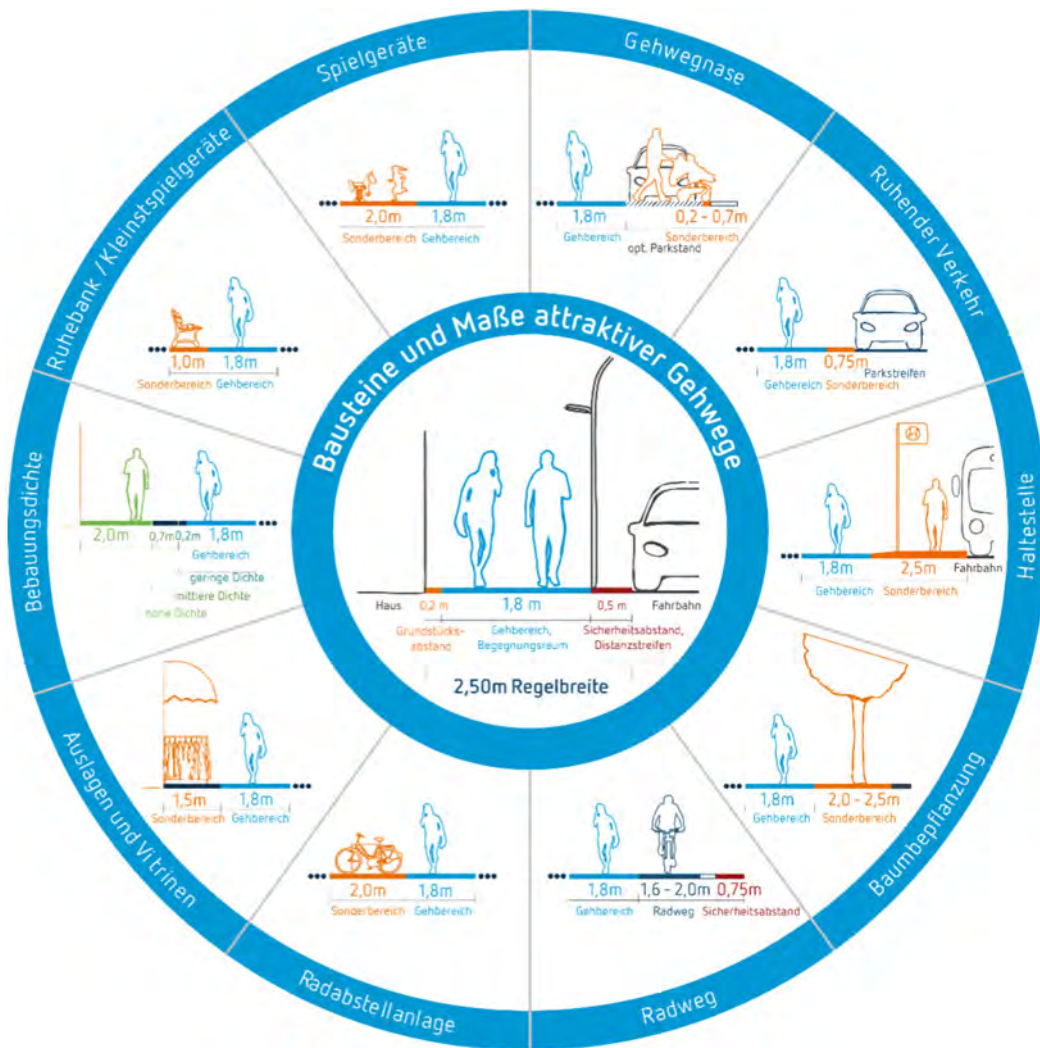
Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken, Baulastträger	Förderung FöRi-Nah, FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

Maßnahmenprogramm zur Aufwertung der Gehwege auf Basis der Bestandsanalyse:

- Eine durchgehend nutzbare Breite von 2,50m, in Ausnahmefällen auch 1,80m, je nach Nutzung auch mehr (vgl. Abbildung 6)
- Konfliktfreie Führung, möglichst Trennung von Fuß- und Radverkehr. Freihalten der Gehwege vom ruhenden Verkehr, Einbauten und Bewuchs.
- barrierefreie Gestaltung und berollbare Oberfläche, Querneigungen über 2,5% vermeiden
- Sensible Positionierung von "störendem" Mobiliar, wie Verkehrsschilder, Verteilerkästen, o.ä.
- Überprüfung der Notwendigkeit von Umlaufsperrern, Sicherstellung der barrierefreien Passierbarkeit der notwendigen Umlaufsperrern
- Vermehrte Ausgestaltung von Einmündungen des nachgeordneten Straßennetzes als Gehwegüberfahrten, sodass der Seitenraum über die einmündende Straße geführt wird. In der Folge wird der Vorrang des Fußverkehrs verdeutlicht und die Querung durch weniger Bordsteine vereinfacht und barrierearm gestaltet.

Abbildung 6: Grundmaße der Fußwegeinfrastruktur gemäß FGSV



A1.3 Einrichtung von Sitz- und Spielrouten

Anlass

Die Einrichtung von Routen, bei denen die Straße als Lebensraum wahrgenommen wird, setzt die Fortbewegung zu Fuß als natürliche Spielart in den Fokus und soll eine Atmosphäre der Begegnung und des Aufenthaltes abseits des durch Stressoren gezeichneten sonstigen Verkehrsraumes schaffen. Hiervon profitieren vor allem Kinder und Senior:innen, die sonst häufig eine höhere Nutzungsbarriere haben, weil sie zum Beispiel nicht mehr lange Wegestrecken ohne Pause zurücklegen können. Hierfür bieten sich insbesondere Straßenräume im Umfeld von Wohnquartieren und Bildungseinrichtungen an

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Anwohner:innen	Förderung	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

- Sitz- und Spielrouten bieten regelmäßige Sitzgelegenheiten für ältere Personen und wiederkehrende (kleinere) Spielpunkte für Kinder.
- Als Modellprojekte werden die Burloer Straße und die Mittelmanstraße empfohlen.
- Die Umsetzung sollte in die Öffentlichkeitskampagne (siehe Maßnahme H1) eingebunden werden.

A2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

Anlass

Hauptverkehrsstraßen stellen nicht nur für Kinder und Ältere schwer zu überwindende Barrieren da. Unfälle des Typs „Überschreiten“ machen auch in Rhede einen Großteil der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden aus. Dabei sind diese Unfälle aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und des mangelnden Schutzes oft folgenschwer. Gleichzeitig sind zu Fuß Gehende im hohen Maße umwegeempfindlich, sodass gesicherte Möglichkeiten zum Queren nur im direkten Umfeld genutzt werden.

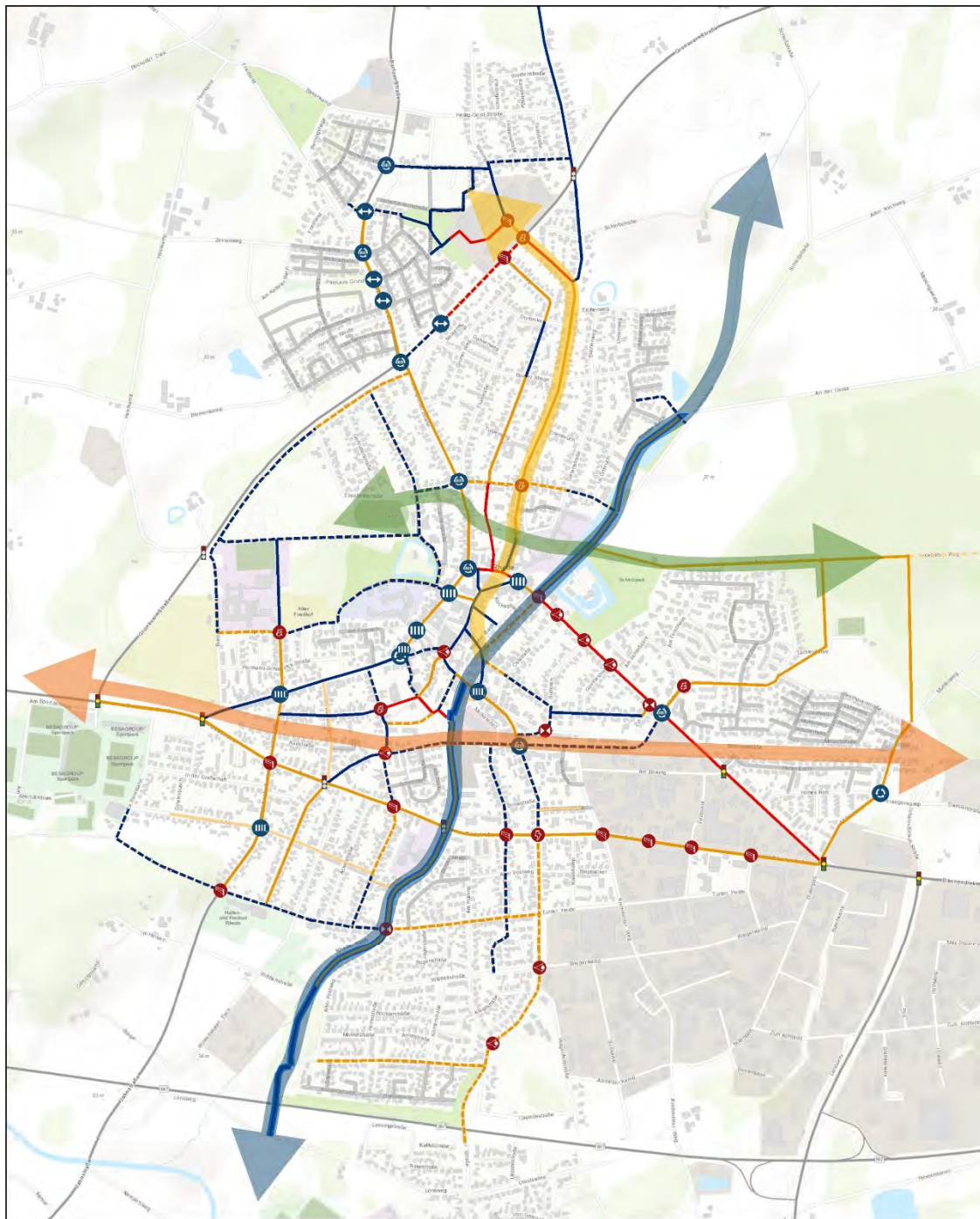
Die Art der Querung hängt dabei stark von den örtlichen Verhältnissen ab und sollte sich dabei an die Einsatzgrenzen der RAST06, Bild 77 orientieren.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken, Baulastträger	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

- Einrichtung geeigneter Querungsstellen überall dort, wo Fußgängerströme Hauptverkehrsstraßen kreuzen, sowie im Umfeld von Haltestellen.
- Barrierefreie Ausbildung der Querungsstellen, sodass diese unabhängig von Mobilitätseinschränkungen sicher genutzt werden können.
- Freihaltung der Sichtfelder auf den querenden Verkehr, bspw. durch Markierungen, Poller oder Radabstellanlagen.
- Einrichtung geeigneter Querungsstellen auf Grundlage der Bestandsanalyse:
 - Ausstattung des geplanten Kreisverkehrs Münsterstraße/ Deichstraße an allen Zufahrten mit Fußgängerüberwegen, sodass für die Fußwegeverbindung von und zur Schloßstraße aus und in Richtung Deichstraße eine sichere Querungsmöglichkeit gewährleistet wird (siehe Maßnahme A 1.1).
 - Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit im Bereich der Haltestelle „Wissingkamp“ zur sicheren Erreichbarkeit des ÖPNV sowie zur fußläufigen Verknüpfung der beiden Einzelhandelsstandorte beidseitig der Straße.
 - Prüfung von einer Anordnung mehrerer Querungsanlagen auf der Südstraße bzw. dem Dännendiek zwischen Hardstraße und Münsterstraße. An den Einmündungen Jahnstraße, Büngerner Weg und Wolbrinkstraße sowie im Bereich der Gewerbegebiete Feldmark und Gutenbergstraße fehlt eine direkte Querungsmöglichkeit, hier sollten Mittelinseln geprüft werden.
- Die Querbarkeit der Münsterstraße wird integriert in Maßnahme E2.1 betrachtet.

Abbildung 7: Analyseergebnisse des Fußwegenetzes



Mobilitätskonzept Rhede
Fußverkehr & Barrierefreiheit

Handlungsbedarfe
Stand: März 2022



Liniensymbolik

- Hauptfußwegeachsen
- - - Weitere wichtige Fußwegeverbindungen

Farbsymbolik

- Großer Handlungsbedarf
- mittlerer Handlungsbedarf
- geringer Handlungsbedarf

Querungen und Knotenpunkte

- ⬇️ Querungshilfe (Mittelinsel)
- ⦿ Fußgängerüberweg (FGÜ, Zebrastreifen)
- 🚦 Lichtsignalanlage (Ampel)
- 🚶 Bedarfsampel
- 🔄 Kreisverkehr
- 🚶🚗 Kreisverkehr mit FGÜ

Punktuelle Mängel

- 🚧 Barrierewirkung / fehlende Querungsmöglichkeit
- 👁️ eingeschränkte Sichtbeziehungen
- 🚶 Engstelle
- 🚧 Deutliche Mängel in der Barrierefreiheit
- 🚧 Gefahrenstelle

A3 Identifikation und Abbau von Angsträumen

Anlass

Damit der Fußverkehr als Verkehrsmittel zu jeder Tages- und Jahreszeit konkurrenzfähig wird, müssen insbesondere schmale unbeleuchtete Gassen und Parkanlagen aufgewertet werden. Angsträume können dabei nicht klar definiert werden, sondern stellen vielmehr aufgrund Unübersichtlichkeit, mangelnder Beleuchtung, fehlender sozialen Kontrolle und Vermüllung einen subjektiven Gefahrenraum, vor allem in Hinblick auf Straftaten, dar.

Oft stellen Abkürzungen abseits belebter Straßen einen besonderen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern dar, werden jedoch zu Tagesrandzeiten und im Winter aus Unbehagen, welches häufig unabhängig objektiver Gefahrenmaßstäben entsteht, nicht genutzt.

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

- Da die Empfindung in Bezug auf Angsträume stark subjektiv ist, ist eine Rückmeldung aus der Bevölkerung zu diesem Thema zwingend geboten. Eine Abfrage kann online über einen Mängelmelder (siehe Maßnahme H2) erfolgen, um Angsträume in Rhede zu identifizieren. Es ist zu empfehlen, diese Abfragen insbesondere zu den dunklen Jahreszeiten durchzuführen, da zu diesen Jahreszeiten mit einer erhöhten Empfindsamkeit der Bevölkerung für dieses Thema zu rechnen ist. Diese Maßnahme sollte mit in die Öffentlichkeitskampagne (siehe Maßnahme H1) integriert werden.
- Basierend auf den Abfrageergebnissen: Entwicklung und Umsetzung konkreter örtlicher Maßnahmen (z.B. Beleuchtung, Grünschnitt, Rückbau von „Verstecken“, hellere Baustoffe).

2.2 Radverkehr & Mikromobilität

Das Fahrradfahren liegt gewissermaßen in den Genen des Münsterlandes. Auch in Rhede ist das Fahrrad hinter dem Kfz das wichtigste Verkehrsmittel. Mit einem Radverkehrsanteil an allen Fahrten von 36 % liegt Rhede im Kreis Borken im oberen Mittelfeld¹. Zum Vergleich werden bundesweit nur ca. 11 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt². Rhede kann also schon heute mit Recht als Fahrradstadt bezeichnet werden. Durch die langjährige Tradition des Fahrradfahrens, den Ausbau von Radwegen und die geringen Distanzen innerhalb des Stadtgebiets ist der Radverkehr in Rhede im Stadtbild allgegenwärtig. Viele Wege werden schon heute mit dem Fahrrad zurückgelegt und noch mehr sollen es zukünftig werden: die tägliche Fahrt zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen. Neben den fahrradfreundlichen Distanzen im Stadtgebiet selbst (Ost-West: ca. 6 km, Nord-Süd: ca. 15 km), liegen auch die wichtigen Nachbarstädte Bocholt und Borken in Fahrradreichweite. Dennoch wird das Fahrrad im Kreis Borken meist noch im Entfernungsbereich bis maximal 5 km genutzt, bei größeren Entfernungen ist das Fahrrad nur noch selten das Verkehrsmittel der Wahl.

Die weitere Verbreitung von Lastenrädern und den heute schon sehr beliebten Pedelecs ist ein Treiber für das weitere Wachstum des Radverkehrs. Das Fahrrad wird damit auch auf längeren Strecken konkurrenzfähiger zum Auto und kann zusätzliche Lasten befördern. Es soll bis 2035 das meistgenutzte Verkehrsmittel in Rhede werden (siehe Ziel B2). Mit mehr Radverkehr soll ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, zur weiteren Erhöhung der Lebensqualität und der Gesundheit der Rheder und zur sozial inkludierenden Mobilität geleistet werden. Potenziale werden hier insbesondere in der Verlagerung des Kfz-Anteils zugunsten des Radverkehrs bei Distanzen zwischen 5 und 15 km gesehen.

Die Förderung des Radverkehrs soll durch den Bau bzw. Ausbau von möglichst direkten, komfortablen, sicheren, durchgängigen und möglichst bevorrechtigten Radverbindungen erfolgen. Dies betrifft vorwiegend die wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen, welche die Innenstadt mit den Stadtteilen verbinden und bis 2030 ausgebaut werden sollen. Auch die Verlängerung hinaus in die Nachbarkommunen ist wichtig, allen voran der Radschnellweg RS2 von Bocholt über Rhede nach Borken (Velen), der Rhede direkt erschließt und mit dem Umland verknüpft.

Neben der bekannten Fahrzeugklasse der Fahrräder sollen mikromobile Mobilitätsformen stärker berücksichtigt werden. Dazu zählen z. B. die vor einigen Jahren neu eingeführten E-Scooter und Segways usw. Die Radverkehrsinfrastruktur soll für die Aufnahme dieser Mobilitätsmittel geeignet sein, genauso wie Gehwege und gemeinsame Wege Platz bieten sollten für Mobilitätsmittel, die nicht auf Radweg/Fahrbahn erlaubt sind, wie zum Beispiel Inline-Skates, Tretroller etc.

In der Stärken-Schwächen-Analyse zeigte sich vor allem in der Wegebreite und der Oberfläche sowie bei der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr ein Handlungsbedarf. Rhede hat ein langfristig gewachsenes, dichtes Radverkehrsnetz, welches aber in Teilen nicht mehr dem

¹ Mobilitätsuntersuchung Kreis Borken 2016

² Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2018“

Stand der Technik entspricht. Auch die Knotenpunkte sind noch häufig zum Nachteil des Radverkehrs gestaltet. Anforderungsampeln, lange Wartezeiten und weite abgesetzte Furten machen das Radfahren unattraktiv. Positiv sind die eigenständig geführten (Geh- und) Radwege z. B. am Rheder Bach und die Querungsbauwerke exklusiv für die Nahmobilität über die Bundesstraße B 67. Eine starke innerstädtische Barriere für den Radverkehr stellt die Südstraße/Dännendiek dar.

Für den Radverkehr bieten die sich derzeit in der Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) den grundsätzlichen Gestaltungsrahmen. Gemeinsam mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) ergeben sich die Planungsparameter. Diese Planungsgrundlagen legen die Basis für ein schnelles, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz. Für den Radschnellweg RS2, der in der Baulast des Landes NRW liegt, wird ein eigenes Fachplanungsverfahren durchgeführt und die Ergebnisse für Rhede nachrichtlich übernommen.

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht Radverkehr & Mikromobilität

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes	Oberpunkt
1.1.	Umsetzung des Radschnellwegs	Schlüssel
1.2.	Einrichtung einer attraktiven Nord-Süd-Achse	Schlüssel
1.3.	Ausbau von Fahrradstraßen	hoch
1.4.	Radwegenetz in der Kernstadt	mittel
1.5.	Radwegenetz in den Außenbereichen	hoch
2.	Ausbau von Radabstellanlagen	mittel

B1 Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes

Anlass

Noch mehr Menschen sollen in Rhede Rad fahren. Dazu soll das Radfahren noch sicherer, schneller und komfortabler werden. Die Bedürfnisse aller Menschen - Alt und Jung und mit Mobilitätseinschränkung oder ohne – sind zu berücksichtigen. Der Faktor der subjektiven Sicherheit ist für unsichere Radfahrende besonders zu berücksichtigen. Das Radverkehrsnetz soll in der Fläche ausgebaut werden und Platz für mehr und größere/schnellere Fahrzeuge bieten: schnellere Pedelecs, große Lastenräder, E-Scooter usw. Dafür ist ein weiterer Ausbau erforderlich. Prioritär ist die wichtige Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse als Radschnellweg RS2 auszubauen. Das weitere Radverkehrsnetz – in Haupt- und Nebennetz des Alltagsradverkehrs und das Freizeitnetz gegliedert – ist entsprechend des Standes der Technik (ERA) auszubauen. Ergänzend zum Ausbau des Radverkehrsnetzes sind mehr und qualitativ hochwertigere Fahrradparkmöglichkeiten erforderlich, mit denen die zunehmend teureren Fahrräder an allen wichtigen Zielen vandalismus- und diebstahlsicher geparkt werden können.

Dazu ist ein Maßnahmenprogramm mit einem jährlichen Budget von ca. 350.000 € vorgesehen, das sich an die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 anlehnt (18 €/Kopf p. a.).³ Diese Summe umfasst den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und kommunikative und organisatorische Angebote und Maßnahmen. Angestrebt wird die fortlaufende Qualifizierung von Radverkehrsinfrastruktur entsprechend des Radverkehrszielnetzes. Dabei sind insbesondere die im Folgenden dargestellten Verbindungen zu qualifizieren und die entsprechenden Maßnahmen aus dem Maßnahmenkataster umzusetzen.

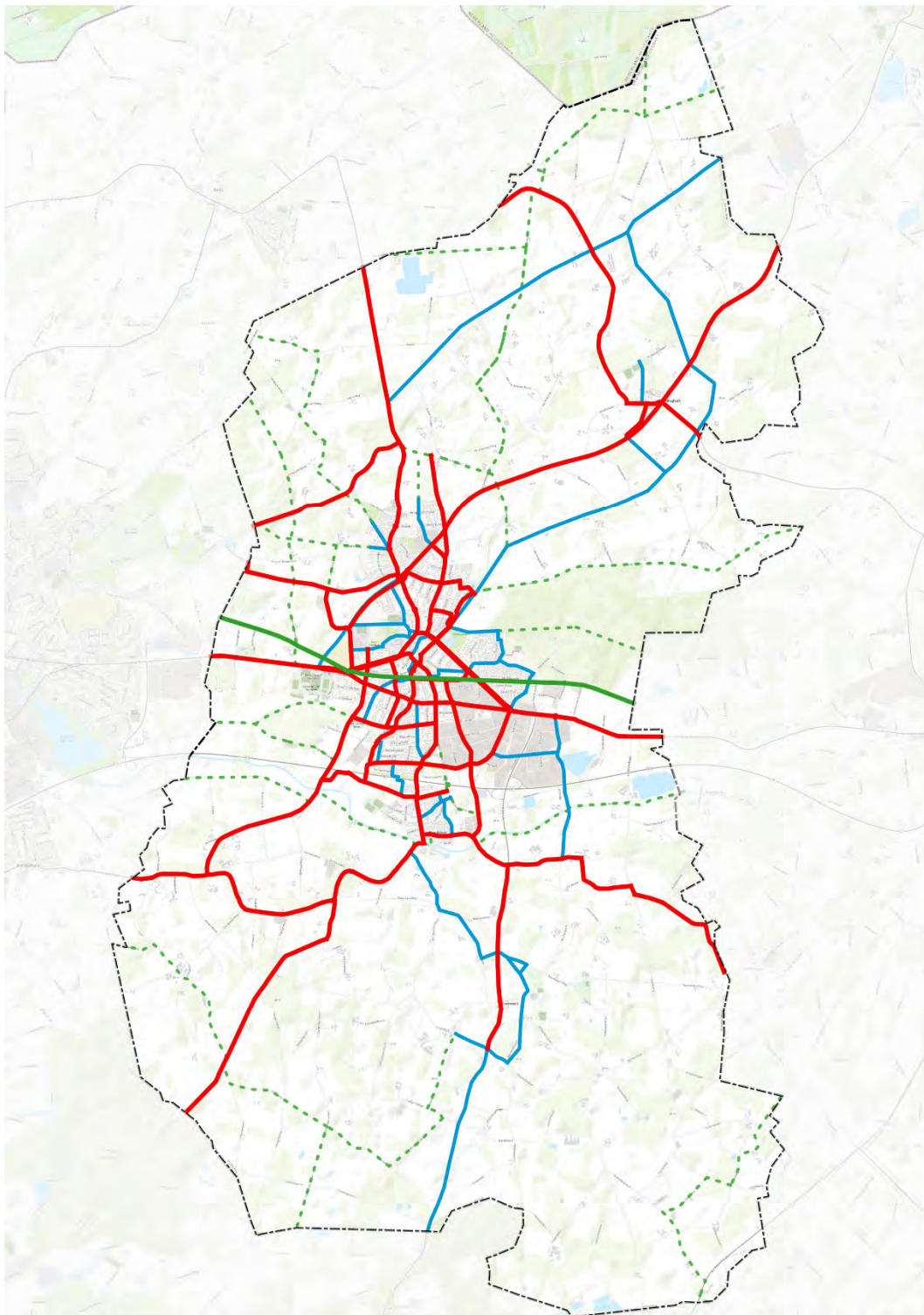
Maßnahmen

Als konkrete Maßnahmenfelder sind die folgenden Punkte als besonders wichtig identifiziert worden. Dabei stehen einerseits der Ausbau der gesamten Radverkehrsinfrastruktur und andererseits die qualitative Aufwertung besonders wichtiger Strecken im Vordergrund:

- B1.1 Umsetzung des Radschnellwegs RS2 zwischen Isselburg und Velen auf der stillgelegten Bahntrasse als wichtige Ost-West-Achse in Rhede und Anbindung an Bocholt und Borken. Ausbau im Radschnellwegstandard.
- B1.2 Einrichtung einer attraktiven Nord-Süd-Achse für den Radverkehr aus dem nördlichen Siedlungsbereich bis nach Krechting. Qualitativ hochwertiger Ausbau und Beschleunigung an Knotenpunkten.
- B1.3 Ausbau von Fahrradstraßen als zusätzliches Netzelement auf wichtigen Verbindungen des Radverkehrs. Auch als Teilelement der Nord-Süd-Achse.
- B1.4 Weitere Umsetzung des Radwegenetzes für eine sichere Erschließung aller wichtigen Ziele im Stadtgebiet.
- B2 Ausbau von Radabstellanlagen an allen wichtigen Zielen als Angebot für eine wachsende Menge an Fahrrädern.

³ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?_blob=publicationFile

Abbildung 8: Radverkehrszielnetz



Mobilitätskonzept Rhede
Radverkehr & Mikromobilität


Radwegenetz


Stand: Juli 2022


 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.


 **STADT RHEDE**

Radverkehrsnetz

 Radschnellweg

 Hauptnetz

 Nebennetz

 Freizeitnetz



Karte ohne Maßstab

Kartengrundlage:

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, INCREMENT P, GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), © OpenStreetMap contributors, GIS User Community

B1.1 Umsetzung des Radschnellwegs



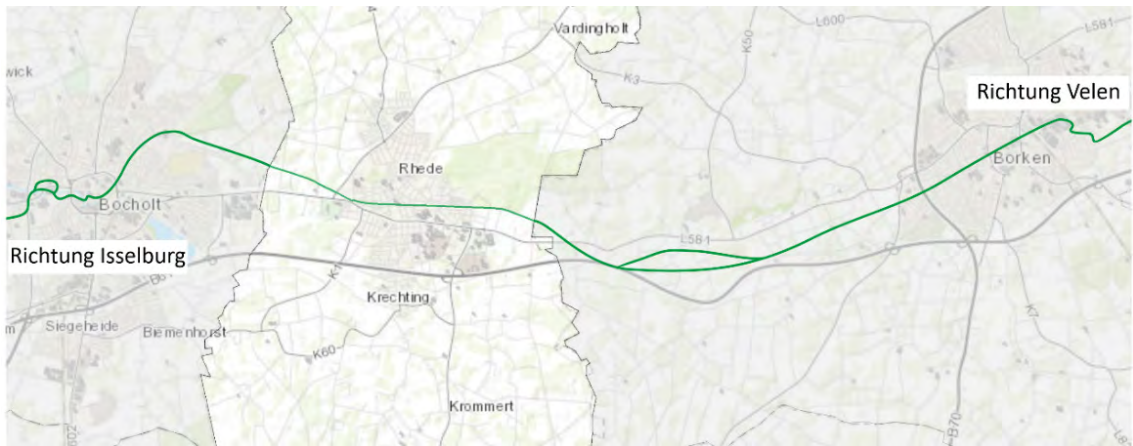
<p>Anlass</p> <p>Der Radschnellweg „Westmünsterland“ (RS2) von Isselburg über Bocholt, Rhede und Borken bis nach Velen ist als schnelle interkommunale Radverkehrsverbindung geplant. Durch eine möglichst kreuzungsfreie oder alternativ bevorrechtigte Trassierung auf Basis der stillgelegten Bahntrasse Isselburg - Coesfeld können hohe Entwurfsgeschwindigkeiten bis zu 30 km/h sicher im Radverkehr erreicht werden. Mit dem Radschnellweg soll das Fahrrad auch auf mittleren Distanzen konkurrenzfähiger zum Auto werden. Für eine hohe Qualität wird ein Radschnellweg mit einer Breite von 4,0 m gebaut und von einem Gehweg von 2,5 m Breite begleitet. Eine konsequente Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr verringert das Konfliktrisiko und garantiert eine höchstmögliche Sicherheit. Der zukünftige Radschnellweg erschließt als wichtigste Ost-West-Achse das komplette Stadtgebiet und liegt sehr verkehrsgünstig südlich der Innenstadt.</p>			
<p>Priorität</p> <p>!!!</p>	<p>Personalaufwand</p> <p></p>	<p>Kostenklasse</p> <p>€€€€</p>	<p>Zeitraumen</p> <p></p>
<p>Zentrale Akteure</p> <p>Straßen.NRW, Kreis Borken, angebundene Kommunen</p>		<p>Förderung</p> <p>Kostenträger: Straßen.NRW</p>	<p>Kosten-Wirkung</p> <p>sehr hoch</p>
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Eigenständiger 4,0 m breiter Radweg auf stillgelegter Bahntrasse mit 2,5 m begleitendem Gehweg auf Rheder Stadtgebiet ➤ Unter- oder Überführung an kreuzenden Straßen oder Bevorrechtigung des Radschnellwegs 			

Abbildung 9: Projektierte Trasse des Radschnellwegs



B1.2 Einrichtung einer attraktiven Nord-Süd-Achse



Anlass

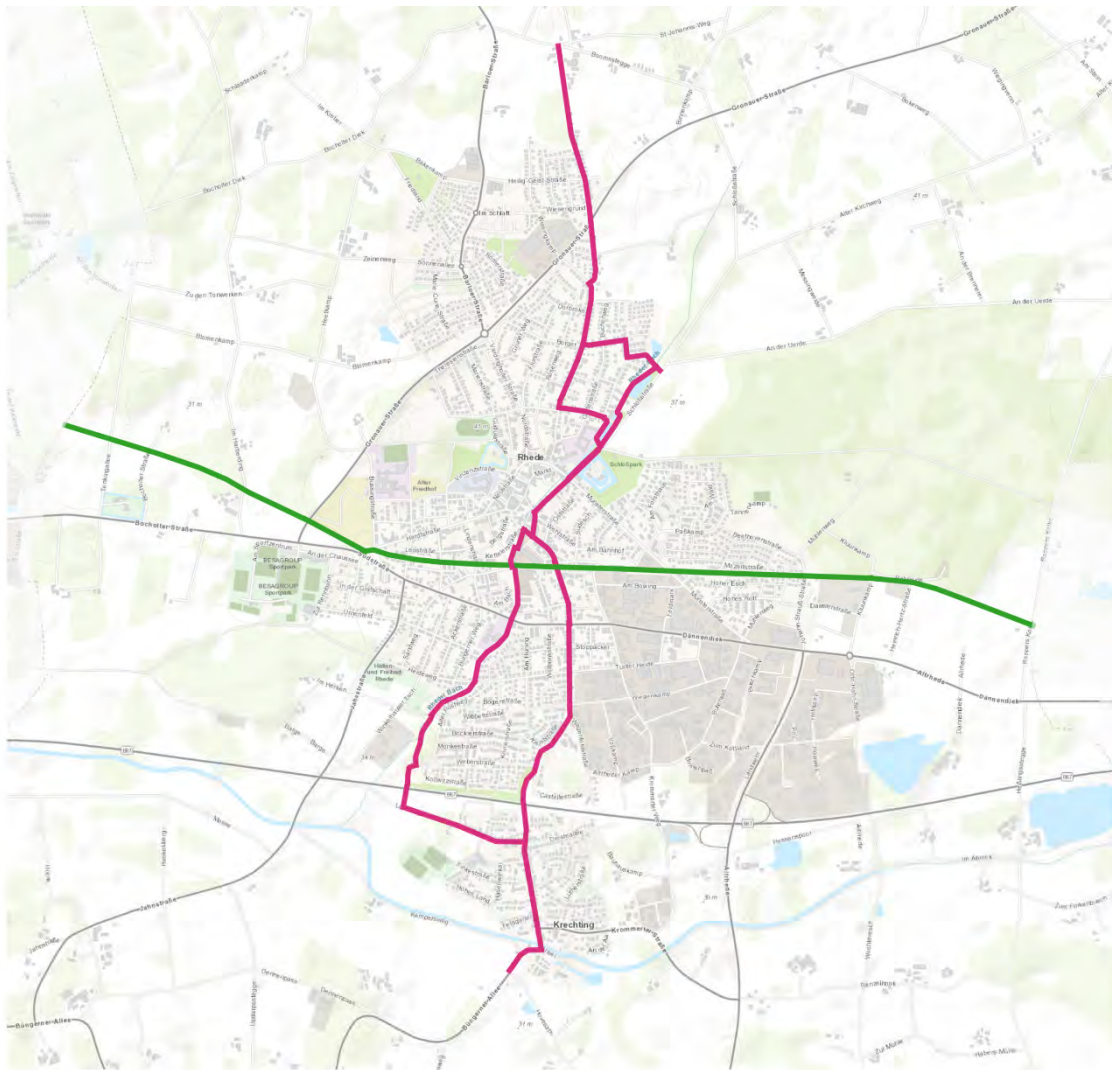
Um Rhede schnell und sicher mit dem Rad von Norden nach Süden zu durchqueren, fehlt es an einer durchgehenden qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindung. Auch vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung von Radvorrangachsen ein Umsetzungsziel des Zielkonzeptes. Mit dem Weg am Rheder Bach besteht zwar eine gute Basis (vor allem wegen der abseits vom MIV isolierten Streckenführung), jedoch ist der Weg heute relativ schmal ausgebaut und die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr konfliktbehaftet. Das Ausbaupotenzial dort ist wegen der direkten Gewässernähe eingeschränkt. Es sollte daher geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen ein Ausbau in östlicher Richtung (zur Wohnbebauung hin) möglich ist. Auch verursachen die Knotenpunkte sehr hohe Zeitverluste. Aus diesem Grund wird eine weitere Nord-Süd-Achse vorgeschlagen, die von der Spolerstraße über den Birkenweg, die Burloer Straße, Auf der Stöckte, Schloßstraße, Deichstraße, Bahnhofstraße und über die Krechtinger Straße nach Krechting verläuft. Durch eine Ausweisung der Abschnitte in Tempo-30-Zonen als Fahrradstraßen, eine Bevorrechtigung der Radachse an untergeordneten Knotenpunkten und die Detektion/Voranforderung bei Ampeln ist eine deutliche Beschleunigung und Verbesserung des Radverkehrs zu erwarten. Als weitere Alternative bleibt die Führung am Rheder Bach in der Routenplanung enthalten, zumal der fahrradfreundliche Ausbau der Krechtinger Straße nach dem Stand der Technik sehr schwierig ist und eher als langfristiges Ziel zu bewerten ist.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen
-------------------------	----------------------------	-----------------------------	-----------------------

Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bürgerschaft	Förderung z. B. über Förderrichtlinie Nahmobilität NRW oder Stadt&Land (Bund)	Kosten-Wirkung hoch
--	---	-------------------------------

Bausteine
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau der Streckenabschnitte als Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz/Tempo-30-Zonen mit Überplanung bestehenden Parkens auf der Fahrbahn ➤ Perspektivischer Ausbau für den Radverkehr an der Krechtinger Straße mit hohem Standard. Eine Trennung vom Fußverkehr ist innerorts anzustreben. Die Umsetzung ist wegen Platzmangels ggf. schwierig. Ggf. muss auf eine Fahrbahnführung mit Piktogrammketten und die Anordnung von Tempo 30 zurückgegriffen werden (sofern straßenverkehrsrechtliche Grundlage vorliegt). ➤ Prüfung des Ausbaus des vorhandenen Rad-/Fußweges entlang des Rheder Baches ➤ Einrichtung von Vorrang an untergeordneten Knotenpunkten für die Fahrradstraßen ➤ Fahrradfreundliche Signalisierung an LSA, z. B. Voranforderung/Detektion an der Gronauer Straße und verbessertem Einbezug des Radverkehrs am Dännendiek/ Südstraße durch eigene Radverkehrssignalisierung und Aufstellbereiche ➤ Ggf. farbliche Gestaltung der Nord-Süd-Achse oder Wiedererkennbarkeit durch eigene Symbolik und Integration in die sog. HBR-Beschilderung (rote NRW-Radverkehrsbeschilderung)

Abbildung 10: Verlauf zentraler Nord-Süd-Achse im Radverkehr



Mobilitätskonzept Rhede Radverkehr & Mikromobilität

Einrichtung einer Nord-Süd-Achse

Stand: Juli 2022

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

 **STADT
RHEDE**

Radverkehrsachsen

 Radschnellweg

 Nord-Süd-Achse (2 Alternativen)

Kartengrundlage:

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, INCREMENT P, GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong),
© OpenStreetMap contributors, GIS User Community

B1.3 Ausbau von Fahrradstraßen

Anlass

Im Nebenstraßennetz Rhedes ist das Radfahren konfliktarm gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn möglich, dennoch wird die gemeinsame Fahrbahnnutzung nicht von allen Nutzer:innen als subjektiv sicher empfunden. Benutzungspflichtige Radwege oder Schutzstreifen/Radfahrstreifen sind in diesen Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Zur Stärkung wichtiger Achsen, der Erhöhung des Komforts und der Geschwindigkeit des Radverkehrs und der Sicherung von Radfahrenden werden auf ausgewählten Verbindungen Fahrradstraßen vorgeschlagen, die wenn nötig für den Kfz-Anliegerverkehr freigegeben werden sollen. Diese Fahrradstraßen ermöglichen das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden auf der Fahrbahn und können durch Vorrang an Knotenpunkten das Fahrradfahren beschleunigen. Besonders auf der wichtigen Nord-Süd-Achse und als Zubringer zu den Schulen werden die Fahrradstraßen als sinnvolle Netzelemente angesehen, um den Radverkehr zu bevorzugen und im Stadtbild noch präsenter zu machen. Die Fahrradstraßen eignen sich ebenfalls dazu, das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden dort zu verbessern, wo Radwege nicht möglich oder sinnvoll sind.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bürgerschaft, Kreis Borken	Förderung z. B. über Förderrichtlinie Nahmobilität NRW oder Stadt&Land (Bund)	Kosten-Wirkung hoch	

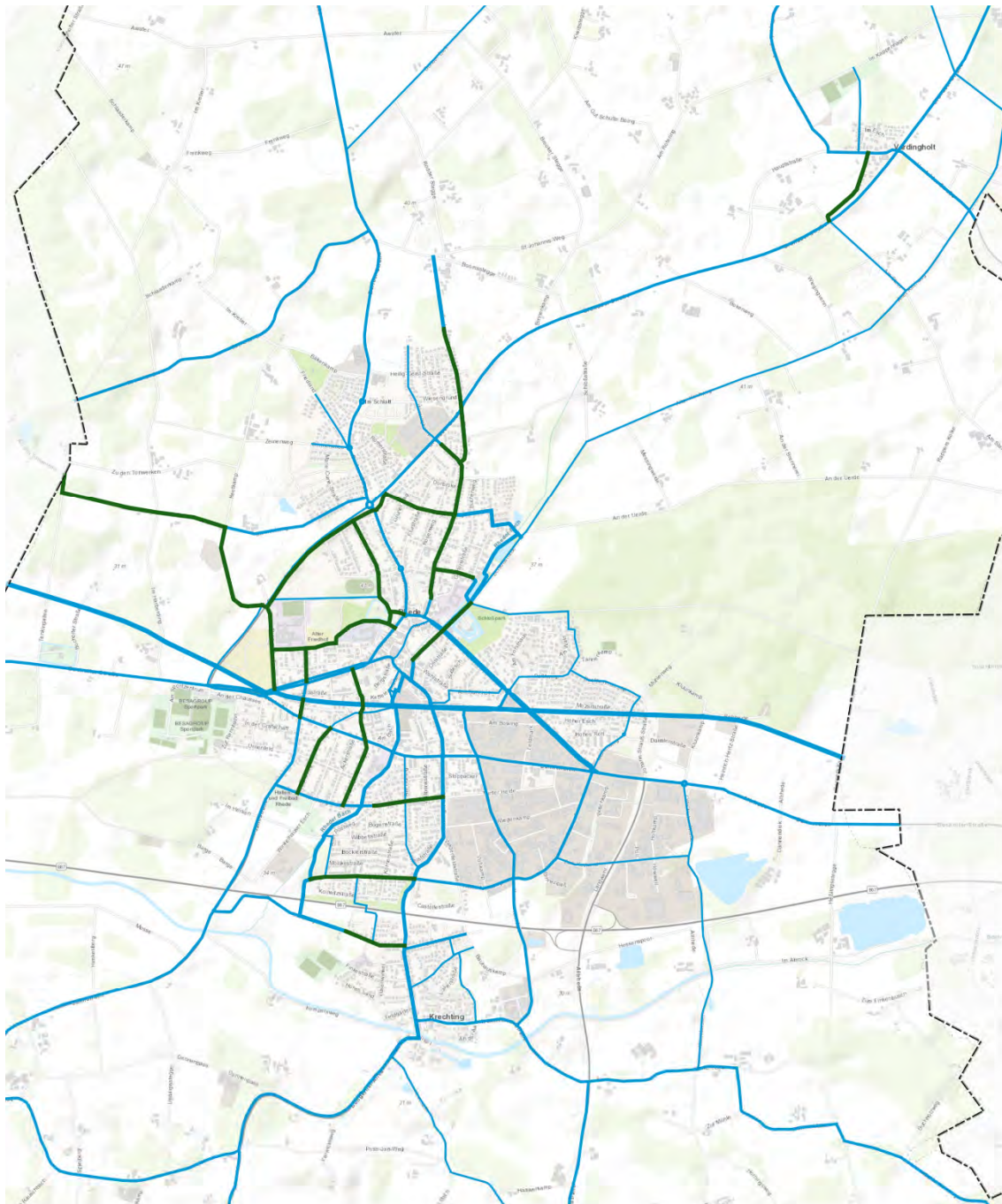
Bausteine

In

Abbildung 11 sind Empfehlungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen dargestellt. Diese sind sukzessive umzusetzen. Bei der Einrichtung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Höchstgeschwindigkeit immer 30 Km/h – kein Ersatz für verkehrsberuhigte Bereiche
- Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen mit Piktogrammen und ggf. Roteinfärbung von Kreuzungsbereichen und Streckenabschnitten – Orientierung an der Gestaltung der Stadt Bocholt zur Wiedererkennbarkeit für Verkehrsteilnehmende im Kreis Borken
- Orientierung am difu-Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen
- Möglichst zusammenhängende Strecken ohne Unterbrechung mit Fahrradstraßen ausstatten, um eine Beschleunigung des Radverkehrs zu erreichen
- Vorfahrt an Knotenpunkten beschildern und baulich durch Anrampungen oder Gehwegüberfahrten sichern
- Fahrbahnbreiten der Fahrradstraße von mindestens 4 m und Wegfall des Fahrbahnparkens bei geringeren Restfahrbahnbreiten, bei zugelassenem Fahrbahnparken Markierung eines Sicherheitstrennstreifens.
- Umfangreiche Kommunikationsarbeit und Sanktionierung zu Beginn erforderlich

Abbildung 11 Verlauf möglicher Fahrradstraßen



Mobilitätskonzept Rhede Radverkehr & Mikromobilität

Fahrradstraßen

Stand: Juli 2022



Fahrradstraßen

— Mögliche Fahrradstraßen

— Radverkehrsnetz Rhede

Kartengrundlage:

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, INCREMENT P, GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong),

© OpenStreetMap contributors, GIS User Community

B1.4 Radwegenetz in der Kernstadt

Anlass

Neben den in den Bausteinen B1.1 bis B1.3 genannten wichtigen Routen und Teilmaßnahmen ist ein grundlegendes Basisnetz elementar, damit alltägliche Wege zunehmend auf das Fahrrad verlagert werden können. Lücken in diesem Netz, sowohl fehlende als auch mangelhafte Infrastruktur, haben einen direkten Einfluss auf die Attraktivität des Gesamtweges.

Zur Schaffung eines Basisnetzes in der Kernstadt sollten alle Verbindungen des Grundnetzes (siehe Abbildung 8) entsprechend des Maßnahmenkatasters im Anhang aufgewertet werden. Grundlage für die vorgeschlagene Maßnahmen bilden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der aktuell gültigen Fassung. Auch aktuelle Erkenntnisse der Unfallforschung sind dabei zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen wurden entsprechend der Handlungserfordernis (Wie schwerwiegend ist der derzeitige Mangel?) und der Verbindunktionsfunktion (Wie hoch ist die Bedeutung für den Radverkehr?) auf einer fünfstufigen Skala priorisiert. Die Priorisierung für den Bereich der Kernstadt ist in Abbildung 12 dargestellt.

Das Ziel ist es auch in der Fläche überall ein sicheres Angebot für den Radverkehr zu schaffen, um alle Ziele des Radverkehrs direkt und schnell anzubinden.

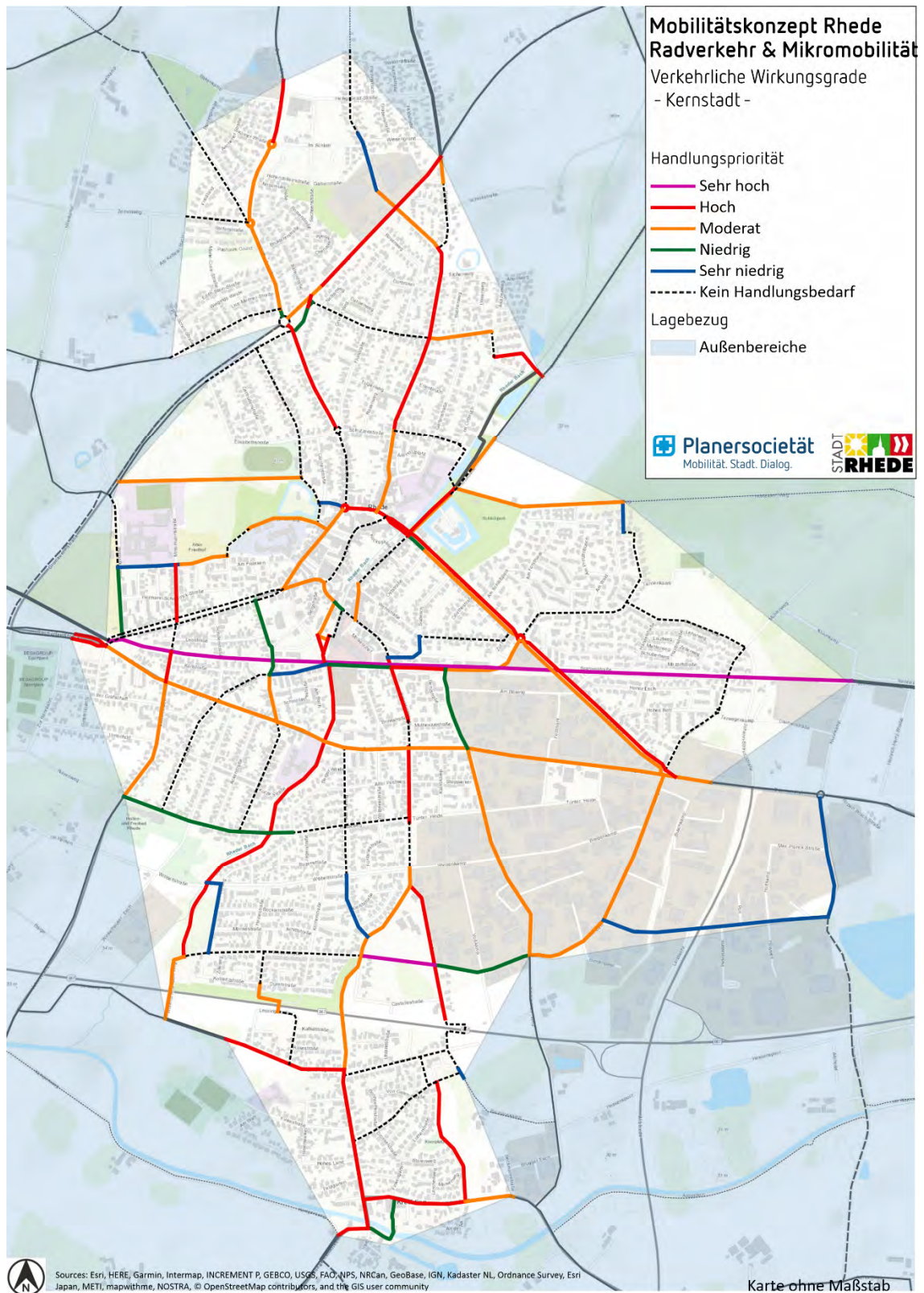
Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
------------------------	---	--------------------------------	--

Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bürgerschaft, andere Baulasträger	Förderung z. B. über Förderrichtlinie Nahmobilität NRW oder Stadt&Land (Bund)	Kosten-Wirkung mittel
---	---	---------------------------------

Bausteine

- Ausbau aller Alltagsradwege mit Asphaltdecke oder ggf. längsverlegtem fassenlosem Pflaster, Verwendung vom Rampensteinen anstelle vollständiger Absenkungen an Grundstückszufahrten
- Schaffung von ausreichend breiten Wegen für mehr Radverkehr und breitere Fahrräder
- Beginn mit relativ einfach umsetzbaren Maßnahmen: Entfernung von Umlaufsperrern, Bordsteinabsenkungen, Markierung von Schutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen, Erneuerung von Oberflächen und Einbau von Asphaltdecken
- Ergänzung um Kommunikationsangebote und Beschilderung, z. B. für Fahrradstraßen oder "Radfahrende auf der Fahrbahn"
- Neu- und Ausbau von Straßen begleitenden Radwegen (siehe Abbildung 14 Prioritätenliste für straßenbegleitende Radwege)

Abbildung 12: Handlungsprioritäten in der Kernstadt



B1.5 Radwegenetz in den Außenbereichen

Anlass

Zur Schaffung eines vollständigen Basisnetzes (siehe Abbildung 8) für den Alltagsradverkehr müssen neben den Verbindungen der Kernstadt auch die Verbindungen zu den Außenbezirken bzw. zwischen diesen ausgebaut werden. Auch hier ist ein lückenloses Netz nutzbarer und sicherer Radverkehrsanlagen notwendig, um weitere Wege auf den Radverkehr zu verlagern.

Im Vergleich zu den durch enge Straßenräume geprägten Maßnahmen in der Kernstadt liegt der Fokus im Außenbereich auf straßenbegleitenden Radwegen neben Landstraßen sowie dem Ausbau der vielfach vorhandenen Wirtschaftswegen. Der Ausbau sollte ebenfalls gemäß den aktuellen Standards der ERA erfolgen und neue Forschungsergebnisse berücksichtigen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind der Anlage Maßnahmenkataster zu entnehmen.

Die Maßnahmen wurden mit derselben Verknüpfung zwischen Handlungsbedarf und Netzbedeutung priorisiert wie die Maßnahmen in der Kernstadt. Die Priorisierung der Maßnahmen ist in Abbildung 13 dargestellt.

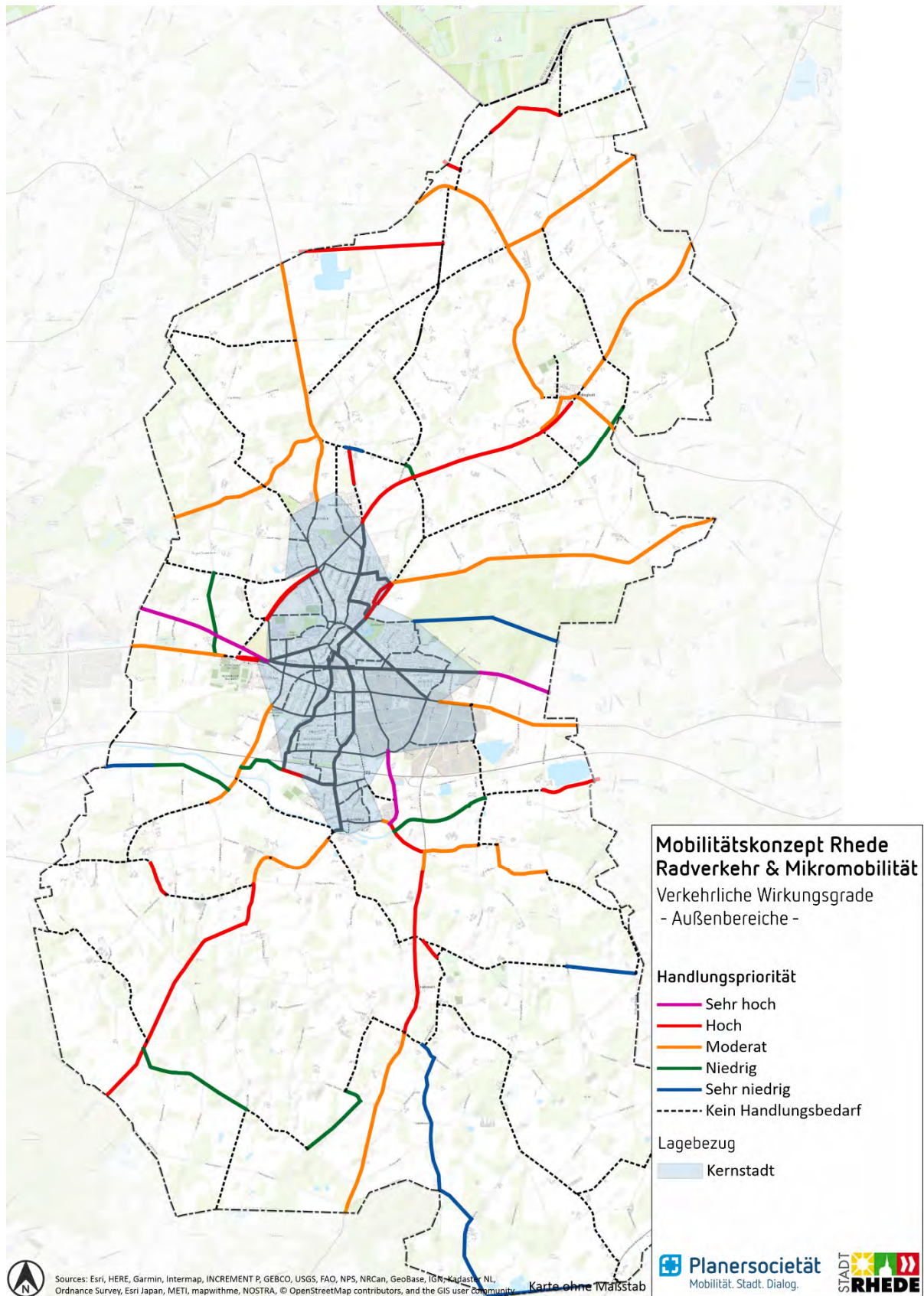
Das Ziel ist es in den Verbindungen zu den Außenbezirken ein sicheres Angebot für den Radverkehr zu schaffen, um alle Ziele des Radverkehrs außerhalb der Kernstadt direkt und sicher anzubinden. Daher sind bereits im ländlichen Wege Konzept Radwegachsen identifiziert worden, welche auch den Ausbaustandard der Wege definieren.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeiträumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bürgerschaft, andere Baulastträger	Förderung z. B. über Förderrichtlinie Nahmobilität NRW oder Stadt&Land (Bund)	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

- Wo möglich, Ausbau aller Alltagsradwege mit Asphaltdecke oder in vergleichbarer Qualität. Schaffung von ausreichend breiten Wegen für mehr Radverkehr und breitere Fahrräder
- Beginn mit relativ einfach umsetzbaren Maßnahmen: Rückbau von Umlaufsperrern, Erneuerung von Oberflächen, Schaffung sicherer Quermöglichkeiten
- Insbesondere an stark befahrenen Landes- und Kreisstraßen wird ein straßenbegleitender Radweg mit einer Breite von $\geq 2,50$ m empfohlen. An stark befahrenen Hauptwirtschaftswegen wird bei einer Sanierung eine Verbreiterung auf $\geq 4,50$ m oder sogar ein straßenbegleitender Radweg mit einer Breite von $\geq 2,50$ m empfohlen (siehe Abbildung 14 Prioritätenliste für straßenbegleitende Radwege)
- An Wirtschaftswegen, die als Nebenwege ausgewiesen sind und zudem eine Funktion im Radverkehrsnetz haben, wird bei einer Sanierung die Verbreiterung auf $\geq 3,50$ m empfohlen
- Ergänzung um Kommunikationsangebote und Beschilderung, z. B. für Fahrradstraßen oder "Radfahrende auf der Fahrbahn"

Abbildung 13: Handlungsprioritäten in den Außenbereichen



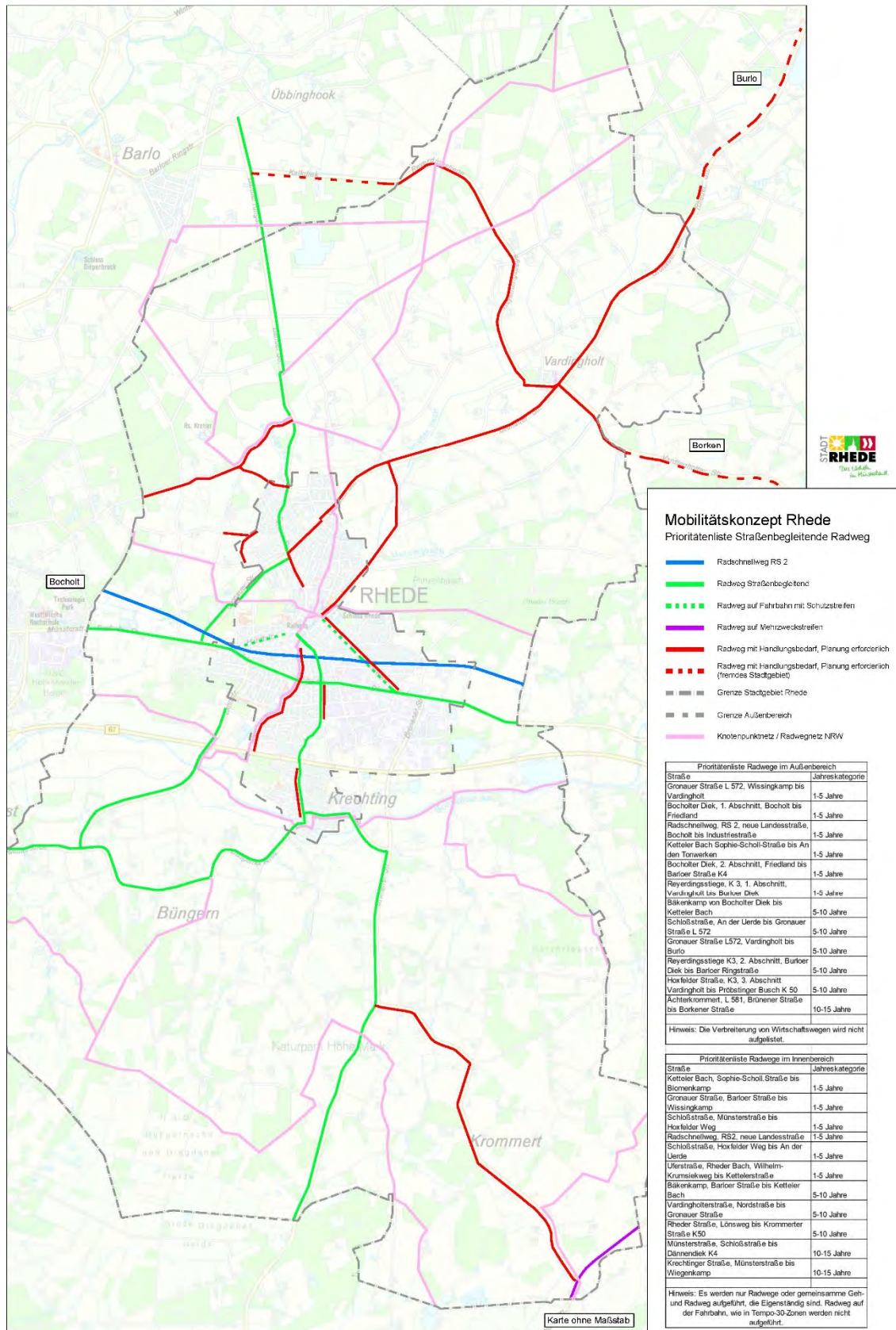


Abbildung 14 Prioritätenliste Straßenbegleitende Radwege

B2 Ausbau von Radabstellanlagen

Anlass

Das Fahrrad am Wohnort und Zielort sicher abstellen zu können, ist eine wichtige Grundbedingung für den Radverkehr. In Rhede sind bereits viele Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum vorhanden. Viele Fahrradparker sind außerdem ADFC-zertifiziert und bieten somit einen guten Diebstahl- und Vandalismusschutz. Auffällig ist auch die starke Nachfrage nach Fahrradparkmöglichkeiten in der Innenstadt. Besonders im Umfeld der Haltestelle Gudulakirche wird dies deutlich, wo eine partielle Überlastung zu beobachten ist. Auch am Rathaus ist eine übergroße Nachfrage nach überdachten Fahrradparkern festgestellt worden.

Trotz der vielen guten Fahrradparkmöglichkeiten ist die Neuausstattung noch nicht abgeschlossen. Nicht mehr anforderungsgerechte Vorderradklappen sind z. B. beim Hallen- und Freibad, an der Haltestelle Am Böwing und an den Schulen noch schwerpunktmäßig vorhanden. Für längere Abstellauern z. B. für Mitarbeitende oder bei ÖPNV-Haltestellen fehlen außerdem Überdachungen.

In Kooperation mit dem Stadtmarketing, dem Einzelhandel und weiteren Betrieben sollte auch in stärker durch die Öffentlichkeit frequentierten Bereichen auf eine deutliche Ausweitung des Angebots an Radabstellanlagen hingewirkt werden (siehe auch Maßnahme G3.1).

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeiträumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung z. B. über Förderrichtlinie Nahmobilität NRW oder Stadt&Land (Bund)	Kosten-Wirkung hoch	











































Bausteine

Es wird eine abgestufte, hochwertige und einheitliche Gestaltung von Radabstellanlagen empfohlen. Es ist nach Ort, Ziel und Abstelldauer zu differenzieren.

- Anlehnbügel mit Rahmenanschließmöglichkeit als Basisangebot für das Fahrradparken
- Für längere Abstellauern werden Überdachungen und umzäunte/abgeschlossene Fahrradparkmöglichkeiten erforderlich (z. B. Rathaus)
- Wichtig ist eine städtebaulich vorteilhafte Einpassung und hochwertige Gestaltung von größeren baulichen Fahrradparkmöglichkeiten. Eine städtebaulich vorteilhafte Umnutzung von leerstehenden Ladengeschäften als Fahrradparkhaus ist eine zu prüfende Option⁴.
- Das Parken muss auch für mehr und mehr spezielle Fahrzeuge wie Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern, E-Scooter usw. ermöglicht werden
- Schwerpunktmäßiger Ausbau in der Innenstadt und an den Bushaltestellen
- Für den Freizeitradverkehr sind (weitere) Lademöglichkeiten für Pedelecs wünschenswert. Insbesondere bei der Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (G3.1) sollte der Ausbau von Lademöglichkeiten eine Rolle spielen.

⁴ <https://www.fahrrad-kamen.de/radparkhaus>

Abbildung 15: Mögliche Qualitätsstandards für das Fahrradparken in Rhede

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente
Verknüpfung mit ÖPNV	Bahnhof / Busbahnhof		      	
		Mehrere Stunden, Tagesparken	 	   
	Bus-Haltestelle mit mittleren Nutzungsaufkommen			
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		 
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	       	
	Ortsteilzentren / Nahversorger / zentrale Versorgungsbereiche	Längere Erledigung, mehrere Std., kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.	   	
Bildungs- und Freizeiteinrichtungen	Fachhochschule, weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	 
	Sportplatz, Schwimmbad, Museum, touristische Ziele etc.	Mehrere Stunden	 	 

-  Reine Anschließfunktion
-  Luftpumpe
-  Gepäckaufbewahrung
-  Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
-  Werkzeug
-  Abstellanlagen für Lastenräder
-  Überdachte Anlage
-  Lademöglichkeit
-  Besonderer Service (z. B. Reparatur)

2.3 ÖPNV & Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

Mit einem Anteil von 4 % (2016) am Modal-Split ist der ÖPNV der am wenigsten genutzte Verkehrsträger in Rhede. Am häufigsten wird der ÖPNV von Personen unter 18 Jahren genutzt, d.h. er spielt überwiegend im Schülerverkehr eine wichtige Rolle; also bei einer Nutzergruppe, die in ihrer Verkehrsmittelwahl deutlich eingeschränkt ist.⁵ Eine der zentralen Herausforderungen ist damit, den ÖPNV auch für andere Nutzergruppen und Verkehrszwecke (bspw. Wege zur Arbeit oder zum Einkauf) attraktiver zu machen.

Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: hohe Haltestellendichte, dichtes Liniennetz und Fahrtenangebot und attraktive Tarife. Dies stellt jedoch gerade in ländlicheren Regionen, in denen ein dichtes Liniennetz aufgrund der geringen Siedlungsdichte meist nicht wirtschaftlich zu betreiben ist, eine große Herausforderung dar. Attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und einem starken ÖPNV-Angebot auf Hauptverbindungen als Basis können eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNVs und zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund darstellen. Zusätzlich werden aktuell bedarfsorientierte Systeme („OnDemand-Angebote“) in mehreren Kommunen Deutschlands als attraktives und individuelles ÖPNV-Angebot eingeführt und getestet. Auch in Rhede hat der Bürgerbus sein Angebot Anfang 2022 auf ein bedarfsorientiertes System umgestellt.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Rhede ermittelt:

- Verbesserung der Anbindung der Außenbereiche an die Kernstadt.
- Bessere Erschließung der in der Bestandsanalyse als mangelhaft erschlossen identifizierten Stadtgebiete.
- Überprüfung der Möglichkeiten zur Optimierung des ÖPNV-Liniennetzes
- Entscheidung bzgl. der zukünftigen Linienführung des S75 herbeiführen und entsprechende Weiter- bzw. Neuentwicklung der zentralen Haltestelle zu einer attraktiven Mobilstation.
- Weiterentwicklung des bestehenden Bürgerbusangebots.
- Verbesserung des Angebots in den Schwachverkehrszeiten (auf lokaler und regionaler Ebene).
- Bessere Ausstattung von Haltestellen mit Radabstellanlagen, insbesondere in Außen-/Randbereichen, um dortige Erschließungslücken durch eine bessere Haltestellenerreichbarkeit und -nutzbarkeit mit dem Fahrrad abzumildern.

⁵ Vgl. Kommunalauswertung Rhede Mobilitätsuntersuchung 2016

Die Zieldimensionen „Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit“ und „Stärkung des Umweltverbunds zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für das Handlungsfeld ÖPNV & Intermodalität. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, liegt der Schwerpunkt der folgenden Maßnahmenfelder auf der Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebots sowie der Aufwertung und Weiterentwicklung der Haltepunkte zu attraktiven Verknüpfungspunkten. Im Unterschied zu den anderen Handlungsfeldern ist der Einfluss der Stadt auf die Umsetzung der meisten ÖPNV-Maßnahmen beschränkt, dennoch sind die aufgeführten Maßnahmen für die Erreichung der Ziele wichtig und werden hier dargestellt. In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmenfelder als Übersicht dargestellt.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht ÖPNV & Intermodalität

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Verbesserung der Busanbindung	Oberpunkt
1.1.	Optimierung der innerörtlichen ÖPNV-Linienführung	hoch
1.2.	Einführung Baumwollexpress	hoch
1.3.	Stärkung des lokalen Busangebots und der Anbindung Bocholts	Schlüssel
1.4.	Entwicklung eines Konzepts für die langfristige Sicherung des Bürgerbusangebots	Schlüssel
1.5.	Sicherstellung der Anschlüsse an umliegenden Bahnhöfen	hoch
1.6.	Ausbau des Fahrtenangebots in den Schwachverkehrszeiten	hoch
2.	Aufbau von intermodalen Schnittstellen	mittel
3.	Unterstützung von Sharing-Angeboten	Oberpunkt
3.1.	Aufbau eines Carsharing-Angebots	Schlüssel
3.2.	Aufbau eines Lastenradverleihs	niedrig
3.3.	Prüfung eines Ridesharing-Angebots	niedrig
4.	Weiterentwicklung der Tarifstruktur	niedrig

C1 Verbesserung der Busanbindung

Anlass

Überörtlich stellen die Linien S75, R51 und ab Ende 2022 der Baumwollexpress (X80, in einem zweijährigen Testbetrieb) die Verbindung zu den umliegenden Städten und Gemeinden her und fungieren als leistungsstarke Hauptverbindungen des ÖPNVs, die es in den nächsten Jahren weiter zu stärken gilt. Über diese Buslinien besteht Anschluss an die Bahnhöfe Bocholt und Borken, und von dort in Richtung Ruhrgebiet und die dortigen Fernverkehrsbahnhöfe. Über den S75 ist zusätzlich der Fernverkehrsbahnhof Münster Hbf und das für 2030 geplante S-Bahnnetz Münsterland zu erreichen.⁶

Auf lokaler Ebene stellt das bedarfsorientierte Bürgerbusangebot eine wesentliche Säule des ÖPNVs dar. Seit Anfang 2022 müssen Fahrgäste ihre Fahrtwünsche vorher anmelden (online oder telefonisch) und entweder beim Ein- oder Ausstieg eine Haltestelle nutzen. Damit steht den Rheder:innen ein flexibles und attraktives Angebot für die Wege innerhalb Rhedes zur Verfügung. Für die Abwicklung der Schülerverkehre stellen drei bestehende Schulbuslinien ein gutes Angebot dar. Um die Haltepunkte der überörtlichen Linien (S75, R51 und X80) besser zu verknüpfen und die Gewerbegebiete Rhedes anzubinden, sollte ein zusätzliches regelmäßiges, innerörtliches Linienangebot geschaffen werden. Angesichts der engen Verknüpfungen zwischen Rhede und Bocholt ist die Ausweitung dieser neuen Linie nach Bocholt zu empfehlen: diese böte abseits der Hauptachsen (S75, R51 und X80) umstiegsfreie und regelmäßige Verbindungen nach Bocholt.

Maßnahmen

Die „Verbesserung der Busanbindung“ Rhedes beinhaltet folgende Maßnahmenbausteine:

- Sicherstellung der überörtlichen ÖPNV-Anbindung der zentralen Innenstadt-Haltestelle Gudulakirche
- C1.1 Optimierung der innerörtlichen ÖPNV-Linienführung zur verbesserten Anbindung nördlicher Siedlungsbereiche
- C1.2 Einführung des Baumwollexpress
- Abbau von Erschließungsdefiziten und weitere Stärkung der Verbindung nach Bocholt: C1.3 Stärkung des lokalen Busangebots und der Anbindung Bocholts
- Beibehaltung und Stärkung des bedarfsorientierten Busangebots: C1.4 Entwicklung eines Konzepts für die langfristige Sicherung des Bürgerbusangebots

⁶ Über eine eigene Bahnanbindung (Bocholt – Coesfeld) wurde in Rhede und im Kreis Borken in den vergangenen Jahren intensiv diskutiert: Diese böte zwar einen deutlichen Mehrwert für das ÖPNV-Angebot (eigene Trassenführung und damit weniger stau- und störungsanfällig), ist aber aufgrund fehlender Grundstücksverfügbarkeiten im östlichen Bereich einer möglichen Trasse sowie eines im Vergleich zum Nutzen sehr hohen baulichen und finanziellen Aufwands kurz- und mittelfristig nicht wirtschaftlich realisierbar (siehe NWL 2020: Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Bocholt - Borken- Coesfeld (Münster). Der NWL (Zweckverband Westfalen-Lippe) erklärt in diesem Zusammenhang, dass ein hochwertiger Radschnellweg auf der Strecke ebenfalls eine begrüßenswerte Entwicklung sei. Denn auch hierbei handele es sich um eine Infrastruktur für den Umweltverbund und um einen Beitrag für die Mobilitätswende, der kurzfristig Wirkung entfalten könne. Positiv beurteilt der NWL, dass mit dem Radschnellweg die ehemalige Schienentrasse als Flächenband weiterhin erhalten bleibe, was auch für potenzielle zukünftige Entwicklungen von enormer Bedeutung sein könnte. So werde auch eine Schieneinbindung von Borken, Rhede und Bocholt als langfristige Zukunftsperspektive im Auge behalten.

C1 Verbesserung der Busanbindung

- Zur Gewährleistung einer guten Anbindung an das Schienennetz:
C1.5 Sicherstellung der Anschlüsse an umliegenden Bahnhöfen
- Zur Stärkung des ÖPNVs in den Randzeiten:
C1.6 Ausbau des Fahrtenangebots in den Schwachverkehrszeiten

C1.1 – Optimierung der innerörtlichen ÖPNV-Linienführung

Anlass

Aktuell verlaufen die Regionalbuslinien S75 und R51 auf der Achse Hardtstraße, Neustraße, Kirchstraße, Münsterstraße. Gerade auf Neustraße und Münsterstraße verhindern die schmalen Straßenräume eine schnelle Durchfahrt der Busse und es kommt immer wieder zu Konflikten mit Radfahrenden und dem Autoverkehr. Dies beeinträchtigt einerseits Reisezeit und Fahrplanstabilität des Busverkehrs, andererseits aber auch Fahrtkomfort und Sicherheitsgefühl der anderen Verkehrsteilnehmenden. Zusätzlich schmälern die Busse die Aufenthaltsqualität des zentralen Bereichs der Innenstadt rund um die Gudulakirche deutlich. Laut STEK soll hier die gastronomische Entwicklung forciert werden, was bei der derzeitigen ÖPNV-Situation einen Zielkonflikt darstellt.

Priorität

!!!

Personalaufwand



Kostenklasse

€ € € €

Zeitraumen

S75:



R51:



Zentrale Akteure

Kreis Borken, Zweckverband
Mobilität Münsterland, Stadt
Rhede

Förderung

FöRi-Nah, FöRi-MM

Kosten-Wirkung

hoch

Bausteine

Um eine schnellere und damit attraktivere Busverbindung zwischen Bocholt und Münster sowie eine verkehrlich verträglichere Situation in der Rheder Innenstadt zu erzielen, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Einrichtung einer zentralen Mobilstation im Bereich Süd- oder Bocholter Straße bis 2024 (zunächst in der Kategorie S, spätestens ab 2028 in der Kategorie L, siehe C2)
- Verlagerung der Linie S75 auf die Achse Südstraße/Dännendiek und Anbindung an die neue Haltestelle ab 2024 (wie auch durch den Kreistag am 16.12.2021 und den Rat der Stadt Rhede am 15.12.2021 beschlossen).
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur optimierten Anbindung des Haltepunktes, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr (spätestens bis 2028).
- Einrichtung der Zubringerlinie C75 gem. dem in den o.g. Sitzungen beschlossenen Liniensteckbrief und Fahrplan, um das Auseinanderfallen der Regionalbushaltestellen der Linien R51 und S75 zu kompensieren.
- Entwicklung eines innerörtlichen Bussystems zur Anbindung der Innenstadt mit zusätzlichen Verbindungen nach Bocholt unter Einbeziehung der Zubringerlinie C75 bis 2028 (siehe Maßnahme C1.3).

Die hier empfohlenen Maßnahmen zur Linienverlagerung basieren insbesondere auf dem 3.Nahverkehrsplan (2018) und dem ergänzenden Kurzgutachten zur Nahverkehrsplanung (2018) sowie den benannten politischen Beschlüssen. Da die Verlagerung der überörtlichen Buslinien im Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept immer wieder stark diskutiert wurde, soll die innerörtliche ÖPNV-Linienführung sowie die damit verbundene Haltestellenstruktur überprüft

C1.1 -Optimierung der innerörtlichen ÖPNV-Linienführung

werden. Die Haltestelle Gudulakirche soll grundsätzlich weiterhin an den überörtlichen ÖPNV angebunden bleiben.

C1.2 Einführung Baumwollexpress

Anlass

Der Kreis Borken hat in Kooperation mit den betroffenen Städten die Einführung des Baumwoll-expresses (X80) auf den Weg gebracht. Seit Herbst 2022 verbindet der Baumwoll-express die Orte Bocholt, Rhede, Burlo, Oeding, Vreden, Alstätte, Gronau und Bad Bentheim im 60-Minuten-takt. In Rhede sind auf Dauer zwei Haltestellen geplant: Barloer Straße und in Vardingholt, Ab-zweig Siedlung. Damit stellt die Einführung des Baumwoll-express eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots für die nördlichen Wohnlagen Rhedes und in die nördlichen Nachbargemeinden dar. Nach einem 2jährigen Probebetrieb soll der Kreistag entscheiden, ob und in welchem Umfang die Verkehrsleistungen auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrages fortgeführt werden. Nachdem der Kreis Borken das Linienangebot geschaffen hat, ist es nun Aufgabe der Stadt Rhede, die Haltestellen sowie deren Ausstattung und Fuß- und Radverkehrs-anbindung zu gestalten.

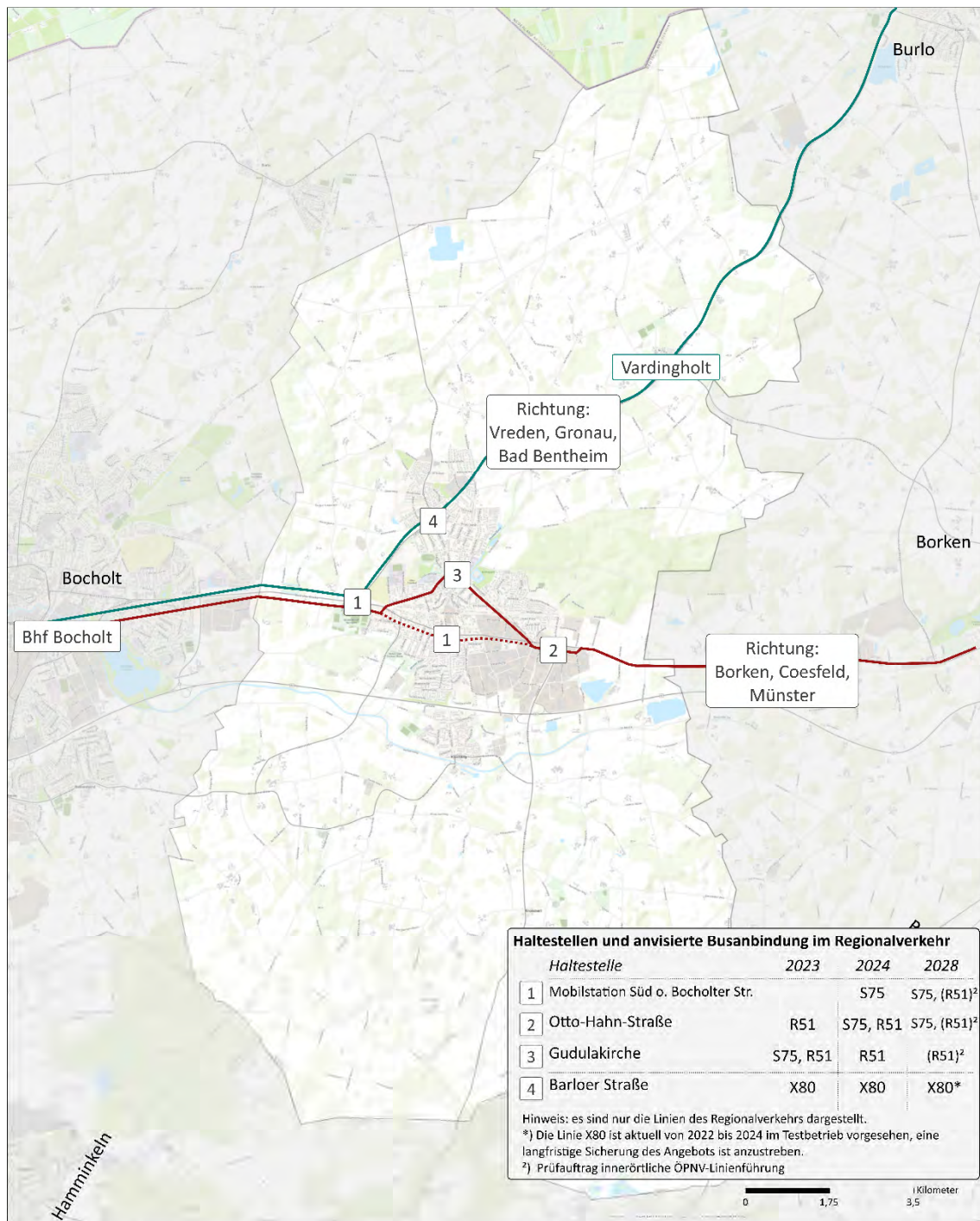
Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken, Zweckverband Mobilität Münsterland, Straßenbau- lastträger, Straßen.NRW	Förderung FöRi-Nah, FöRi-MM	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Zur Realisierung der Chancen, die der Baumwoll-express für Rhede als Wohn- und Arbeitsplatz-standort bringt, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Unterstützung der Einführung des Baumwoll-express (X80) gem. der aktuellen Planungen des Kreis Borken
- Einrichtung von zwei Haltepunkten mit Buskaps auf Rheder Stadtgebiet und Ausstattung gem. der Mobilstationensystematik (siehe C2): Kreisverkehr Barloer Straße (Kategorie M), Vardingholt Abzweig Siedlung (Kategorie S)
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur optimierten Anbindung der Haltepunkte, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr:
 - Haltepunkt Barloer Straße:
 - Ausreichend dimensionierte Zuwegung zu den Wartebereichen und Radabstellanlagen der Haltestellen.
 - Haltepunkt Vardingholt, Abzweig Siedlung:
 - Barrierefreie Querung an der Gronauer Straße Höhe Hoxfelder Straße, empfohlen wird eine Dunkelampel für den Fußverkehr (ermöglicht die sichere Querung zu Fuß Gehender).
- Ausreichend dimensionierte Zuwegung zu den Wartebereichen und Radabstellanlagen der Haltestellen.
- Unterstützung einer langfristigen Sicherung der Linie X80 nach erfolgreichem Probebetrieb.

Abbildung 16: Anpassung des Regionalbusverkehrs



Mobilitätskonzept Rhede

ÖPNV & Intermodalität

Stand: Mai 2023



C1.1 Verlagerung regionaler Busse

- Aktueller Verlauf der S75 und der R51
- - - - - Direkterer Verlauf der Linien S75 ab 2024

C1.2 Einführung Baumwollexpress

- Verlauf Baumwollexpress seit Herbst 2022 (zunächst in einem zweijährigen Testbetrieb)

Quelle: eigene Darstellung, auf Kartengrundlage Openstreetmap-Mitwirkende 2022

C1.3 Stärkung des lokalen Busangebots und der Anbindung Bocholts



Anlass

Durch die oben beschriebene Verlagerung der Linie S75 sowie die Einführung des Baumwoll-express X80 stehen deutliche Veränderungen des überörtlichen ÖPNV-Systems in Rhede an. Um die Maßnahme der Fahrzeitverkürzung der Linie S75 für die Nutzer:innen in Rhede zu kompensieren, hat der Kreis Borken die Linie C75 ab 2024 für einen Zeitraum von vier Jahren auf den Weg gebracht (Gudulakirche, Südstraße, Otto-Hahn-Straße). Zusätzlich hat der Bürgerbusverein im Januar 2022 sein bisheriges Linienangebot auf ein bedarfsorientiertes Angebot umgestellt.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen und einer gewünschten Stärkung der Anbindung nach Bocholt (siehe Zielkonzept A4) gilt es das ÖPNV-System neu zu ordnen.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken, Stadt Bocholt	Förderung FöRi-MM	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur besseren Anbindung Bocholts, Schließung von Erschließungsdefiziten auf Rheder Stadtgebiet und einer besseren Integration des Baumwoll-express in das ÖPNV-Angebot Rhedes wird die Weiterentwicklung der geplanten Linie C75 empfohlen. In Kooperation mit der Stadt Bocholt und dem Kreis Borken sollte daher ein entsprechendes Angebot entwickelt werden. Für ein attraktives und konkurrenzfähiges Busangebot für die Stadt Rhede sind folgende Aspekte wichtig:

- **Prioritär anzubinden sind:** Rhede Gudulakirche (R 51), Südstraße und Dännendiek/Gewerbegebiet (S75), Gronauer Straße (Baumwollexpress) künftige Mobilstation
- **Im Idealfall anzubinden:** Gewerbegebiet Süd, Krechting, Sportzentrum, Bocholt Bhf, Bocholt Krankenhaus (Zuständigkeit für ÖPNV in Bocholt liegt bei der Stadt Bocholt)
- **Fahrtenangebot:** Fahrtenangebote mögl. gemäß der Schichtarbeitszeiten in Gewerbegebieten und der Öffnungszeiten des lokalen Einzelhandels; Für den Linienbetrieb sollte mindestens ein 60-Minutentakt gelten.

Auf dieser Basis wurden die in Abbildung 17 dargestellten Varianten als Diskussions- und Entwurfsgrundlage erarbeitet

Aus Gutachtersicht wird eine Variantenbetrachtung durch ein Fachbüro empfohlen:

Es ist die gesamte innerörtliche ÖPNV-Linienführung sowie die damit verbundene Haltestellenstruktur zu überprüfen. Dabei ist Grundlage, dass die Haltestelle Gudulakirche an den überörtlichen ÖPNV angebunden bleibt.

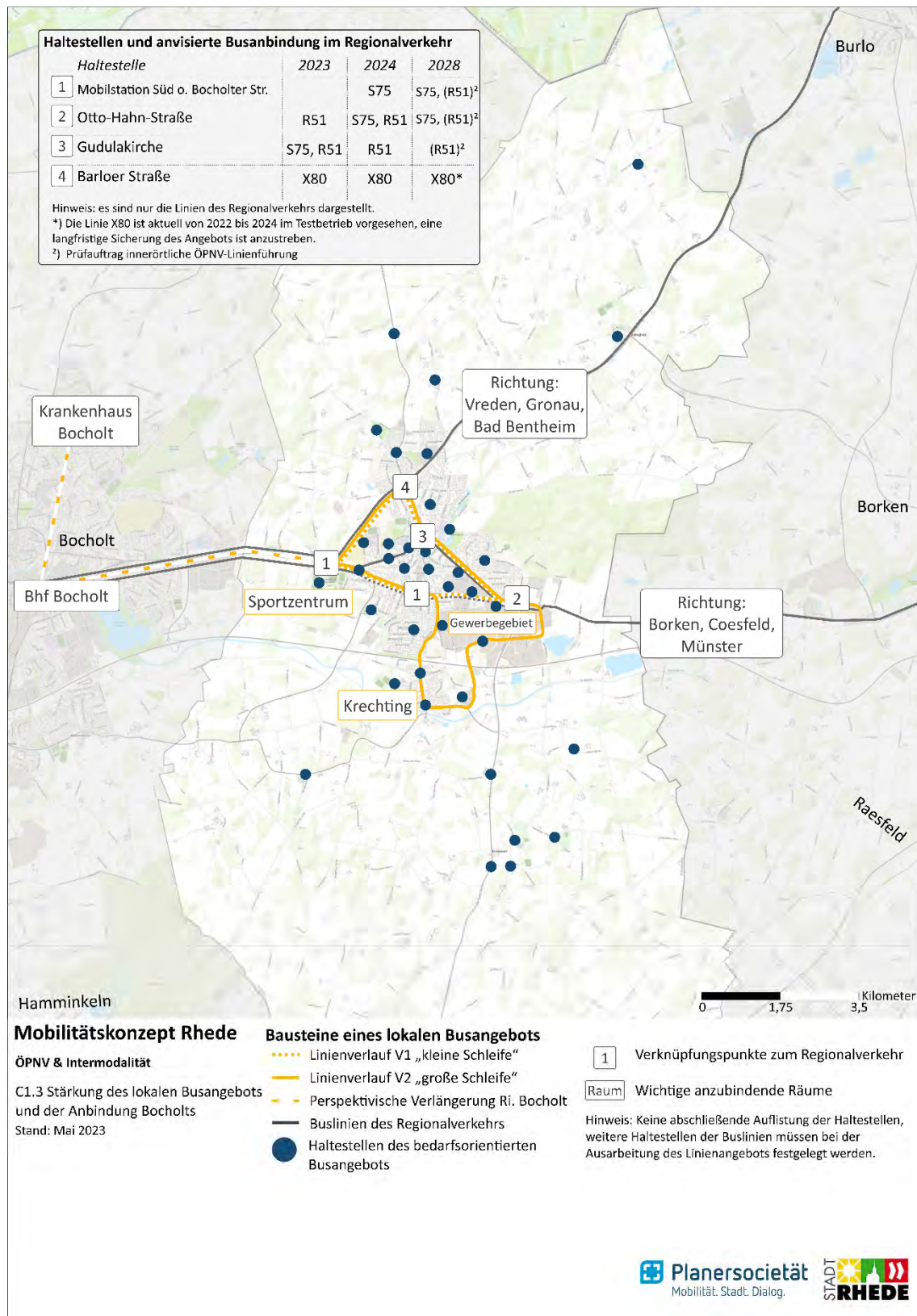
Hierdurch wird ein breites und damit einfach nutzbares Busangebot geboten, welches die benannten Räume Rhedes und die Regionalbushaltestellen bedient. Ergänzt wird es durch ein flexibles, bedarfsorientiertes Busangebot, welches auch auf wenig nachgefragten Relationen eine

C1.3 Stärkung des lokalen Busangebots und der Anbindung Bocholts



attraktive Mobilitätsoption für alle darstellt. Perspektivisch ist eine Ausweitung der Linie nach Bocholt zu empfehlen.

Abbildung 17: Varianten zur Stärkung des lokalen Busangebots und der Anbindung Bocholts




Quelle: eigene Darstellung, auf Kartengrundlage Openstreetmap-Mitwirkende 2022

C1.4 Entwicklung eines Konzepts für die langfristige Sicherung des Bürgerbusangebots

Anlass

Auf lokaler Ebene stellt das bedarfsorientierte Bürgerbusangebot eine wesentliche Säule des ÖPNVs dar. Seit Anfang 2022 müssen Fahrgäste ihre Fahrtwünsche vorher anmelden (online oder telefonisch) und entweder beim Ein- oder Ausstieg eine Haltestelle nutzen. Damit steht den Rheder:innen ein flexibles und attraktives Angebot für die Wege innerhalb Rhedes zur Verfügung. Allerdings basiert das Bürgerbusangebot aktuell auf dem ehrenamtlichen Engagement des Bürgerbusvereins. Um den wichtigen Beitrag des Bürgerbusses für die Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe der Bevölkerung ohne eigenen Pkw zu erhalten und auszubauen, gilt es daher, entsprechende Strukturen zur langfristigen Sicherung des Angebots zu entwickeln.

Priorität <i>!!!</i>	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bürgerbusverein, Kreis Borken, StadtBus GmbH Bocholt	Förderung Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Zur langfristigen Sicherung des bedarfsorientierten Bürgerbusangebots sind insgesamt die Zuständigkeiten (Aufgabenträgerschaft, Finanzierung, Fahrdienstleistung etc.), die Tarifierung im Spannungsfeld des Westfalentarifs, die Finanzierung inkl. Förderung, Rechtsgrundlagen und Genehmigungen zu klären.

Folgende Grundsatzentscheidungen sind vor einer genaueren Konzeptionierung des Angebots zu treffen:

- Bedeutung des bedarfsorientierten Busangebots im Mobilitätssystem Rhede (siehe Maßnahme C1.3); Empfehlung: Mindestens Fortführung auf städtischer Ebene
- Organisation und Finanzierung: Fortführung Bürgerbusverein (ggf. stärkere Einbeziehung lokaler Firmen und weiterer städtischer Akteure), Stadt Rhede, Kooperation mit StadtBus GmbH Bocholt.

Perspektivisch ist auch eine Ausweitung des Angebots auf den Kreis Borken vorstellbar, in Trägerschaft durch den Kreis Borken (siehe dazu

Beispiel 1: OnDemandVerkehr im Kreis Heinsberg)

Bei Fortführung des bedarfsorientierten Bürgerbusangebots ist eine bedarfsgerechte Ausstattung der Haltestellen in Anlehnung an Maßnahme C2 zu empfehlen.

Beispiel 1: OnDemandVerkehr im Kreis Heinsberg

Multibus

Der MultiBus ist ein mit Kleinbussen betriebenes, bedarfsorientiertes Angebot im Kreis Heinsberg, welches durch das öffentliche Verkehrsunternehmen WestVerkehr GmbH betrieben wird. Der Bus besitzt keinen festen Fahrplan und fährt die Bürger:innen nach Vorbestellung von Haltestelle zu Haltestelle. Für Haushalte, die weniger als 200m von den Haltestellen entfernt liegen, ist auch eine Haustürabholung möglich. Verfügbar ist der Bus im ganzen Kreisgebiet und soll vor allem in den Abendstunden die Defizite im Mobilitätsangebot ausgleichen.

Für die Nutzung des Multibusses fällt kein gesonderter Zuschlag an, es gilt der reguläre Tarif des Aachener Verkehrsbundes. Die Bedienzeiten sind werktags zwischen 20 und 1 Uhr, samstags von 6:30 bis 2 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen zwischen 9 und 1 Uhr. Aus Kapazitätsgründen arbeitet WestVerkehr mit Taxi- und Busunternehmen zusammen, die in festgelegten Bedienungszeiten Fahrten mit ihren eigenen Fahrzeugen übernehmen. Im Rahmen der Einführung des Multibusses im Jahr 2003 konnte die Fahrleistung im Vergleich zum vorherigen Linienverkehr um 157.000 Kilometer reduziert und die Fahrgastzahlen erhöht werden. So konnte die Wirtschaftlichkeit stark verbessert werden, sodass nachfolgende Anpassungen im Jahr 2009/2010 zu einer wesentlichen Steigerung der Betriebseffizienz führten. Die erhöhte Nachfrage führte dazu, dass Teile der Multibusse mittlerweile wieder durch regulärem Buslinienverkehr ersetzt worden sind.

Quellen

<https://www.west-verkehr.de/index.php/de/ihr-bus/multibus>

<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufbus-multibus-heinsberg>

https://www.aachener-zeitung.de/allgemeines/multi-bus-wird-zur-erfolgsstory_aid-27016141

https://www.aachener-zeitung.de/allgemeines/lobende-worte-fuer-multi-bus-erfolgsstory_aid-25451403

https://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/MultiBus_Schlussbericht.pdf

C1.5 Sicherstellung der Anschlüsse an umliegenden Bahnhöfen

Anlass

Die Stadt Rhede verfügt über keinen direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Über die überörtlichen Buslinien (R51, S75 und ab Herbst 2022 X80) besteht Anschluss an die nahegelegenen Bahnhöfe in Bocholt und Borken sowie an den Fernverkehrsbahnhof in Münster. Mit dem X80 besteht seit Herbst 2022 (testweise) eine zusätzliche Verbindung nach Bocholt Bhf. und an die Bahnhöfe Gronau und Bad Bentheim, allerdings weisen letztere mit bis zu 82 Minuten sehr lange Fahrtzeiten auf. Damit der ÖPNV auch auf überörtlichen Wegen eine attraktive Option bildet, sind an den umliegenden Bahnhöfen die Anschlusssicherungen wichtig.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse Teil regulärer Verwaltungsarbeit	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Kreis Borken, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe	Förderung keine	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine


Grundsätzlich bestehen an den besonders relevanten Bahnhöfen Bocholt und Borken gute Umsteigebeziehungen sowohl auf den Wegen nach Rhede als auch von Rhede kommend. Lediglich am Bhf. Borken sind Umstiegszeiten von unter 5 Minuten sehr knapp bemessen.

- Die Stadt Rhede weist bei der anstehenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans auf die außerordentliche Relevanz der Anschlüsse für eine nachhaltige Mobilität der Rheder:innen und Besucher:innen der Stadt hin.
- Um auch mobilitätseingeschränkten Personen ein angemessenes Umstiegsangebot zu bieten, sollte am Bahnhof Borken zwischen der S75 und dem RE14 auf eine Umsteigezeit von 5 bis 10 Minuten hingewirkt werden.
- Zur Anschlusssicherung ist insbesondere auch eine hohe Fahrplanstabilität der betroffenen Bus- und Bahnlinien erforderlich. Die in C1.1 benannte Verlagerung der Linie S75 auf die Achse Südstraße/Dännendiek ist als Beitrag zur Steigerung der Fahrplanstabilität (und Beschleunigung) der betroffenen Linie zu sehen und dient damit auch der Sicherstellung der Anschlüsse an den umliegenden Bahnhöfen.

C1.6 Ausbau des Fahrtenangebots in den Schwachverkehrszeiten

Anlass

Neben dem Linienangebot stellt die Fahrtenhäufigkeit ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Busverkehrs dar. Regelmäßige und auch in den Randzeiten verkehrende Busse können dazu beitragen, den Busverkehr als Alternative zur Nutzung des Autos zu etablieren und für Personen ohne Auto die Mobilität zu erhöhen. Während auf lokaler Ebene mit der Weiterentwicklung des Bürgerbusangebots zu einem bedarfsorientierten System ein sehr flexibles und attraktives ÖPNV-Angebot entwickelt wurde, bestehen im überörtlichen Verkehr noch Defizite: Gerade in den Abendstunden (geringes/kein Fahrtenangebot) und am Wochenende (meist 120-Minuten-takt) ergeben sich noch deutliche Verbesserungsbedarfe. Allerdings liegt hier, wie bei den meisten ÖPNV-Maßnahmen, die Zuständigkeit nicht bei der Stadt Rhede, Vorschläge können jedoch gegenüber dem Aufgabenträger formuliert werden.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse Teil regulärer Verwaltungsarbeit	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Kreis Borken, Zweckverband Mobilität Münsterland	Förderung		Kosten-Wirkung sehr hoch

Bausteine

Zur Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs in den Schwachverkehrszeiten sollte die Stadt Rhede darauf hinwirken, dass im überörtlichen Verkehr im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Kreises Borken geprüft wird, ob das Fahrtenangebot in den Abendstunden (geringes/kein Fahrtenangebot) und am Wochenende, insbesondere auf der Linie S 75, ausgeweitet werden kann.

Gerade für den Bereich Rhede – Bocholt wird die Prüfung der Angebotsausweitung durch den Kreis Borken im Rahmen der Nahverkehrsplanung angeregt. Auf dieser Relation ist auch in den Abendstunden mit hoher Nachfrage zu rechnen bzw. kann ein entsprechendes Angebot eine erhöhte Nachfrage bewirken.

C2 Aufbau von intermodalen Schnittstellen

Anlass

Zahlreiche Haltestellen Rhedes verfügen bereits über Radabstellanlagen und bieten so eine gute Voraussetzung für die Verknüpfung von Rad und Bus. Allerdings weisen die Radabstellanlagen teils noch Defizite auf (bspw. veraltete Vorderradhalter, fehlende Überdachung). Diese Mängel in der Ausstattung der Haltestellen hat die Stadt Rhede erkannt und 2020 mit einer Richtlinie zur Ausstattung von Haltestellen reagiert. In dieser steht die Verknüpfung von Rad und Bus im Vordergrund. Um das Busangebot noch mit weiteren Verkehrsarten zu verknüpfen und die Haltestellen aufzuwerten, wird der Aufbau von intermodalen Schnittstellen empfohlen: Diese erleichtern multi- und intermodales Verkehrsverhalten und dienen als Schnittstellen des Umweltverbunds mit systematischer Vernetzung mehrerer Verkehrsarten. Durch die attraktive und einladende Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten des Umweltverbunds gewinnt der Umweltverbund insgesamt und der ÖPNV im speziellen an Bedeutung.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-MM	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

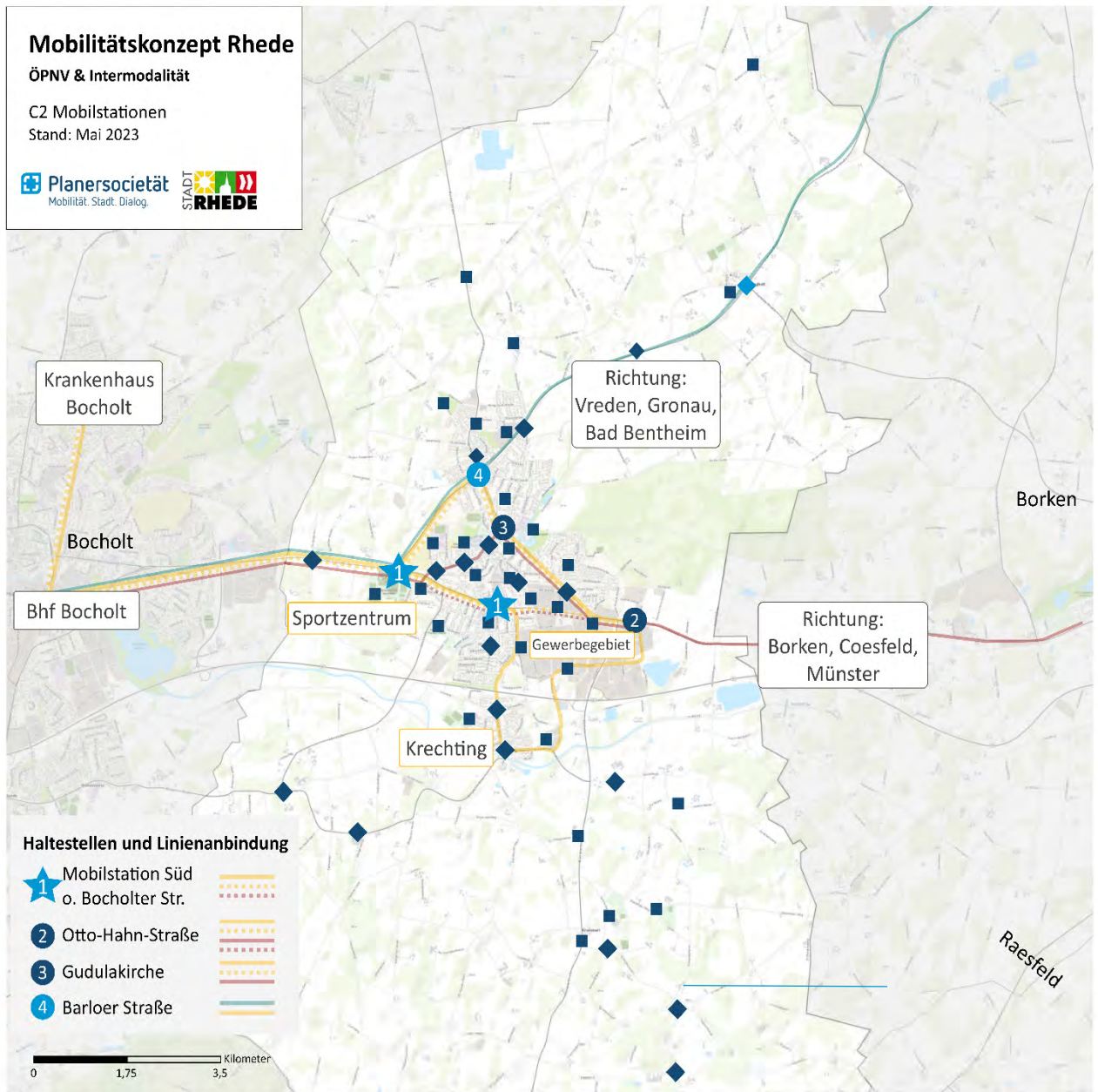
Das folgende System von intermodalen Schnittstellen definiert je nach Bedeutung der Haltestelle verschiedene Ausstattungsmerkmale, die es anzustreben gilt und beinhaltet vier Kategorien:

- Kategorie L: Bedeutendster Umstiegspunkt in Rhede
- Kategorie M: bedeutende Bushaltestellen mit Umstiegsmöglichkeiten zu anderen Linien
- Kategorie S: alle weiteren regulären Bushaltestellen (ohne Bedarfshalte)
- Kategorie XS: Mobilpunkt im Quartier (ohne Buslinienanbindung, bieten bspw. Carsharing oder Lastenradverleihangebote)
- Kategorie BB: Haltestellen des bedarfsorientierten Bürgerbusangebots

In Abbildung 18 sind die verschiedenen Haltestellenkategorien verortet und die Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Kategorien dargestellt. Letzteres bezieht neben Verknüpfungsangeboten im Radverkehr auch perspektivisch einzuführende Sharing-Angebote sowie Dienstleistungselemente ein. Insgesamt sollte die Buchung von allen Angeboten an den Schnittstellen zentral über ein einheitliches Buchungssystem (im Idealfall einer App, wie BuBiM) möglich sein.

Zur Umsetzung des Systems von intermodalen Schnittstellen wird empfohlen, zwei Haltestellen pro Jahr aufzuwerten. Dadurch kann ein Beitrag zum Aufbau von konkurrenzfähigen Alternativen zum Auto sowie zur Vermeidung von Kfz-Fahrten geleistet werden.

Abbildung 18: Systematik der intermodalen Schnittstellen



C2 Aufbau von intermodalen Schnittstellen

■/■ Farbsymbolik: Bestehende / neu einzurichtende Haltestellen

Symbol	Haltestellenart	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
★	L Mobilstation	x	x	x	(x)	x	x	x	x	x	x	x
●	M Wichtiger Verknüpfungspunkt	x	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	x	x	(x)
◆	S Weitere Bushaltestelle	x	(x)	(x)	(x)	-	(x)	-	-	x	(x)	(x)
▲	KS Mobilpunkt (ohne ÖV-Anbindung)	(x)	-	(x)	(x)	-	(x)	-	-	(x)	-	(x)
■	BB BedarfsBus-Haltestelle	(x)	-	(x)	(x)	-	(x)	-	-	(x)	(x)	(x)
Ausstattungsmerkmale je Kategorie:												
x	erforderlich	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	öffentliches Fahrradwerkzeugset	Lastenradverleih	E-Bike-Lademöglichkeit	Carsharing-Station	P+R-Angebote inkl. E-Ladepkt.	Bring- und Holzone	Informationangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Paketstation
(x)	optional	Radverkehr			Motorisierter Verkehr			Weitere Angebote				
-	nicht erforderlich	Ausstattungsmerkmale										

C3 Unterstützung von Sharing-Angeboten

Anlass

Sharing-Angebote beinhalten das Ausleihen und Nutzen von Fahrrädern, Lastenrädern, Carsharing-Fahrzeugen oder auch E-Scootern, aber auch die gemeinsame Fahrt von oder zur Arbeit sind an dieser Stelle zu den (Ride)Sharing-Angeboten zu zählen. Während sich der öffentliche Verleih von Fahrzeugen gerade in den größeren Städten stark ausbreitet, bieten die ländlichen Räume bisher nur wenige Anreize für die Anbieter, ihre Angebote auf diese dünnbesiedelten Räume auszuweiten. Dennoch können bspw. Carsharing oder Lastenräder, die einfach geliehen werden können, auch im ländlichen Bereich dazu beitragen, alternative Mobilitätsformen zu entdecken und zukünftig verstärkt Alternativen zum eigenen Auto zu nutzen. Aufgrund der geringeren Attraktivität des ländlichen Raums müssen sich hier die Kommunen (oder der Kreis) verstärkt um die Anbieter bemühen und oder alternative Konzepte zur Organisation der Angebote entwickeln.

Maßnahmen

Für die Stadt Rhede werden die folgenden Sharing-Angebote als sinnvoll erachtet empfohlen:

- C3.1 Aufbau eines Carsharing-Angebots
- C3.2 Aufbau eines Lastenradverleihs
- C3.3 Prüfung eines Ridesharing-Angebots

Außerdem sind für die Einrichtung und Integration von Sharing-Angeboten folgende Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit besonders wichtig:

- G2.2 Aufstellung einer Stellplatzsatzung
- G2.3 Umweltverbundsfreundliche Quartiere
- G3.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Als organisatorischer Rahmen wird empfohlen die Angebote über einen einzelnen Anbieter anzubieten, so können die größten Synergie- und Skaleneffekte erreicht werden. In den Beispieltexen unten sind mögliche Ausgestaltungen dargestellt. Gerade vor dem Hintergrund der engen Verknüpfung nach Bocholt (aber auch nach Borken) wird ein stadtübergreifendes Angebot empfohlen. Im Idealfall sollte dabei der Kreis Borken als Aufgabenträger auftreten. Dies hätte den Vorteil, dass im gesamten Kreisgebiet einheitliche Sharing-Systeme angeboten und so der Bekanntheitsgrad ausgebaut und Nutzungshemmnisse reduziert werden können.

- Die Stadt Rhede stimmt sich mit den Nachbarkommunen und dem Kreis Borken über mögliche Sharing-Angebote ab.

Beispiel 2: Sharing-Angebote im Kreis Euskirchen

Im Kreis Euskirchen stehen seit 2021 durch Pedelecs des Eifel e-Bikes und Pkw des Eifel CarSharings zwei kreisweite Sharing-Angebote zur Verfügung.

Das Angebot des Eifel e-Bikes richtet sich vor allem an ÖPNV-Pendler, Freizeitnutzer und Touristen. Die Flotte besteht aus rund 130 Pedelecs. Leihstationen, an denen die Räder entliehen bzw. zurückgegeben werden können, befinden sich flächendeckend im Kreis an den jeweiligen Bahnhöfen. Dadurch wird das Sharing-Angebot in das ÖPNV-System integriert und die Stationen des Eifel e-Bikes stellen einen wichtigen Baustein zur Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu Mobilstationen. Ergänzt werden die Leihstationen durch virtuelle Stationen, die über eine Smartphone-App auffindbar sind und an denen Fahrten begonnen oder beendet werden können. Im Rahmen des Eifel e-Bikes wird zudem das System des „Dorfrads“ erprobt, bei dem in den Orten Bürvenich und Eppenich (zusammen rund 1.100 Einwohner*innen; Stadt Zülpich) zusätzlich 10 Pedelecs und 10 virtuelle Stationen bereitgestellt werden.

Die Ausleihe der Eifel e-Bikes und des Dorfrads kann per App, über das VRS e-Ticket oder telefonisch erfolgen; eine Reservierung von Rädern kann 45 Minuten vor Ausleihe in der App erfolgen. Im Basistarif belaufen sich die Kosten auf 2 Euro pro 30 Minuten mit einem Tageshöchstsatz von 18 Euro. Als regelmäßige ÖPNV-Nutzer*innen erhalten VRS-Abonnenten eine Vergünstigung von 50 Prozent und seit Januar 2022 Freifahrten mit einer Dauer von 30 Minuten. Das Eifel e-Bike ist zudem mit dem RVK e-Bike, dem Sharing-Angebot der Rhein-Voreifel-Region verbunden, sodass die Räder übergreifend nutzbar sind und in beiden Systemen ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Das Angebot wird durch das Modellprojekt „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ des Verkehrsministeriums NRW mit bisher rund 900.000 Euro gefördert (Stand: 2021). Die Förderung läuft bis zum Jahr 2024 mit einer maximalen Höhe der Zuwendung von 5 Millionen Euro. In Zusammenarbeit mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) stellt und betreibt das Unternehmen nextbike die Pedelecs.

Ebenfalls mithilfe von Fördermitteln des Verkehrsministeriums NRW wurde das Eifel Car-Sharing realisiert. In jeder Kommune des Kreises stehen jeweils zwei Fahrzeuge an festen Stationen zur Verfügung. Anlass für die Einführung des CarSharings im Oktober 2021 war das Hochwasser im Sommer 2021, bei dem viele Bürger*innen ihren privaten Pkw verloren haben und seitdem in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Das Angebot wird betrieben von stadtmobil CarSharing und cambio CarSharing. Für Betroffene des Hochwassers gilt zunächst befristet bis zum 25.04.2022 ein Hochwasser Sondertarif, bei dem keine Anmeldegebühr und kein monatlicher Betrag für Privatkunden fällig wird. Jeder gefahrene Kilometer kostet im günstigsten Tarif 0,24 Euro (0,15 Euro ab dem 101. km pro Tag) plus ein Stundenpreis von 1,10 Euro (am Wochenende 1,35 Euro; nachts 0,50 Euro). Im Anschluss an den Projektzeitraum des Sondertarifs gilt der Basis-Tarif von cambio. Nach einer Registrierung können die Fahrzeuge per App, Website oder Telefon gebucht werden und an der Station per App geöffnet werden.

Quellen:

https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2021/2021_03_10_Land-foerdert-flaechendeckendes-E-Bike-Verleihsystem-im-Kreis-Euskirchen/index.php

<https://www.nextbike.de/de/eifel-ebike/preise/>
<https://www.kreis-euskirchen.de/buergerservice/oepnv/carsharing.php>
<https://www.eifel-carsharing.de/>

Beispiel 3: Sharing-Angebote in Effolderbach

Im südhessischen Effolderbach läuft seit Januar 2020 das Projekt „Dorfbeweger“: es beinhaltet Leihstationen mit Pedelecs und E-Lastfahrräder, Mitfahrerbanken und ein (privates) Carsharing-Angebot. Initiiert wurde das Projekt durch das Klimaschutzmanagement Ortenbergs und wird durch den Verein „Dorfbeweger“ und Bürger:innen aus Effolderbach organisiert. Leihstationen der Pedelecs und die Parkplätze der Leih-Fahrzeuge sind auf städtischen Grundstücken im Stadtteil verteilt. Die Bürger:innen erhalten damit Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkws, dadurch kann der Bedarf an einem Zweitauto gesenkt werden. Ebenso können sie ihren privaten Pkw in das Carsharing einbinden. Bei dieser Möglichkeit steht der Pkw noch vor der eigenen Haustür, jedoch muss der Pkw vor der Nutzung über das Sharing-Portal gebucht werden. Im Idealfall sollen Strecken unter 10 km mit dem Pedelec zurückgelegt werden. Insgesamt stehen fünf Lastenräder, drei Pedelecs und zwei Carsharing-Autos zur Verfügung (für die rund 500 Bewohner:innen des Stadtteils). Die Fahrräder können nach telefonischer Anmeldung für maximal 24 Stunden ausgeliehen werden und zusätzlich ist eine Überlassungsvereinbarung abzuschließen. Für die Nutzung des Carsharing muss eine einmalige Gebühr von 10 € bezahlt werden, anschließend können mit einem Chip die beteiligten Fahrzeuge genutzt werden. Jeder gefahrene Kilometer kostet 0,24 Euro (0,15 Euro ab dem 101. km pro Tag) plus ein Stundenpreis von 2 Euro (nachts 1 Euro). Ziel des Projektes ist die Einsparung von CO₂ und eine Mobilitätswende im ländlichen Raum. Gefördert wird das Projekt vom BMVU mit dem Forschungszentrum Jülich als Projektträger. Offizielle Evaluationsergebnisse sind noch nicht veröffentlicht worden, einem Bericht des Hessischen Rundfunks zur Folge wird das private Carsharing bisher nicht angenommen. Ein Nachfolgeantrag wurde dennoch bereits gestellt, da u.a. die Nachfrage der Sharingangebote in der Zeit der Corona-Pandemie nicht im vollen Umfang abgeschätzt werden konnte.

Quellen

<https://www.dorfbeweger.de/>
<https://landbote.info/dorfbeweger/>
<https://www.innovatorsclub.de/aktuelles/dorfbeweger/>
<https://www.hr-inforadio.de/programm/dossiers/land-in-sicht/verkehrswende-auf-dem-land-mobilitaet-ist-eine-sache-der-gewohnheit.mobilitaet-auf-dem-land-100.html>

C3.1 Aufbau eines Carsharing-Angebots



Anlass

In Rhede verfügen die meisten Haushalte über mindestens ein Auto und mehrere Fahrräder. Dennoch können Carsharingfahrzeuge Anreize darstellen, auf die Anschaffung eines Zweitwagens zu verzichten oder die Abschaffung eines Zweitwagens ermöglichen. Damit können Carsharingfahrzeuge zu einer Senkung der gemeldeten Pkw in Rhede beitragen und letztlich zu weniger Fahrzeugen auf den Straßen und Parkplätzen.

Priorität

!!!

Personalaufwand



Kostenklasse

Abhängig umzusetzender Variante

Zeitraumen



Zentrale Akteure

Stadt Rhede, Betriebe, Kreis Borken

Förderung

Kosten-Wirkung

hoch / sehr hoch

Bausteine

Zur Verbesserung der Bedingungen für ein Carsharing sollten zunächst Ankermieter gefunden werden. Ankermieter von Carsharing-Fahrzeugen stellen eine gewisse Grundauslastung der Fahrzeuge sicher und ermöglichen so die Wirtschaftlichkeit eines Carsharing-Angebots:

- Verwaltung als Ankermieter: Prüfung der (Teil-)Abbildung des kommunalen Fuhrparks (und städtischer Unternehmen) über Carsharing-Fahrzeuge und Einbindung in das verwaltungsinterne, betriebliche Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahme G1.2)
- Betriebe als Ankermieter: Möglichst Integration des Carsharing-Angebots in den Fuhrpark lokaler Unternehmen, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahme G3.1)

Weitere Möglichkeiten zur Integration des Carsharing-Angebots:

- Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im Zuge des Mobilitätsmanagements in Wohnquartieren, insbesondere sollte Carsharing in Neubauquartieren (ggf. in Abstimmung mit Wohnungsunternehmen) angeboten werden, um Neubürger:innen auf diese Alternative zum eigenen Auto hinzuweisen (siehe G2.3 Umweltverbundsfreundliche Quartiere, G3.2 Einführung eines Neubürgermarketings)
- Gewährung von Sonderrechten für Carsharing-Fahrzeuge, bspw. durch privilegierte, Parkplätze in der Innenstadt oder an Mobilstationen (siehe C2 Aufbau von intermodalen Schnittstellen)
- Carsharing in die kommunale Stellplatzsatzung einbinden: Carsharing als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei (größeren) Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken (siehe G2.2 Aufstellung einer Stellplatzsatzung).

C3.2 Aufbau eines Lastenradverleihs

Anlass

Ein Lastenfahrrad bietet die Möglichkeit auch größere Lasten oder Einkäufe zu transportieren und kann daher gerade auf den kurzen Einkaufswegen (unter 5 km) eine sinnvolle Alternative zur Nutzung eines Autos darstellen. Ein öffentlich zugängliches Lastenradverleih-Angebot stellt ein niedrigschwelliges, leicht nutzbares Angebot für die Bevölkerung Rhedes dar. So können die Lastenräder einfach ausgeliehen und für verschiedene Einsätze (Einkauf, Kindertransport, u.ä.) getestet werden, ohne die großen Investitionen zu tätigen, die der Kauf eines Lastenrads mit sich bringt. Letztlich kann dies dazu beitragen, auf die Anschaffung eines Zweitwagens zu verzichten oder die Abschaffung eines Zweitwagens ermöglichen.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse Abhängig umzusetzender Variante	Zeiträumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken	Förderung	Kosten-Wirkung hoch / sehr hoch	

Bausteine



Zum Aufbau eines Lastenradverleihs werden die folgenden Ansätze empfohlen

- Politischer Beschluss, wie die Verleihangebote zu organisieren sind (siehe Beispiele oben).
- Integration des Lastenradverleihangebots in das Mobilitätssystem der Stadt:
 - Lastenradverleih als Baustein von Mobilstationen: insbesondere Kategorien L und M, aber auch XS (siehe C2 Aufbau von intermodalen Schnittstellen)
 - Lastenradverleih in die kommunale Stellplatzsatzung einbinden: als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei (größeren) Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken (siehe G2.2 Aufstellung einer Stellplatzsatzung).
 - Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger: zur Suche geeigneter Standorte ist die Beteiligung der Bevölkerung zu empfehlen, da bereits erste Werbung für das Projekt gemacht und von einer gewissen Nachfrage ausgegangen werden kann. Daher wird ein Bewerbungsverfahren empfohlen, bspw. in Form einer Unterschriftensammlung von Anwohner:innen eines Quartiers.
 - Einbindung lokaler Unternehmen: Es sollte geprüft werden, ob sich lokale Betriebe finden, die als Ankermieter der Lastenräder auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren. Außerhalb der Nutzungszeiten durch die Betriebe stehen die Lastenräder zur freien Verfügung. Zusätzlich bietet es sich an, lokale Unternehmen als Sponsoren zu gewinnen, die ihre Werbung auf die Lastenräder anbringen.
 - Elektronisches Informationsangebot und Buchung per App und Webseite zur Buchung
 - Evaluation und Auswertung des Ausleihverhaltens

C3.3 Prüfung eines Ridesharing-Angebots

Anlass

Ridesharing (oder „Fahrgemeinschaft“) bezeichnet die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs, um zu einem Ziel zu gelangen. Dabei kann es sich um einmalige Fahrgemeinschaften (wie sie bspw. bei Anbietern wie BlaBlaCar vermittelt werden) oder um regelmäßige Fahrgemeinschaften (wie die gemeinsame Fahrt mit Kolleg:innen zur Arbeitsstätte) handeln. Herausforderung ist also Fahrer:innen und potentielle Mitfahrer:innen zusammen zu bringen. Typischerweise erfolgt dies über entsprechende digitale Angebote. Ergänzend können Mitfahrerparkplätze oder Mitfahrerbänke zur Förderung des Ridesharing beitragen. Auf städtischer Ebene bietet Ridesharing den Vorteil, die Verkehrsbelastung und damit verkehrsbedingte Emissionen zu senken.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse Abhängig umzusetzender Variante	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Betriebe, Kreis Borken	Förderung FöRi-MM, FöRi-Nah	Kosten-Wirkung hoch / sehr hoch	

Bausteine


Zur Förderung von Ridesharing in Rhede werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Bewerbung von Ridesharing im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung und bei lokalen Unternehmen (siehe Maßnahmen G1.2 und G3.1)
- Auf Basis der Gespräche und Erfahrungen mit Ridesharing in der Verwaltung und den lokalen Unternehmen sollte der Bedarf eines Mitfahrerportals untersucht werden. Es wird grundsätzlich empfohlen ein solches Angebot auf Kreisebene zu etablieren, da zahlreiche Pendlerfahrten stadtgrenzenüberschreitend stattfinden und so eine größere Reichweite erzielt werden kann.
- Zur infrastrukturellen Unterstützung des Ridesharings von Auspendler:innen können Mitfahrerparkplätze eingerichtet werden. Diese sollten gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden und gleichzeitig gut mit Fahrrad und Bus aus Rhede erreichbar sein, um eine umweltfreundliche Fahrt zum Mitfahrerparkplatz zu ermöglichen. Wird ein kreisweites Ridesharing-Portal entwickelt, sollte die Stadt Rhede prüfen, ob in den Bereichen Brünener Straße/Dännendiek oder Gronauer Straße/Bocholter Straße Flächen als Mitfahrerparkplätze oder Mobilitätsstation ausgewiesen werden können. Diese sind mit sicheren Radabstellanlagen auszustatten, um die Bedingungen für die Anreise mit dem Fahrrad zu erleichtern.

C4 Weiterentwicklung der Tarifstruktur

Anlass

Ein übersichtliches, intuitives Tarifsystme mit angemessenen Fahrpreisen ist ein bedeutender Baustein eines ganzheitlich hochwertigen ÖPNV-Angebots. In Rhede und dem Kreis Borken gelten die Tarife und Bestimmungen des Westfalentarifs. Dabei sind die Gestaltungsspielräume der Stadt Rhede begrenzt. Dennoch sollte sie sich bei Verhandlungen zur zukünftigen Gestaltung der Tarife für günstigere Tickets einsetzen.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse Abhängig umzusetzender Variante	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Kreis Borken, Zweckverband Mobilität Münsterland, Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung hoch / sehr hoch	

Bausteine

Bei Verhandlungen zur zukünftigen Tarifgestaltung sollte die Stadt Rhede auf die Umsetzung der folgenden Bausteine hinwirken:

- Einführung von Tarifangeboten für bestimmte Zielgruppen wie Senioren oder Einkommensschwache durch z. B. Senienticket oder Sozialticket.
- Kostenfreie Nutzung des lokalen Busverkehrs an Aktionstagen zur Bewerbung des Angebots.
- Prüfung von weiteren Sondertickets/Aktionen im Stadtgebiet, bspw. ÖPNV-Zeitticket für Menschen, die im Gegenzug ihren Pkw oder Zweitwagen abschaffen oder ältere Menschen, die ihren Führerschein abgeben.

Auf die Tarifgestaltung des lokalen Busangebots hat die Stadt Rhede in Abhängigkeit der Organisationsform (siehe Maßnahme C1.3 und C1.4) einen deutlich größeren Einfluss. Daher sind hier folgende Ansätze zu prüfen:

- Monats-/Jahrestickets: Angebot eines Monats-/Jahrestickets für einen geringen Preis (bspw. 1 €/Tag), mit dem die Busse innerhalb des Stadtgebiets genutzt werden können. Eine vergünstigte Nutzung für weitere Angebote der Mobilstationen (siehe Maßnahme C2) ist zu empfehlen.
- Prüfung der Integration des Bürgerbusangebots in die BuBiM-App (Bus und Bahn im Münsterland) des ZVM. Die App des ZVM ermöglicht Fahrplanauskunft, Ticketkauf und beinhaltet auch Buchungsmöglichkeiten von Sharing-Angeboten im Münsterland.

2.4 MIV & Wirtschaftsverkehr

Der Kfz-Verkehr nimmt in Rhede eine dominierende Rolle ein. So werden 50 % der Wege mit dem eigenen Kfz zurückgelegt und rund 95 % der Haushalte verfügt über mindestens einen Pkw⁷. Diese Dominanz des Kfz-Verkehrs spiegelt sich auch in der Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume (dichtes Straßennetz, große Flächenanteile sind dem Kfz-Verkehr vorbehalten) wider; die damit verbundenen Kfz-Verkehre führen zu Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe) und reduzieren die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.

Andererseits ist das Auto für viele Personen wichtiger Bestandteil des Alltags: Zahlreiche Personen können sich ein Leben ohne eigenes Auto nicht vorstellen oder sind (partiell auch nur scheinbar) darauf angewiesen. Auch im Wirtschaftsverkehr, gerade beim Gütertransport, bei Handwerkern und Pflegediensten, nimmt der Kfz-Verkehr aktuell eine zentrale Rolle ein.

Vor diesem Hintergrund und den (globalen) Zielen, die Verkehrsemissionen zu senken, ergeben sich zwei grundsätzliche Handlungsansätze im MIV & Wirtschaftsverkehr:

- Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund: gerade auf Wegen zwischen 2 und 5 km bestehen hier noch deutliche Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund (2016 MIV-Anteil: 49 %). Insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von Lasten-fahrrädern und die Erprobung alternativer Zustellkonzepte können auch im Wirtschaftsverkehr Verlagerungseffekte erzielt werden.
- Verträglichere und umweltfreundlichere Abwicklung der Kfz-Verkehre: bspw. durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Verlagerung der Verkehre auf unsensible Bereiche oder die Förderung alternativer, ressourcensparender Antriebe.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Rhede ermittelt:

- Alternativen zum MIV stärken, Kfz-Verkehrsmengen verringern
- Verbleibenden Kfz-Verkehr verträglicher abwickeln, dadurch die Innenstadt und angebauten Straßenräume entlasten und die Aufenthaltsqualität erhöhen
- Stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs an den Hauptverkehrsstraßen und an deren Knotenpunkten
- Flächensparsamere und fußverkehrsfreundlichere Umgestaltung von Knotenpunkten (ins-bes. an Hauptverkehrsstraßen und in (älteren) Wohnquartieren)
- Stärkung der Sichtbeziehungen an Alleestraßen
- Aufwertung der Aufenthaltsräume in der Innenstadt
- Stärkung der Wohnstraßen als attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume
- Förderung alternativer Antriebsformen durch entsprechendes Grundangebot an Lademöglichkeiten (z.B. E-Ladesäulen)

⁷ Kommunalauswertung Rhede zur Mobilitätshebung Kreis Borken 2016

Die Zieldimensionen „Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit“ und „Stärkung des Umweltverbunds zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ sind besonders wichtige Rahmenbedingungen für das Handlungsfeld MIV & Wirtschaftsverkehr. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, liegt der Schwerpunkt der folgenden Maßnahmenfelder in einer verträglicheren Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs. In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmenfelder als Übersicht dargestellt.

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht MIV & Wirtschaftsverkehr

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes	Oberpunkt
1.1.	Öffnung der Industriestraße	hoch
1.2.	Anpassung des Lkw-Führungsnetzes	niedrig
1.3	Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen	hoch
1.4	Verkehrslenkung & -information	niedrig
2.	Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Oberpunkt
2.1.	Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt Rhedes	hoch
2.2.	Ordnung des Parkens in Wohnquartieren	mittel
3.	Stadtverträgliche und umweltfreundliche Lieferverkehre	Oberpunkt
3.1.	Lieferverkehr verträglich organisieren/Einrichtung von Ladezonen	mittel
3.2.	Erprobung alternativer Zustellmöglichkeiten	niedrig

D1 Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes

Anlass

Das auf den Kfz-Verkehr ausgelegte Straßennetz führt zu einer hohen Attraktivität des Kfz-Verkehrs, da dieses meist das schnellste und komfortabelste Verkehrsmittel in Rhede ist. Diese Entwicklung hat jedoch auch negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Einwohner:innen, z. B. in Form von Lärm- und Luftemissionen oder durch geringere objektive (und empfundene) Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Andererseits ist die gute Kfz-Erreichbarkeit ein wichtiger Standortfaktor für den Handel und die Unternehmen in Rhede.

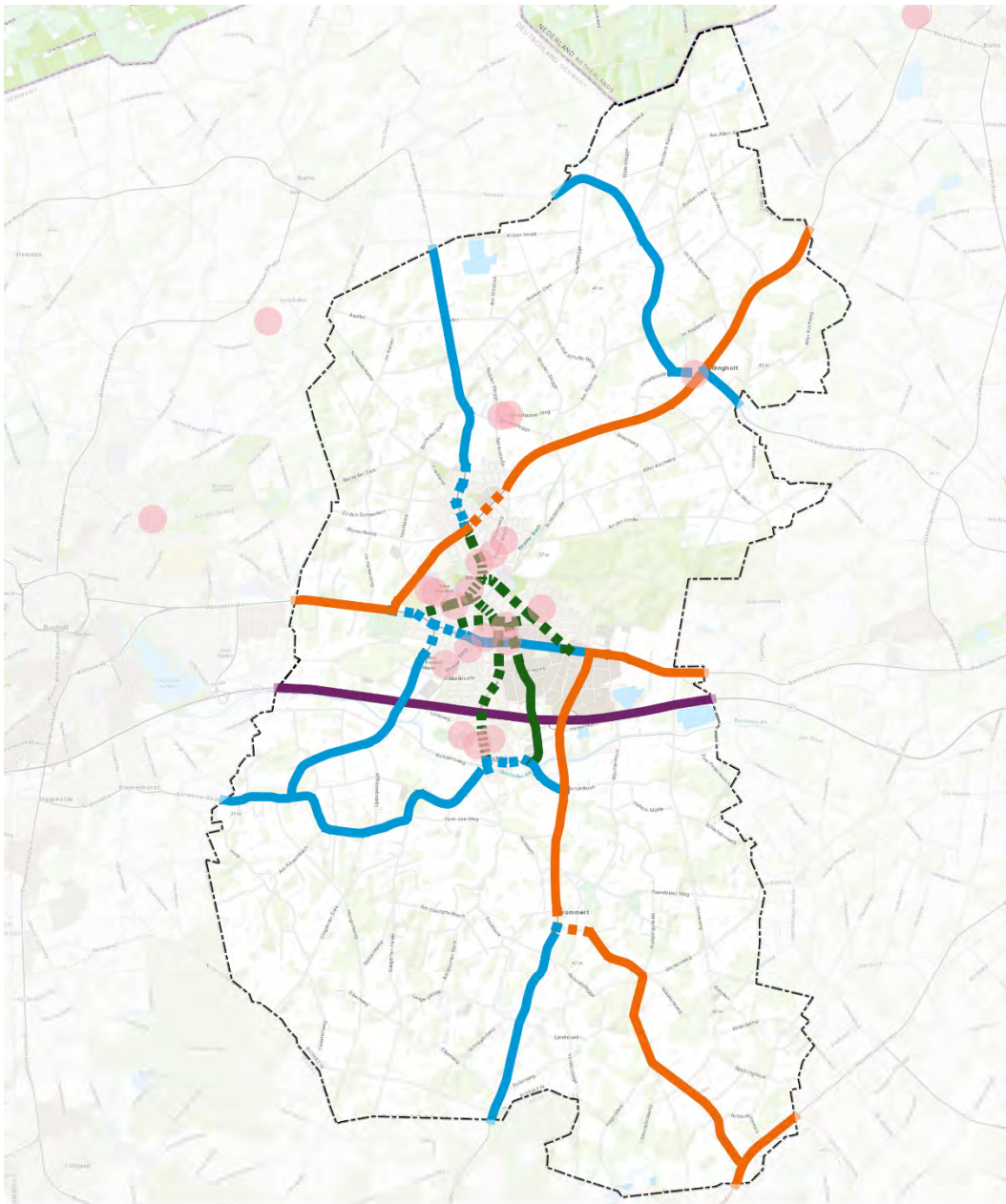
In den drei Oberzielen des Mobilitätskonzepts (Sicherung der inneren und äußeren Erreichbarkeit, Stärkung des Umweltverbunds zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität) wird deutlich, dass die Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr erhalten bleiben soll. Allerdings sollen gleichzeitig der Umweltverbund sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt werden. Daher ist eine Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes erforderlich, welche diese unterschiedlichen Zielstellungen berücksichtigt.

Maßnahmen

Die Maßnahmenbausteine der Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes sind:

- Einteilung des Straßennetzes nach Klassifizierung (Verbindungsfunktion) und Sensibilitäten als Basis für Entwicklung von Maßnahmen, siehe Abbildung 19
- D1.1 Öffnung der Industriestraße
- D1.2 Anpassung des Lkw-Führungsnetzes
- D1.3 Anpassung Geschwindigkeiten
- D.1.4 Anpassung Verkehrslenkung: Parkleitsystem und Lkw-Führungsnetz

Abbildung 19: Straßennetz nach Klassifizierung und Sensibilitäten



Mobilitätskonzept Rhede
MIV & Wirtschaftsverkehr
 Straßennetz nach Sensibilitäten

Stand: Juli 2022



Liniensymbolik

- weitgehend anbaufreie Abschnitte oder umgeben von Gewerbebebauung
- ▬ Abschnitte umgeben von Wohnbebauung
- ▬▬▬ sensible Abschnitte (dicht angebaut, enger Straßenraum)

Farbsymbolik

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- kommunale Hauptverkehrsstraße
- Umgebung sensibler Bildungs- und Betreuungseinrichtungen

⁸ Die Industriestraße wurde, wie in Maßnahme D1.1 vorgeschlagen, bereits als kommunale Hauptverkehrsstraße in das Netz aufgenommen

D1.1 Öffnung der Industriestraße

Anlass

Die Industriestraße ist aktuell auf Höhe des Rheder Bachs aufgrund der fehlenden Standsicherheit des Brückenbauwerks abgebunden. Unter anderem durch die anstehenden baulichen Entwicklungen auf dem ehemaligen Stadtwerkegelände ist mit einer Zunahme der Verkehrsmengen in diesem Bereich zu rechnen. Um diese sowie weitere innerstädtische Kfz-Verkehre gleichmäßig, entsprechend ihrer Zielrichtung auf möglichst direktem Weg zu verteilen, wird die Öffnung der Industriestraße empfohlen. Durch diese Maßnahme wird die Achse Bahnhofstraße/Kirch- wiese, einer der zentralen Bereiche Rhedes, um ca. 500 Kfz/Tag entlastet⁹. Aus diesen Gründen schließen sich die Gutachter dem Beschluss des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt vom 04.03.2020 an und empfehlen die Öffnung der Industriestraße.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Straßen.NRW (als Baulastträger des RS)	Förderung FöRi-Nah FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

Die Öffnung der Industriestraße für den Kfz-Verkehr ist durch weitere bauliche Maßnahmen zu begleiten:

- Sanierung der Brücke bzw. Neubau einer Brücke mit einer Fahrbahnbreite von 6 m und beidseitigem Gehweg von 2,5 m, zusätzlich ist die Radschnellverbindung (siehe Maßnahme B1.1) zu berücksichtigen.
- Zur verträglichen Abwicklung der zunehmenden Verkehrsmengen am Knotenpunkt Industriestraße/ Lindenstraße/ Büngerner Weg wird dort die Einrichtung eines Minikreisverkehrs empfohlen. Durch die Umgestaltung wird auch die Querbarkeit des Knotenpunkts für den Fußverkehr verbessert: aktuell sind an diesem großflächigen Knotenpunkt vergleichsweise weite Wege über die Fahrbahn notwendig, durch die Einrichtung des Kreisverkehrs können hier sichere und kurze Wege entstehen.
- Der Weg am Rheder Bach stellt eine zentrale Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr dar. Eine attraktive Querung der Industriestraße ist daher baulich zu ermöglichen (siehe Maßnahme B1.2).
- Die geöffnete Industriestraße ist in das Parkleitsystem einzubeziehen (siehe Maßnahme D1.4, Anhang Parkraumkonzept).

⁹ Vgl. Helmert 2012: Untersuchung zur Machbarkeit verschiedener verkehrlicher Maßnahmen in der Stadt Rhede

D1.2 Anpassung des Lkw-Führungsnetzes

Anlass

Zur Entlastung sensibler Bereiche und Reduktion von Lärm- und Umweltbelastungen durch den Schwerverkehr sowie zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Vermeidung und Verminderung der Schwere von Unfällen) sollte das bestehende Lkw-Führungsnetz angepasst werden.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Betriebe, Kreis Borken, Nachbarkommunen	Förderung keine	Kosten-Wirkung sehr hoch	

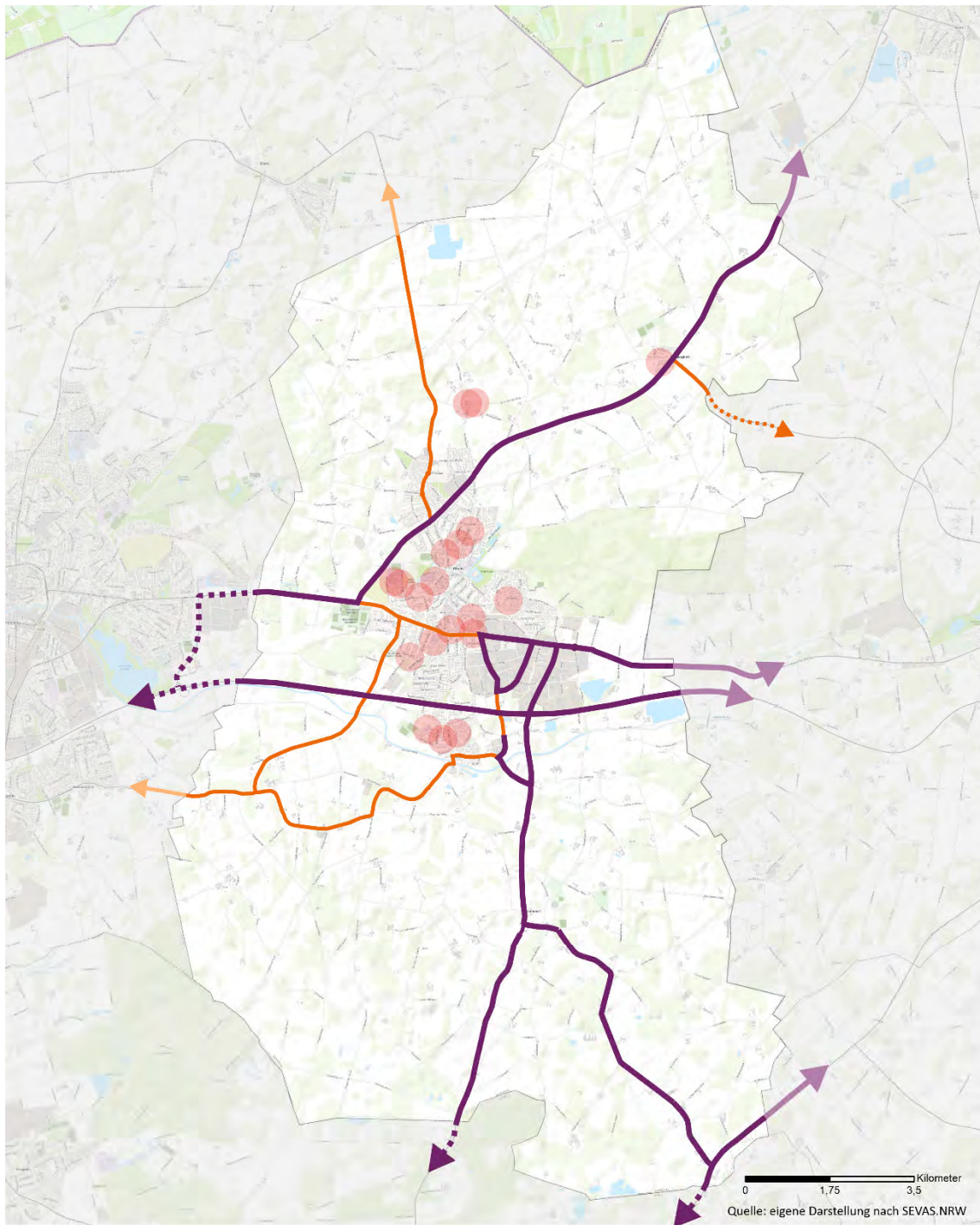
Bausteine

In Abbildung 20 ist ein Vorschlag zur Anpassung des Lkw-Führungsnetzes dargestellt. Er basiert darauf, den Lkw-Verkehr auf dem übergeordneten Straßennetz (B67 und Gronauer Straße/Bocholter Straße) zu bündeln und somit die Wohnbevölkerung von verkehrlichen Emissionen zu entlasten. Ebenso ging es darum, die Gewerbegebiete Rhedes möglichst direkt an die B67 anzubinden.

Zur Umsetzung des Vorschlags zur Anpassung des Lkw-Führungsnetzes werden die folgenden Arbeitsschritte empfohlen:

- Abstimmung des Entwurfs des Lkw-Führungsnetzes mit betroffenen Gewerbetreibenden und Nachbarkommunen.
- Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes auf sevas.nrw.de.
- Prüfung der aus dem Lkw-Führungsnetz fallenden Straßenabschnitte auf Schwerverkehrsanteil und Notwendigkeit eines Lkw-Durchfahrtsverbots.
- Bedarfsweise Erarbeitung von Maßnahmen zur Verringerung des Lkw-Verkehrs auf besonders betroffenen Abschnitten (wie Gewichts-, Höhen-, Längen und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote).

Abbildung 20: Anpassung des Lkw-Führungsnetzes



Mobilitätskonzept Rhede

MIV & Wirtschaftsverkehr

Anpassung des Lkw-Führungsnetzes
Stand: März 2022



- Beibehaltung als Lkw-Führungsnetz
- Aktuell gem. SEVAS.NRW Teil des Lkw-Führungsnetzes: Prüfung der Herausnahme daraus und ergänzender Maßnahmen zur Vermeidung des Lkw-Durchfahrtsverkehrs
- Umgebung sensibler Bildungs- und Betreuungseinrichtungen
- - - Erhöhter Abstimmungsbedarf mit Nachbarkommune:
 - Aktuell kein Lkw-Führungsnetz gem. SEVAS.NRW
 - Aktuell Lkw-Führungsnetz gem. SEVAS.NRW
- Kein Abstimmungsbedarf mit Nachbarkommune:
 - Aktuell Lkw-Führungsnetz gem. SEVAS.NRW
 - Aktuell kein Lkw-Führungsnetz gem. SEVAS.NRW

D1.3 Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen

Anlass

Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit, der Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe) sowie der besseren Integration weiterer Verkehrsarten sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in einigen Abschnitten Rhedes zu prüfen. Dabei kommen insbesondere die sensiblen Bereiche (Umfeld von Bildungs-, Pflege- und Betreuungseinrichtungen) in Frage. Zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs ist von häufigen Tempowechseln abzusehen und eine möglichst einheitliche zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßenzügen anzustreben.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken, Straßenbaulastträger	Förderung	Kosten-Wirkung sehr hoch	

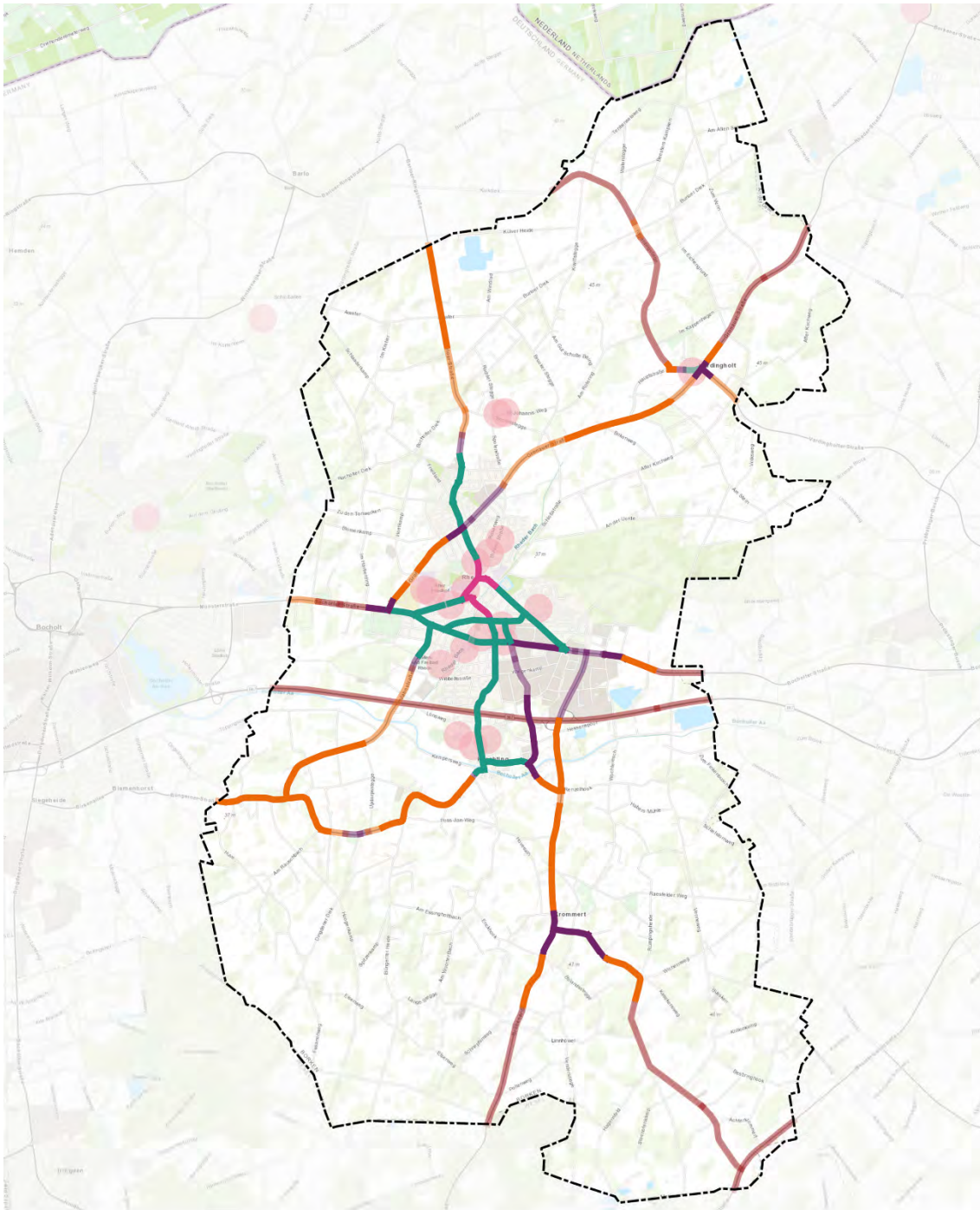
Bausteine

In Abbildung 21 sind zu empfehlende Maßnahmen zur Anpassung der Geschwindigkeitsregelung dargestellt. Derzeit setzt die VwV-StVO für die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und insbesondere der Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen noch enge Grenzen. Änderungen sind kurzfristig nicht abzusehen, mittel- bis langfristig bedingt durch Diskussionen zur Verkehrssicherheit und Klimaschutz aber durchaus möglich und werden daher an dieser Stelle in das Maßnahmenkonzept einbezogen.

- Prüfung der Umsetzbarkeit der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Grundlage der heutigen Gesetzgebung. Als Begründungen sind zu prüfen: Schutz des Umfelds sensibler Einrichtungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, sichere Mischverkehrsführung von Kfz- und Radverkehr (sofern baulich keine ausreichend dimensionierte Radinfrastruktur möglich ist).
- Alternativ ist die flächendeckende Umsetzung der empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen eines Modellversuchs möglich, der beim Verkehrsministerium NRW angemeldet werden muss. Vor der flächendeckenden Umsetzung sind mit dem Verkehrsmodell der Stadt die verkehrlichen Auswirkungen auf das gesamte Nebennetz zu prüfen und ggf. Maßnahmen zur Vermeidung von ungewünschten Verkehrsverlagerung zu ermitteln.
- Zusätzlich sollte sich die Stadt Rhede an die Initiative zahlreicher deutscher Städte anschließen, die vereinfachte Regeln zur Anwendung von Tempo 30 fordern. Die Kernforderung ist, „ein neuer straßenverkehrsrechtlicher Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten – auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit“¹⁰.

¹⁰ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Presse/2021/staedteinitiative-tempo-30-kurzpapier-2021.pdf>

Abbildung 21: Anpassung des Tempolimits



Mobilitätskonzept Rhede
MIV & Wirtschaftsverkehr

D1.2 Anpassung des Tempolimits

Stand: Juli 2022



Einführung / Bestandtempo

Tempo 20 (oder weniger)

Tempo 30

Tempo 50

Tempo 70

Tempo 100

Umgebung sensibler
 Bildungs- und
 Betreuungseinrichtungen

D1.4 Verkehrslenkung & -information

Anlass

Zur Lenkung von Kfz-Verkehren auf das übergeordnete Straßennetz und gleichzeitig Entlastung des weiteren Straßennetzes sowie zur Vermeidung von Umwegen sollte die Verkehrslenkung und -information einer andauernden Analyse und Weiterentwicklung unterzogen werden. Konkret ergeben sich aus der Anpassung des Lkw-Führungsnetzes und des Parkraumkonzepts Erfordernisse zur Anpassung der Verkehrslenkung.

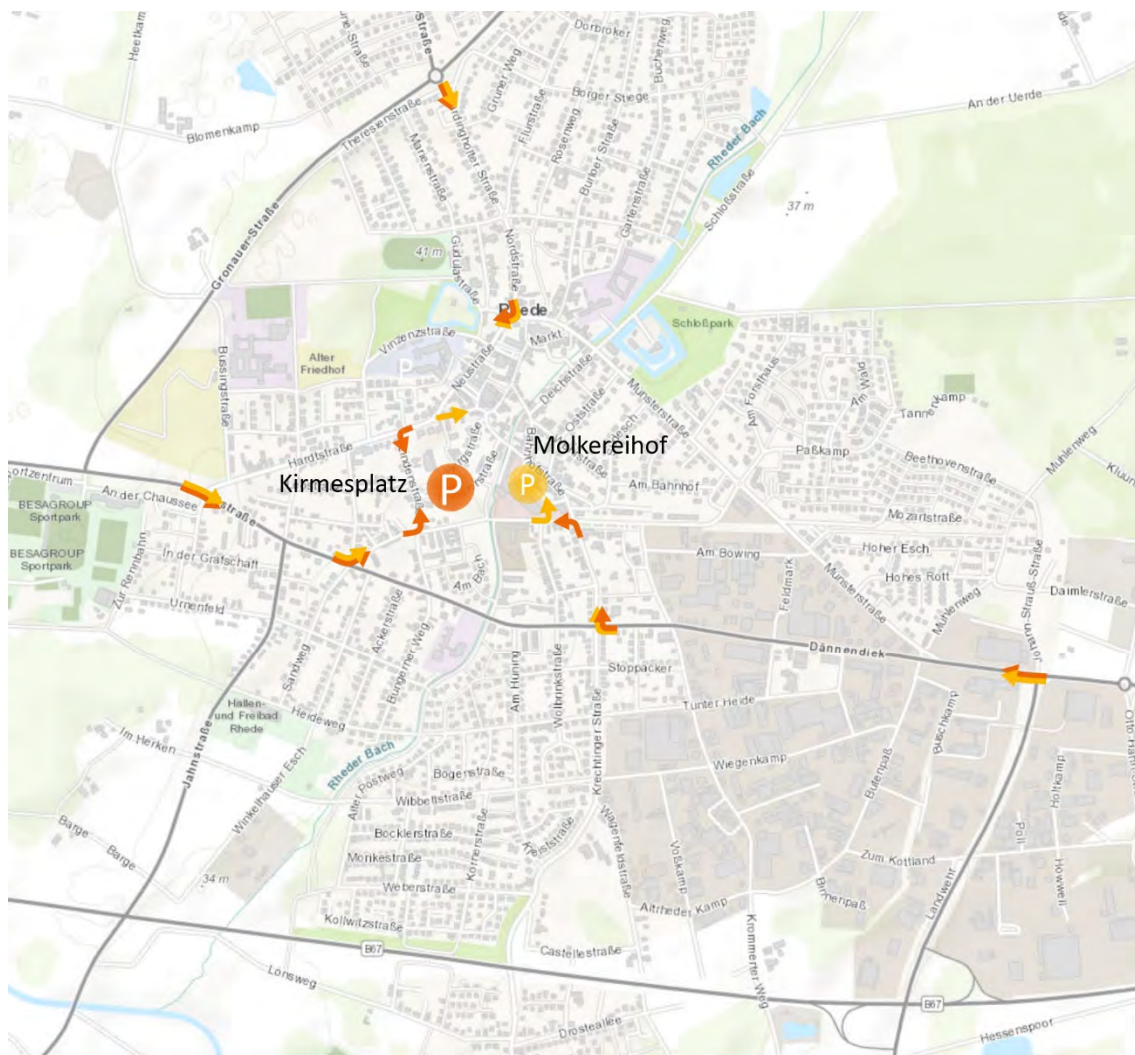
Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken	Förderung	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Die Maßnahme Verkehrslenkung und -information beinhaltet folgende Maßnahmenbausteine:

- Einführung eines statischen Parkleitsystems: das insbesondere auf die (freien) Kapazitäten der Großparkplätze hinweist (siehe Abbildung 22 und Anhang Parkraumkonzept)
- Anpassung der Beschilderung gem. Lkw-Führungsnetz (siehe Maßnahme D1.2 und Abbildung 20)
- Anpassung des Knotenpunkts Dännendiek/Butenpaß/Münsterstraße (siehe Maßnahme E1.1): Zur verstärkten Leitung der Kfz-Verkehre über die Achse Südstraße/Dännendiek und Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr wird der Rückbau des freien Rechtsabbiegers (Dännendiek/Münsterstraße) empfohlen. Eine Umsetzung ist nach der Verlagerung des S75 auf die Achse Südstraße/Dännendiek ab 2024 (andernfalls: Verlängerung der Fahrtzeiten) anzustreben

Abbildung 22: Entwurf eines Parkleitsystems



Parkleitsystem

Maßnahmen des Parkraummanagements

- Größeres Parkraumangebot für die Öffentlichkeit
- Wegweisung zum Zielparkplatz (entsprechend der Farbgebung)

Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2021

D2 Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Anlass

Durch einen neuen Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr sollen Potenziale eröffnet werden, die Innenstadt und in Teilen die Wohnquartiere einerseits verkehrlich zu entlasten und Freiräume zur Umgestaltung/Umnutzung zu gewinnen (siehe Zielkonzept C1), und andererseits die allgemeine Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw zu erhalten (siehe Zielkonzept A1). Eine Entlastung der Straßenräume vom Parkdruck ist eine Grundlage, um den Fuß- und Radverkehr zu fördern sowie die Aufenthaltsqualität im Zentrum und in den Wohnquartieren zu erhöhen. Auf der anderen Seite soll die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs dazu beitragen, dass das Auto weniger genutzt wird und der Parkdruck sinkt.

Maßnahmen

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde ein Parkraumkonzept (siehe Anhang) erstellt. Die Kerneergebnisse und wichtigsten Maßnahmen sind im Folgenden dargestellt:

- D2.1 Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt Rhedes
- D2.2 Ordnung des Parkens in Wohnquartieren
- D1.4 Verkehrslenkung & -information: Umsetzung des Parkleitsystems

D2.1 Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt Rhedes

Anlass

Eine Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und den umliegenden Quartieren ist insbesondere aus zwei Gründen erforderlich:

- Eine klimafreundliche Mobilität und die Mobilitätswende (siehe Zielkonzept) sind wichtige Zielgrößen des Mobilitätskonzepts. Eine deutlich stärkere Nutzung des Umweltverbunds im Vergleich zur Nutzung des Pkws (Mobilitätswende) ist durch einen Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen möglich: Push-Maßnahmen sind der Ausbau und Attraktivitätssteigerungen im Umweltverbund (siehe Handlungsfelder A, B, C; Push-Maßnahmen). Demgegenüber stehen die Pull-Maßnahmen, zu denen auch das Parkraumkonzept (siehe Anhang) und damit die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung gehört.
- Weite Teile der Innenstadt Rhedes sind durch Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs geprägt. Dies senkt gerade in den Bereichen Hohe Straße, Markt und Kirchstraße die Aufenthaltsqualität. Eine Umwandlung dieser Parkstände zu Gunsten von Flächen für Aufenthalt, Außengastronomie und ähnliches kann die Attraktivität Rhedes weiter steigern.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung		Kosten-Wirkung sehr hoch

Bausteine

Die Parkraumbewirtschaftung zielt auf eine Entlastung zentraler Bereiche der Innenstadt und eine effizientere Nutzung der weniger sensiblen Parkplätze. Zentrale Maßnahmen sind:

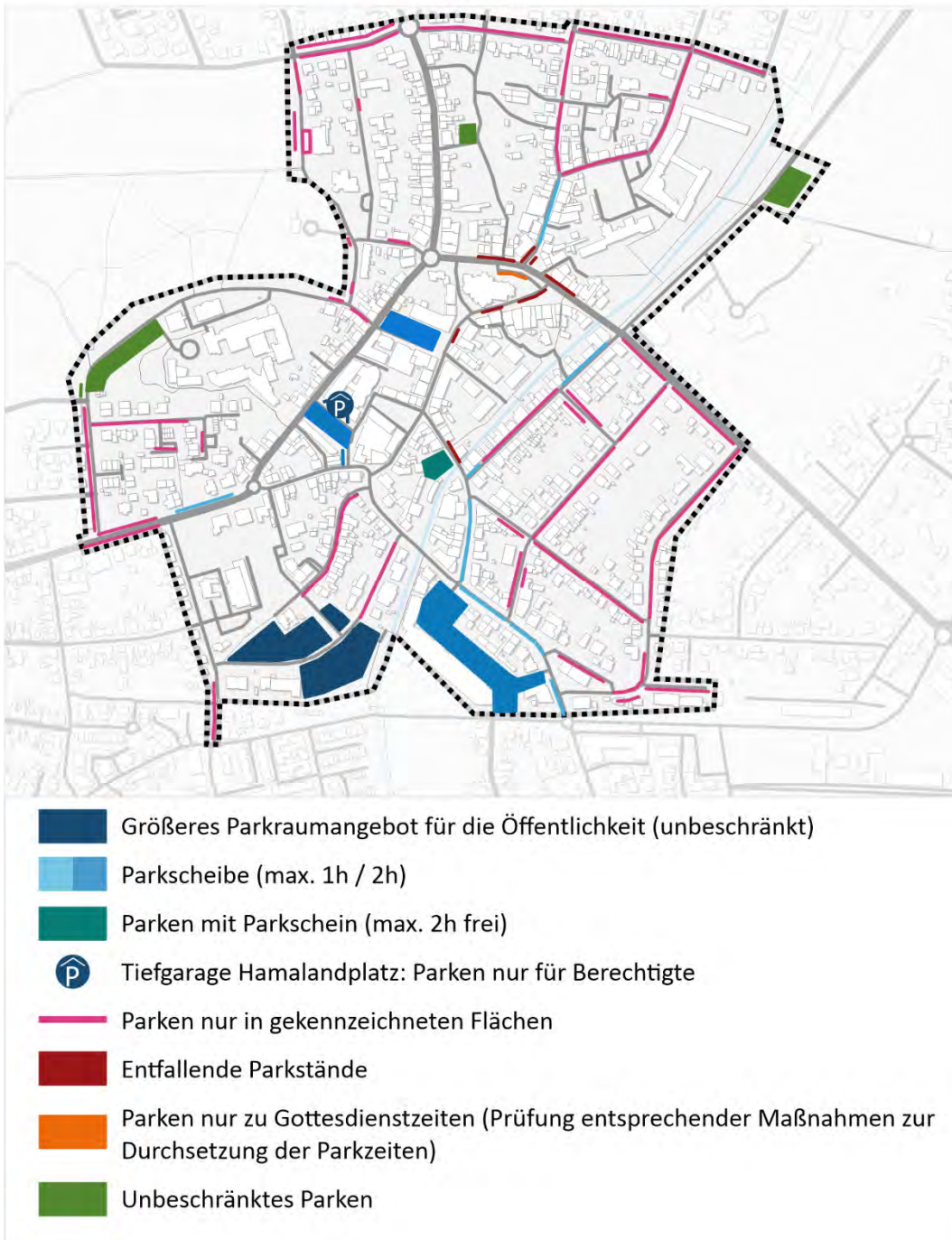
- Umnutzung der Parkstände an der Hohen Straße, Markt, Kirchstraße: siehe Maßnahme E3.1
- Aufwertung Kirmesplatz: Pflasterung, Begrünung, Markierung von Parkständen
- Beibehaltung der Parkscheibenregelung in der Innenstadt und stärkere Kontrollen auf den Parkplätzen Gildekamp, Hamalandplatz und Bahnhofstraße zur Reduzierung der LangzeitparkerIn den Wohnquartieren der Kernstadt sollte Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt werden (siehe Maßnahme D2.2). Aktuell werden aufgrund der unterschiedlichen Hauptnutzungszeiten keine größeren Konflikte zwischen Bewohner:innen und Innenstadtbesucher:innen erwartet. Kommt es zukünftig zu erhöhten Parkraumkonflikten, ist die Einführung von Bewohnerparken zu empfehlen.
- Einführung eines statischen Parkleitsystems (siehe Maßnahme D1.4 und Abbildung 22)
- Aufwertung des Parkplatzes an der Wilhelmstraße zur Entlastung der Deichstraße (siehe Anhang, Kapitel 5.3.2)

Eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen des Parkraumkonzepts ist im Anhang dargestellt.

Abbildung 23: Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung

Parkraumkonzept

Maßnahmen des Parkraummanagements



D2.2 Ordnung des Parkens in Wohnquartieren

Anlass

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden in den älteren Bestandsquartieren Rhedes Defizite in den Gehwegbreiten festgestellt. Wie auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vermehrt angemerkt wurde, hängt dies teils mit rechtswidrigem Gehwegparken zusammen: teilweise oder ganz auf den Gehwegen abgestellte Fahrzeuge blockieren so die Wege für zu Fuß Gehende. Gerade an Einmündungen und Kreuzungen reduzieren falsch abgestellte Fahrzeuge die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsarten und können ein Sicherheitsrisiko darstellen. Daher ist es das Ziel, das Parken in den Wohnquartieren neu zu ordnen.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und barrierefreien Nutzung der Gehwege für den Fußverkehr wird die quartiersweise Umsetzung von geeigneten Maßnahmen zur Ordnung des Parkens im öffentlichen Raum und Konzentration des Parkens in den privaten Raum empfohlen:

- Parkraummanagement: Einführung „Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (VZ 1053-30)
- Kennzeichnung von Parkständen ist insbesondere bei einem erhöhten Bedarf an Parkständen im öffentlichen Raum durch Anlieger:innen zu empfehlen. Dieser zeigt sich gerade bei fehlenden oder nicht ausreichend vorhandenen Parkmöglichkeiten im privaten Raum.
- Durch die markierten Parkflächen sind ausreichend breite Gehwege (mind. 1,8 m) und Fahrbahnen (mind. 3,1 m für Rettungsfahrzeuge) ebenso zu gewährleisten wie die Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen.
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Zielt auf die Aufklärung der geltenden Regelungen zum Parken ab und vermittelt den Mehrwert für alle Betroffenen.
- Konsequente Ahndung von Gehwegparkverstößen (siehe Maßnahme E5)

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden entsprechende Defizite insbesondere in dem Quartier Burloer Straße zwischen Vardingholter Straße/Nordstraße und Schloßstraße festgestellt. Durch die Änderung der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum (siehe Maßnahme D2.1) sind Auswirkungen auf die Parkplatznachfrage in Wohnquartieren zu erwarten (siehe Abbildung 23). Daher sollten in diesen Bereichen prioritär Maßnahmen zur Freihaltung von Gehwegen, Einmündungen und Kreuzungen vom ruhenden Verkehr durchgeführt werden. Weitere Straßenzüge mit Ordnungsbedarf sind in Anlehnung an Abbildung 5 durch die Verwaltung zu eruieren.

D3 Stadtverträgliche und umweltfreundliche Lieferverkehre

Anlass

Aufgrund der auch zukünftig zunehmenden Lieferverkehre (gerade angesichts der weiterhin wachsenden Bedeutung des Online-Handels) und den damit verbundenen Umwelt- und Umfeldbelastungen sind Maßnahmen zur verträglichen und umweltfreundlichen Abwicklung der Lieferverkehre erforderlich. Konflikte zwischen Lieferverkehren und anderen Verkehrsarten sowie Nutzungen ergeben sich aktuell in der Innenstadt Rhedes.

Maßnahmen

Das Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Abwicklung der Lieferverkehre beinhaltet zwei Maßnahmenansätze:

- D3.1 Verträgliche Abwicklung der Lieferverkehre: Gerade in der Innenstadt gilt es die bestehenden Lieferverkehre kurzfristig verträglicher abzuwickeln, dazu werden insbesondere ordnungspolitische Maßnahmen, wie Ladezonen und zeitliche Beschränkungen der Zufahrt empfohlen.
- D3.2 Erprobung alternativer Zustellmöglichkeiten: Zur umweltfreundlicheren Abwicklung der Lieferverkehre wird empfohlen, in Kooperation mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) ein Mikrodepot einzurichten, von dem aus Waren über umweltfreundliche Verkehrsarten (insbesondere Lastenräder) an die Anlieferungsziele transportiert werden.

D3.1 Verträgliche Abwicklung der Lieferverkehre

Anlass

Das Be- und Entladen in zweiter Reihe oder auf Rad- und Gehwegen sorgt für Verzögerungen im Verkehrsfluss und Behinderungen im Fuß- und Radverkehr, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken können. Lieferzonen können hier Abhilfe schaffen, indem spezielle Räume für den Lieferverkehr freigehalten werden. Neben den positiven Effekten auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ergeben sich dadurch auch für die Lieferanten Effizienzgewinne durch kürzere Parkplatzsuche und bessere Voraussetzungen zum Be- und Entladen.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Händler:innen und Gastronomen der Innenstadt	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur verträglichen Abwicklung der Lieferverkehre werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Einrichtung von Ladezonen im Umfeld der Innenstadt: Einrichtung von Ladezonen auf dem Hamalandplatz, am Gildekamp sowie am Kirchplatz. Zu evaluieren ist, ob eine Ausweisung als temporäre Ladezone ausreicht: bspw. könnten die Parkstände von 8 bis 12 Uhr für die Lieferverkehre reserviert werden und zu den anderen Zeiten als Parkstände genutzt werden.
- Belieferung innerstädtischer Händler und Gastronomen: In Abstimmung mit den Anlieger:innen sind Belieferungszeiten für die Hohe Straße/Markt zu entwickeln und mit entsprechenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen durchzusetzen.
- Ordnung des Lieferverkehrs in den Wohnquartieren: Bei zunehmenden Lieferverkehren (die Privathaushalte beliefern) können auch in den Wohnquartieren Konflikte zwischen Lieferverkehr und anderen Verkehrsarten auftreten. Aktuell ist aus Sicht der Gutachter kein erhöhter Bedarf nach entsprechenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen festzustellen. Sollte sich perspektivisch ein Bedarf ergeben, können auch in den Wohnquartieren temporäre Lieferzonen (tagsüber Lieferzone, nachts Parkplatz) eingerichtet werden.

D3.2 Erprobung alternativer Zustellmöglichkeiten

Anlass

Die Innenstadt stellt ein zentrales Ziel des Lieferverkehrs dar – mit den zuvor beschriebenen Umwelt- und Umfeldbeeinträchtigungen. Auf Seiten der KEP-Dienstleister kommt es dabei immer wieder zu Verzögerungen durch Parkplatzsuche und zu Konflikten mit anderen Verkehrsarten und Nutzungen. Um diese Probleme zu lösen, wird die Einrichtung eines Mikrodepots im Rahmen eines Pilotprojekts empfohlen.

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, lokale Unternehmen	Förderung	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

Zentrales Element des Projekts ist die Lieferung der Waren zu einem zentrumsnahen Umschlagplatz, von diesem findet der Umschlag aus den größeren Lieferfahrzeugen in kleinere Einheiten (insbesondere Lastenräder) und die Feinverteilung zum Zielort statt. Zur Umsetzung dieser Grundidee kommen zwei Ansätze in Frage:

- Empfängerbezogene Bündelung: Die Empfänger von Waren (insbesondere Betriebe, Einzelhändler, städtische Einrichtungen) lassen ihre Waren über c/o-Adresse an ein zentrales Mikrodepot liefern, von dort wird die endgültige Zustellung über einen separaten Dienstleister mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln übernommen.
- Verloaderbezogene Bündelung: KEP-Dienstleister betreiben und nutzen ein zentrumsnahes Mikrodepot zum Umschlag von Waren von großen Zustellfahrzeugen auf kleinere Einheiten (meist Lastenräder).¹¹

Da sich der Ansatz der empfängerbezogenen Bündelung voraussichtlich leichter durch die Stadt selbst und ihre Kontakte zu den Händlern vor Ort umsetzen lässt, wird dieser Ansatz zur Weiterverfolgung empfohlen und ein Pilotprojekt mit einem Mikrodepot am Kirmesplatz vorgeschlagen. Zur Umsetzung des Mikrodepots sollte die Stadt (und insbesondere die Wirtschaftsförderung) als Impulsgeber die Kontakte zu den Händlern und den (lokalen) Handelsverbänden suchen und gemeinsam die Möglichkeiten und Voraussetzungen für diesen Ansatz erarbeiten. Die Stadtverwaltung und lokale Tochterunternehmen sollten sich dabei mit an dem Projekt beteiligen und als „Ankerkunden“ auftreten. Der Betreiber sollte neutral sein und mit den KEP-Dienstleistern zusammenarbeiten können. Vorzuschlagen ist hierbei z. B. die Wirtschaftsförderung oder städtische Töchter idealerweise mit Logistikschwerpunkt. Im Falle von Rhede bietet sich auch ein interkommunaler Zusammenschluss an, um Skaleneffekte zu generieren.

¹¹ Agora Verkehrswende 2020: Liefern ohne Lasten; S. 90

2.5 Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Straßenräume sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes und Lebens einer Stadt. Die Gestaltung der Straßenräume trägt daher entscheidend zu den Qualitäten einer Stadt bei, wobei die Gestaltung je nach umgebender Bebauung und Nutzung variiert: Begrünungselemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, ansprechend gestaltete Fassaden sowie geringe Einflüsse durch fahrende und ruhende Kfz sind allgemein anerkannte Qualitätsmerkmale attraktiver öffentlicher Räume – die sich in unterschiedlicher Intensität auf zentralen Plätzen und Hauptstraßen, aber auch in den Wohnstraßen einer Stadt wiederfinden. Aus einer hohen Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume können letztlich Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus, aber auch Wohnen entstehen.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und Image einer Stadt stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen die Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten an den Straßenraum stellen, gerecht werden (siehe dazu Maßnahme A1, B1, C1, D1).

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sind dabei selten alle Ansprüche vollständig erfüllbar und stattdessen eine Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig. Dabei stellt die Verkehrssicherheit einen sehr wichtigen Belang dar: gut einsehbare Straßenräume ermöglichen gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tragen so zur Vermeidung von Unfällen bei. Verkehrssichere öffentliche (Straßen-)Räume tragen wiederum zu einer steigenden Attraktivität der Stadt und der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) bei.

Vor diesem Hintergrund orientieren sich die Maßnahmen(-felder) dieses Handlungsfeldes an allgemein anerkannten Prämissen der Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit:

- Leitbild der städtebaulichen Bemessung (nach FGSV 2009): Demnach sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen, sodass ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d.h. insbesondere die Fahrbahn) erzielt wird. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie weitere Seitenraumnutzungen (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind.
- Vision Zero: Sieht vor, dass Verkehrswege und Verkehrsmittel so gestaltet werden, dass es zukünftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen mehr gibt, was sich auch als Ziel B8 im Mobilitätskonzept wiederfindet.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die folgenden zentralen Handlungserfordernisse in Rhede ermittelt:

- Straßenraumgestaltung noch zu stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet
- Aufwertung der Aufenthaltsräume in der Innenstadt
- Stärkung der Wohnstraßen als attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume
- Stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs an den Hauptverkehrsstraßen und an deren Knotenpunkten

- Flächensparsamere und fußverkehrsfreundlichere Umgestaltung von Knotenpunkten (ins-bes. an Hauptverkehrsstraßen und in (älteren) Wohnquartieren)

In dem Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit geht es um die integrierte Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums, dafür sind alle drei Oberziele des Zielkonzepts (Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit, Stärkung des Umweltverbunds zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität) handlungsleitend. Die folgenden Maßnahmen zielen auf eben diese integrierte Gestaltung an Knotenpunkten, Straßenräumen und wichtiger Bereiche Rhedes ab:

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Integrierte Knotenpunktgestaltung	Oberpunkt
1.1.	Umgestaltung Knotenpunkt Dännendiek/Münsterstraße/Butenpaß	niedrig
1.2.	Einrichtung Kreisverkehr Münsterstraße/Schloßstraße/Markt/Deichstraße	hoch
1.3.	Einrichtung Kreisverkehr Hardtstraße/Bocholter Straße/Südstraße/Martenskamp	niedrig
1.4.	Aufwertung Knotenpunkt Gronauer Straße/Burloer Straße/Wissingkamp	hoch
2.	Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen	Oberpunkt
2.1.	Aufwertung der Münsterstraße	niedrig
2.2.	Aufwertung der Rheder Straße	mittel
2.3.	Aufwertung der Gronauer Straße	hoch
3.	Aufwertung zentraler Räume in Rhede	Oberpunkt
3.1.	Weiterentwicklung der Innenstadt	Schlüssel
3.2.	Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgern	niedrig
3.3.	Aufwertung von Wohnquartieren	mittel
3.4.	Aufwertung Ortsteileingänge	niedrig
4.	Minderung von Nutzungskonflikten	hoch
5.	Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung	hoch
6.	Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen	hoch

E1 Integrierte Knotenpunktgestaltung

Anlass

Die Knotenpunkte in Rhede sind zumeist auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet (wie LSA-Schaltungen, großflächige Knotenpunkte, freier Rechtsabbieger). Trotz einiger Verbesserungen in den letzten Jahren für den Fuß- und Radverkehr (Aufstellflächen, Furtmarkierungen) weisen einige Knotenpunkte Mängel bei den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsarten sowie einer direkten Wegeführung (im Fuß- und Radverkehr) auf. Durch die beabsichtigte integrierte Gestaltung werden Knotenpunkte zu sicheren und für alle Verkehrsarten gut nutzbaren Bestandteilen der Verkehrsinfrastruktur und fügen sich in das jeweilige städtebauliche Umfeld ein.

Maßnahmen

Die integrierte Knotenpunktgestaltung berücksichtigt die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsarten an den jeweiligen Knotenpunkten und bringt sie vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbunds und der Verkehrssicherheit in Einklang.

Prämissen der Knotenpunktgestaltung:

- Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit: gemäß VwV-StVO ist die Verkehrssicherheit bei der Gestaltung von Knotenpunkten höher zu bewerten als die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs.
- Stärkung der Sichtbeziehungen: zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zur Steigerung der Verkehrssicherheit.
- Klare Kommunikation: Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten müssen durch entsprechende Beschilderungen und oder Fahrbahnmarkierungen klar erkennbar sein. Für den Fußverkehr ist die sichere Querbarkeit aller Knotenarme zu gewährleisten.
- Direkte Wegeführung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug.
- Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen (siehe Maßnahme A2)
- Sichere Aufstell- und Schutzräume: ausreichend dimensionierte Bereiche für den Radverkehr (zunehmend Lastenräder und Anhänger zu erwarten) und Fußverkehr (Kinderwagen, Rollatoren)
- Beschleunigung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten und Querungen durch Berücksichtigung in den Regelumläufen, Voranforderungen/Detektion und vorrangige Führung auf wichtigen Fuß- und Radverkehrsachsen

Konkrete Maßnahmen zur Anpassung der Knotenpunkte sind:

- E1.1 Umgestaltung Knotenpunkt Dännendiek/Münsterstraße/Butenpaß
- E1.2 Einrichtung Kreisverkehr Münsterstraße/Schloßstraße
- E1.3 Einrichtung Kreisverkehr Hardtstraße/Bocholter Straße/Südstraße/Martenscamp
- E1.4 Aufwertung Knotenpunkt Gronauer Straße/Burloer Straße/Wissingkamp
- D1.1 Öffnung der Industriestraße: Einrichtung eines Kreisverkehrs Industriestraße/Lindenstraße/Büngerner Weg

E1.1 Umgestaltung Knotenpunkt Dännendiek/Münsterstraße/Butenpaß

Anlass

Der Knotenpunkt Dännendiek/Münsterstraße/Butenpaß ist durch eine Lichtsignalanlage geregelt und verfügt auf der Verbindung Dännendiek/Münsterstraße über einen freien Rechtsabbieger. Insgesamt ist der Knotenpunkt durch einen großen Flächenverbrauch gekennzeichnet und auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. In Folge dessen werden der Fuß- und Radverkehr umwegig und mit großem Zeitverlust über den Knotenpunkt geführt. Das Queren in einem Zug ist durch die Rechtsabbiegespur (mit Dunkelampel für Fuß- und Radverkehr) nicht möglich.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
-----------------------	---	--------------------------------	--

Zentrale Akteure Stadt Rhede, Kreis Borken	Förderung FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung hoch
--	-----------------------------------	-------------------------------

Bausteine

Zur verstärkten Leitung der Kfz-Verkehre über die Achse Südstraße/Dännendiek und Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr wird der Rückbau der Rechtsabbiegespur (Dännendiek/Münsterstraße) empfohlen. Damit wird eine beschleunigte Querung des Knotenpunktes für den Fuß- und Radverkehr erreicht.

Ein Umbau des Knotenpunkts ist erst nach der Verlagerung der S75 auf die Achse Südstraße/Dännendiek zu empfehlen. Andernfalls sind (zusätzliche) Verzögerungen an diesem Knotenpunkt für den Busverkehr zu erwarten. Die konkrete Knotenpunktform ist auf Basis der Verkehrsbelastungen mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen. Aus städtebaulicher Sicht ist ein Kreisverkehrsplatz zu empfehlen, allerdings bietet ein LSA-gesteuerter Knotenpunkt die Möglichkeit den Busverkehr auf dieser wichtigen ÖPNV-Achse zu beschleunigen.

Alternativ zu einem Umbau ist eine Voranforderung/Detektion auf dem Dännendiek in Fahrtrichtung Westen und eine durchgehende Signalisierung des Rad- und Fußverkehrs über den baulichen Rechtsabbiegefahrstreifen zu prüfen.

Vor dem Umbau des Knotenpunkts sind kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu prüfen:

- Verbesserte Führung des Radverkehrs aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn (in die Münsterstraße und ggf. vom Schutzstreifen der Münsterstraße).
- Barrierefreier Umbau der Umlaufsperrung am Mühlenweg.

E1.2 Einrichtung Kreisverkehr Münsterstraße/Schloßstraße/Markt/Deichstraße

Anlass

Der Knotenpunkt Münsterstraße/Schloßstraße/Markt/Deichstraße ist aktuell nicht signalisiert und die Achse Münsterstraße/Markt ist in beide Fahrtrichtungen vorfahrtsberechtigt. Dadurch kommt es gerade in den Spitzenzeiten zu längeren Wartezeiten von der Schloßstraße kommend. Um die Kfz-Verkehre zu verflüssigen und Wartezeiten zu verkürzen, die Querbarkeit der Münsterstraße für den Fuß- und Radverkehr (siehe Maßnahme B1.2: Schloßstraße/Deichstraße als wichtige Nord-Süd-Verbindung) zu verbessern und zur Erhöhung der städtebaulichen Gestaltung wird die Einrichtung eines Kreisverkehrs empfohlen.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Basierend auf den bestehenden Planungen der Stadt und aufgrund der beengten zur Verfügung stehenden Flächen wird die Einrichtung eines überfahrbaren Minikreisverkehrs empfohlen:

- Durch die überfahrbare Gestaltung des Minikreisverkehrs wird auch die Querbarkeit des Busverkehrs gewährleistet.
- Anpassung der bestehenden städtischen Planung an die geplanten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts: Trotz des anvisierten verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, der Fahrradstraßen und Tempo 30 sind an den vier Knotenarmen des Minikreisverkehrs FGÜ zu empfehlen, sie erleichtern den zu Fuß Gehenden die Querung (auch gegenüber dem Radverkehr) und stellen ein Merkmal der innerörtlichen Kreisverkehre dar. Berücksichtigung des anvisierten Mittelstreifens am südlichen Knotenarm (Münsterstraße).

E1.3 Einrichtung Kreisverkehr Hardstr./ Bocholter Str./ Südstr./Martenskamp

Anlass

Durch die Planungen des Radschnellweges RS2 wird eine bevorrechtigte Querung des Radverkehrs im Bereich des Knotenpunkts Hardtstraße/Bocholter Straße/Südstraße/Martenskamp erforderlich. Daher ist eine Umgestaltung des Knotenpunkts erforderlich. Aktuell ist er stark durch seine verkehrliche Funktion geprägt und vorrangig auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Vorgesehen ist ein Kreisverkehr mit einer vorrangigen Führung des Fuß- und Radverkehrs um die Kreisverkehrsfahrbahn auf markierten Furten für den Radverkehr und Fußgängerüberwege für den Fußverkehr. Für den Radschnellweg ist über den Ast der Hardtstraße eine überbreite Radverkehrsfurt mit 4,0 m vorgesehen. Durch eine entsprechende Umgestaltung kann der Knotenpunkt als attraktiver Eingangsbereich der Kernstadt entwickelt werden.

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Straßen.NRW (Kostenträger)	Förderung FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

Die Umgestaltung des Knotenpunkts sollte gemäß aktueller Planung des Landesbetriebs Straßen.NRW vorgenommen werden. Dies beinhaltet:

- Einrichtung eines Kreisverkehrs
- Bevorrechtigte Querung des Radverkehrs an allen Knotenarmen
- Einrichtung barrierefreier Fußgängerüberwege an den Knotenarmen
- Attraktive, identitätsstiftende Gestaltung der Kreisinsel

E1.4 Aufwertung Knotenpunkt Gronauer Straße/Burloer Straße/Wissingkamp

Anlass

Die Gronauer Straße (L572) soll gemäß aktuellen Planungen der Stadt Rhede und Straßen.NRW aufgewertet und insbesondere fuß- und radverkehrsfreundlicher gestaltet werden (siehe Maßnahme E2.3). Der Knotenpunkt Gronauer Straße/Burloer Straße/Wissingkamp wird durch diese Planungen ebenfalls tangiert. Allerdings ist bisher kein Umbau des aktuell LSA-geregelten Knotenpunkts vorgesehen. Der Knotenpunkt weist aktuell jedoch deutliche Defizite für den Fuß- und Radverkehr auf: Mängel in der Barrierefreiheit, unterdimensionierte Wartebereiche für den Fußverkehr, fehlende Aufstellflächen und Signalisierung für den Radverkehr. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts liegt aktuell in der Qualitätsstufe B, somit bestehen aktuell keine größeren Verzögerungen im Kfz-Verkehr.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Straßen.NRW (Hauptkostenträger)	Förderung FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur Aufwertung des Knotenpunkts werden die folgenden Bausteine empfohlen:

- Aus städtebaulichen Gründen ist die Einrichtung eines Kreisverkehrs zu empfehlen: Ein Kreisverkehr kann bei entsprechender Gestaltung dazu beitragen, die gestalterische und mikroklimatische Qualität des Umfelds deutlich zu erhöhen (bspw. durch Begrünung). Zusätzlich kann er zur Erhöhung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten beitragen. Allerdings ist der Umbau zu einem Kreisverkehr mit einem deutlichen finanziellen und zeitlichen Mehraufwand verbunden. Daher ist im weiteren Planungsprozess zur Umgestaltung der Gronauer Straße zu prüfen, welche Knotenpunktform am sinnvollsten ist.
- Unabhängig der Knotenpunktform sind Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr nach den aktuellen Standards umzusetzen: Empfohlen werden insbesondere der barrierefreie Umbau, der Ausbau der Wartebereiche des Fußverkehrs (insbesondere auf der nördlichen Seite der Gronauer Straße), Einrichtung von Aufstellflächen für den Radverkehr in Nord/Süd-Richtung sowie separate Signalisierung des Radverkehrs.
- Prüfung der direkteren Fußverkehrsanbindung nördlich und südlich des Wissingkamps (siehe Maßnahme E3.2).

E2 Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen

Anlass

Gemäß dem Zielkonzept sollen in Rhede die Hauptverkehrsstraßen stärker auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs ausgerichtet werden (siehe Ziel C2). Zusätzlich sind Begrünung und eine klimaangepasste Gestaltung (siehe Ziel C4) stärker zu berücksichtigen. Daher werden an dieser Stelle grundsätzliche und in den einzelnen Steckbriefen konkrete Maßnahmenempfehlungen zur Umgestaltung der Straßenräume dargestellt.

Maßnahmen

Eine Aufwertung der Kfz-geprägten Straßenräume benötigt in der Regel einen verkehrsordnenden und/oder planerisch-baulichen Eingriff in die Flächen des Kfz-Verkehrs. Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der zu Fuß Gehenden, Radfahrenden sowie ggf. weiterer Seitenraumnutzungen (bspw. Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken oder Verkehrsregelungen zu treffen, die eine Umgestaltung ermöglichen.

Merkmale attraktiver Straßenräume sind:

- Breite Gehwege, geringe Trennwirkung der Straße bzw. ausreichende Querungshilfen, Sitz- und Aufenthaltsflächen sowie Bewegungs-/Spielflächen für Kinder
- Soweit notwendig, eine Trennung der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen, um Konflikte zwischen beiden zu vermeiden
- Geringe Einflüsse durch den Kfz-Verkehr (geringer Flächenverbrauch für Fahrbahn und parkende Kfz, möglichst keine Emissionsbelastungen)
- Barrierefreiheit der Flächen
- Hohes Sicherheitsgefühl und hohe objektive Sicherheit
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um einem „wildem“ Abstellen von Fahrrädern entgegenzuwirken
- Begrünung, bspw. Bäume, Büsche und niedrige Hecken; bei Gewährleistung der Sichtbeziehungen

Konkrete Maßnahmen werden für die folgenden Straßenzüge Rhedes empfohlen:

- E2.1 Aufwertung der Münsterstraße
- E2.2 Aufwertung der Rheder Straße
- E2.3 Aufwertung der Gronauer Straße

E2.1 Aufwertung der Münsterstraße

Anlass

Die Münsterstraße ist eine Zufahrtsstraße zur Innenstadt Rhedes. Sie ist städtebaulich aktuell stark durch den Alleecharakter geprägt. In der Beteiligung zum Mobilitätskonzept stellte die Münsterstraße ein regelmäßig und kontrovers diskutiertes Thema dar. Aus Gutachtersicht ergeben sich die folgenden verkehrlichen und weiteren Ansprüche:

- Fußverkehr: Hauptfußweg, mit deutlichem Verbesserungsbedarf in beide Gehrichtungen und hinsichtlich der Querbarkeit der Straße
- Radverkehr: Hauptnetz, mit deutlichem Verbesserungsbedarf stadteinwärts
- Fließender Kfz-Verkehr: Gemeindestraße, Alleestraße
- Ruhender Kfz-Verkehr: Parken teilweise im Seitenraum gestattet
- ÖPNV: aktuell 2 regionale Busse pro Stunde, durch anvisierte Verlagerung verkehrt die Buslinie S75 noch bis 2024 auf der Münsterstraße (siehe Maßnahme C1.1), durch Ersatzverkehr für die S75, Schulbusse und das bedarfsorientierte Busangebot sind langfristig weiterhin gewisse Busverkehre zu erwarten
- Weiteres: Kreisverkehr am Knoten Münsterstraße/Deichstraße/Schloßstraße und Anpassung des Knotenpunkts Münsterstraße/Dännendiek/Butenpaß geplant (siehe Maßnahme E1.1 und E1.2); Alleebäume in gutem Zustand und mit hoher Lebensdauer
- Umfeld: lockere Wohnbebauung

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

In Abbildung 24 sind der aktuelle Querschnitt der Münsterstraße sowie der geplante Regelquerschnitt dargestellt. Kennzeichnend für diesen Entwurf zur Aufwertung der Münsterstraße sind der Erhalt der Alleebäume und der Verzicht auf Grundstücksankäufe zur Verbreiterung des Straßenraums. Konkret werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Einführung Tempo 30, da keine adäquate Radverkehrsführung im Seitenraum oder auf der Fahrbahn möglich ist.
- Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs im Mischverkehr
- Einrichtung eines schmalen, überfahrbaren Mittelstreifens: Zum Überholen des Radverkehrs muss der Kfz-Verkehr den Mittelstreifen überfahren. So wird der Kfz-Verkehr baulich dazu angehalten den erforderlichen Sicherheitsabstand von 1,5 m einzuhalten.
- Bauliche Aufwertung der Gehwege, insbesondere auf der Nordostseite / stadteinwärts (durchgehend berollbare und barrierefreie Gestaltung der Oberflächen)

E2.2 Aufwertung der Rheder Straße

Anlass

Die Rheder Straße im Ortsteil Krechting stellt die zentrale Verbindungsachse zwischen Krechting und der Kernstadt Rhede dar. Schwerpunkt der Maßnahme ist der Abschnitt zwischen Einmündung Lönsweg und Knotenpunkt Krommerter Straße/Büngerner Allee. Er ist durch die folgenden verkehrlichen und sonstigen Ansprüche geprägt:

- Fußverkehr: Gehwege im Seitenraum untermaßig und mit Mängeln in der Barrierefreiheit, erhöhter Bedarf nach barrierefreiem Ausbau der Ampelquerungen
- Radverkehr: Hauptnetz und Teil der Nord-Süd-Verbindung, aktuell untermaßige Führung im Seitenraum, Defizite in der Berollbarkeit der Oberfläche
- Fließender Kfz-Verkehr: Gemeindestraße, aktuell Tempo 50 (steht nicht im Einklang mit den weiteren Ansprüchen an den Straßenraum), DTWv 1.300 (gem. Verkehrsmodell)
- Ruhender Kfz-Verkehr: Parken findet teils ungeordnet am Fahrbahnrand statt, in der Regel sind Parkstände auf den privaten Flächen vorhanden.
- ÖPNV: Schulbuslinien und der bedarfsorientierte Bürgerbus fahren die Haltestellen Lönsweg/Krechting und Proatecke an. Gem. Maßnahme C1.3 ist eine Ausweitung des Linienangebots zu empfehlen.
- Sonstiges: lockere Wohnbebauung sowie vereinzelte Einzelhandelsnutzungen

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse Abhängig umzusetzender Variante	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-kom-Stra	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur Aufwertung der Rheder Straße werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Auswahl eines Regelquerschnitts und weiterer Maßnahmen gem. Abbildung 25: Die dargestellte Umgestaltungsvariante basiert auf dem aktuellen Straßenquerschnitt, die Umbauvarianten sind dagegen mit einem aufwändigeren Straßenumbau verbunden.
- Einführung von Tempo 30 und Markierung von Fahrrad-Piktogrammketten: Die Einrichtung einer adäquaten Radinfrastruktur ist nur mit erheblichem Mehraufwand (Vollumbau des Straßenraums) möglich, daher ist Tempo 30 einzuführen, um den Radverkehr sicher auf dieser Hauptverbindung zu führen. Zur Unterstützung und Verdeutlichung der Fahrbahnführung sind Fahrrad-Piktogrammketten zu empfehlen (diese sind rechtlich aktuell nicht zulässig, eine Änderung ist zu erwarten, siehe Kapitel Radverkehr).
- Aufwertung des Gehwegs: Einheitliche und barrierefreie Gestaltung der Gehwegoberflächen; zur Aufwertung des Straßenraums und der Aufenthaltsqualität sind regelmäßig Sitz- und Begrünungselemente zu empfehlen.
- Das Kfz-Parken wird in der Regel in den privaten Raum verlagert. Bei Bedarf sind Parkstände im Seitenraum zu prüfen (unter Einhaltung der notwendigen Gehwegbreiten und Sicherheitsabstände zum Radverkehr)

Abbildung 24: Aufwertung der Münsterstraße

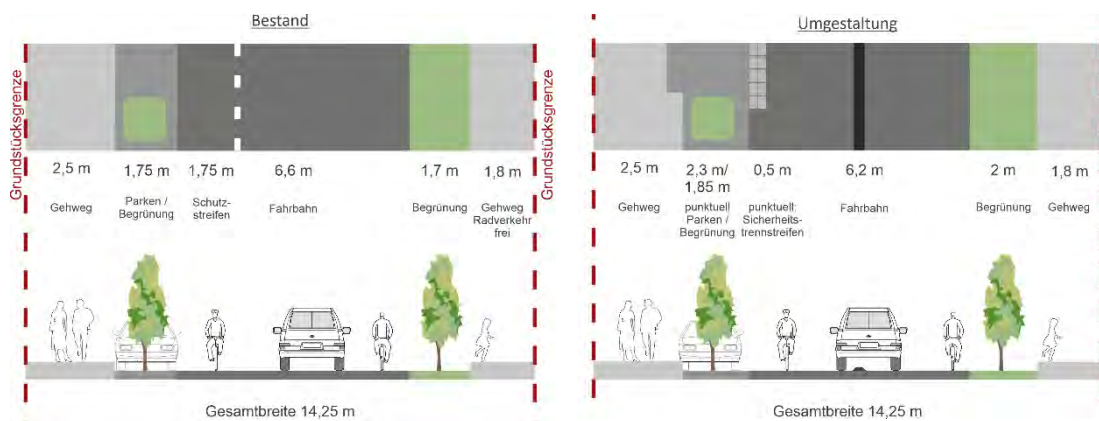
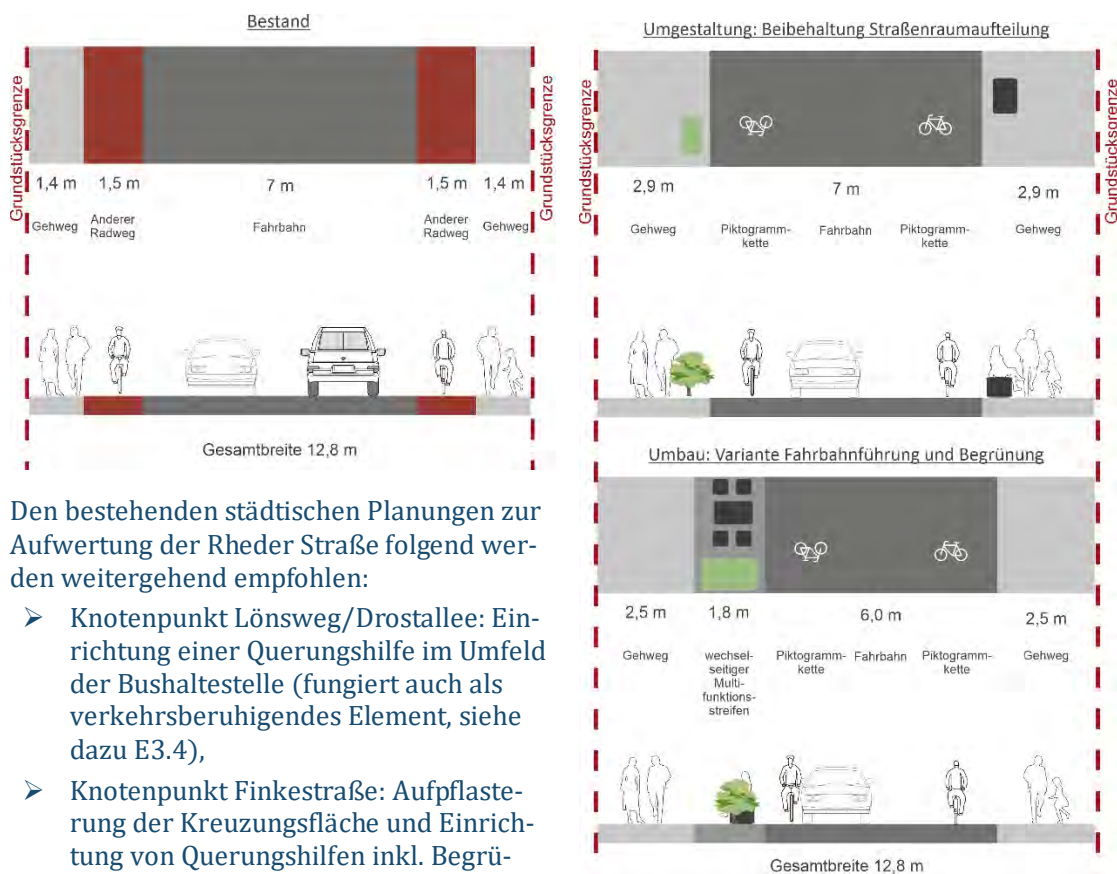


Abbildung 25: Aufwertung der Rheder Straße



Den bestehenden städtischen Planungen zur Aufwertung der Rheder Straße folgend werden weitergehend empfohlen:

- Knotenpunkt Lönsweg/Drostallee: Einrichtung einer Querungshilfe im Umfeld der Bushaltestelle (fungiert auch als verkehrsberuhigendes Element, siehe dazu E3.4),
- Knotenpunkt Finkestraße: Aufpflasterung der Kreuzungsfläche und Einrichtung von Querungshilfen inkl. Begrünung. Dies erleichtert auch das Queren von Kindergarten- und Grundschulkindern.
- Knotenpunkt Krommerter Straße/ Rheder Straße: Minikreisverkehr, Umbau der Bushaltestelle Proatecke zu einem Buskap.
- Bei Umbau des Straßenraums im Bereich der Haltestelle Lönsweg/Krechting ist die Einrichtung eines Buskaps zu empfehlen (siehe Maßnahme C2).

E2.3 Aufwertung der Gronauer Straße

Anlass

Die Gronauer Straße zwischen Kreisverkehr Barloer Straße und dem nordöstlichen Ortseingang (Höhe Spolerstraße/Birkenweg) ist stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und verfügt über keine durchgängige Wegeinfrastruktur für den Fuß- oder Radverkehr. Die weiteren verkehrlichen und sonstigen Ansprüche sind:

- Fußverkehr: zwischen Kreisverkehr Barloer Straße und Nelkenweg/Leo-Statz-Weg befindet sich beidseitig ein Geh- und Radweg im Seitenraum, im weiteren Verlauf Richtung Nordosten / Real fehlt die Fußwegeinfrastruktur
- Radverkehr: Hauptnetz, Führung auf Geh- und Radweg bzw. ab Nelkenweg auf dem Mehrzweckstreifen,
- Fließender Kfz-Verkehr: Landesstraße, Teil des LKW-Führungsnetzes, Tempo 50, sanierungsbedürftige Fahrbahn
- Ruhender Kfz-Verkehr: auf der Landesstraße ist das Parken verboten
- ÖPNV: Regionalbuslinie X80 seit Herbst 2022, bedarfsorientierter Bürgerbus, am Kreisverkehr Barloer Straße ist eine Mobilstation (P+R) geplant (Kategorie M, siehe Maßnahme C2)
- Weiteres: Zwischen Ortseingang Rhede und Vardingholt ist ein einseitiger Geh- und Radweg (2,5m) auf der nördlichen Fahrbahnseite geplant, Aufwertung des Knotenpunkts Burloer Straße/Gronauer Straße/Wissingkamp (siehe Maßnahme E1.4)
- Umfeld: teilweise angebaute Wohnbebauung, Versorgungsbereich Wissingkamp

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Straßen.NRW (Hauptkostenträger)	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Die Stadt Rhede hat mit dem Landesbetrieb bereits eine Rahmenvereinbarung zur Umgestaltung der Gronauer Straße getroffen. Wesentliche bauliche Maßnahmen sind:

- Einrichtung eines beidseitigen Geh- und Radwegs (Regelbreite: 2,5m) zwischen Nelkenweg/Leo-Statz-Weg und Knotenpunkt Wissingkamp. Vor dem Hintergrund der steigenden Zahl von breiteren Sonderfahrrädern sollten die Wegebreiten auf 3m erhöht werden.
- Zwischen Knotenpunkt Wissingkamp und Vardingholt ist ein einseitiger Geh- und Radweg auf der nördlichen Fahrbahnseite geplant. Die Haltestelle Spoler mit Fahrtrichtung Vardingholt ist nur aus dem Norden (Birkenweg) erreichbar. Zur besseren Anbindung der Haltestelle aus Richtung Süden mit dem Fuß- und Radverkehr ist die Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Knotenpunkt Wissingkamp und Haltestelle Spoler (bzw. bis Birkenweg) zu prüfen.

E3 Aufwertung zentraler Räume in Rhede

Anlass

Attraktive öffentliche Räume laden Menschen dazu ein, sich in diesen Räumen aufzuhalten und tragen so zu einer Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums bei. Letztlich profiliert sich die Stadt Rhede damit als attraktiver Wohn- und Lebensstandort. Zusätzlich stellt die gute Erreichbarkeit dieser Räume, wie Innenstadt oder Einkaufszentrum Wissingkamp, mit dem Umweltverbund einen wichtigen Baustein auf dem Weg zu einer Mobilitätswende und zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzepts (wie Oberziel B: Stärkung des Umweltverbunds zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs) dar.

Maßnahmen

Im Folgenden werden für einzelne Räume Maßnahmen zur gestalterischen und verkehrlichen Aufwertung formuliert:

- E3.1 Weiterentwicklung der Innenstadt
- E3.2 Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgern
- E3.3 Aufwertung von Wohnquartieren
- E3.4 Aufwertung Stadteingänge

E3.1 Weiterentwicklung der Innenstadt



Anlass

Die Innenstadt Rhedes fungiert als Aushängeschild und hat eine wichtige Rolle für die Wahrnehmung und Attraktivität der Stadt. Allerdings prägen parkende Kfz, als auch abgestellte Fahrräder das Bild der Innenstadt. Gerade die Pkw-Stellplätze auf dem Markt und der Hohen Straße mindern die optische Qualität und erzeugen Pkw-Parksuchverkehre, die die Aufenthaltsqualität dieser zentralen, stadtbildprägenden Räume weiter mindern. Die Aufwertung der Innenstadt ist auch wesentlicher Bestandteil des Stadtentwicklungskonzepts (2021) und der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes (2022).

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi Nah, Städtebauförderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zonierung der Innenstadt: Als Basis für die Entwicklung der Innenstadt Rhedes wird die in Abbildung 26 und Abbildung 27 dargestellte Zonierung vorgenommen, mit der wesentlichen Innenstadträumen Funktionen und Zielzustände zugewiesen werden. Diese Zonierung basiert auf den Schwerpunktbereichen der Innenstadt aus dem STEK und wurde bzgl. der verkehrlichen Funktionen weiter ausgearbeitet. Aus der Zonierung leiten sich bereits zentrale Maßnahmen ab:

- Einrichtung und attraktive Gestaltung einer Fußgängerzone
- Niveaugleicher Umbau Burgplatz/Kirchstraße und teilw. Hardstraße/Auf der Kirchwiese
- Aufwertung Kirmesplatz (unter Beibehaltung der Parkplatz- und Kirmesplatzfunktion)

Maßnahmenübersicht Innenstadt: Aufbauend auf der Zonierung wurden weitere Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität (siehe Ziel C1) und verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt (siehe Ziel A1) entwickelt und in Abbildung 28 dargestellt.

Umsetzungshinweis: Die Maßnahmenempfehlungen bringen teils eine deutliche Veränderung der zentralen Räume Rhedes mit sich. Um die Akzeptanz für die geplanten Maßnahmen zu erhöhen, wird die temporäre Erprobung der Maßnahmen empfohlen (siehe auch Umsetzungsziel, des Zielkonzepts; siehe Maßnahme H1). Dieser 3-4 monatige Versuch sollte dazu genutzt werden, weitere Anregungen zur Umsetzungsplanung zu generieren.

Im Rahmen eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK, siehe STEK) sollten die Maßnahmen aus STEK, Moko und Einzelhandelskonzept zusammengeführt werden. Dabei sollte das bereits beauftragte Zentrenmanagement mit berücksichtigt werden.

Abbildung 26: Zonierung der Innenstadt nach Stadtentwicklungskonzept

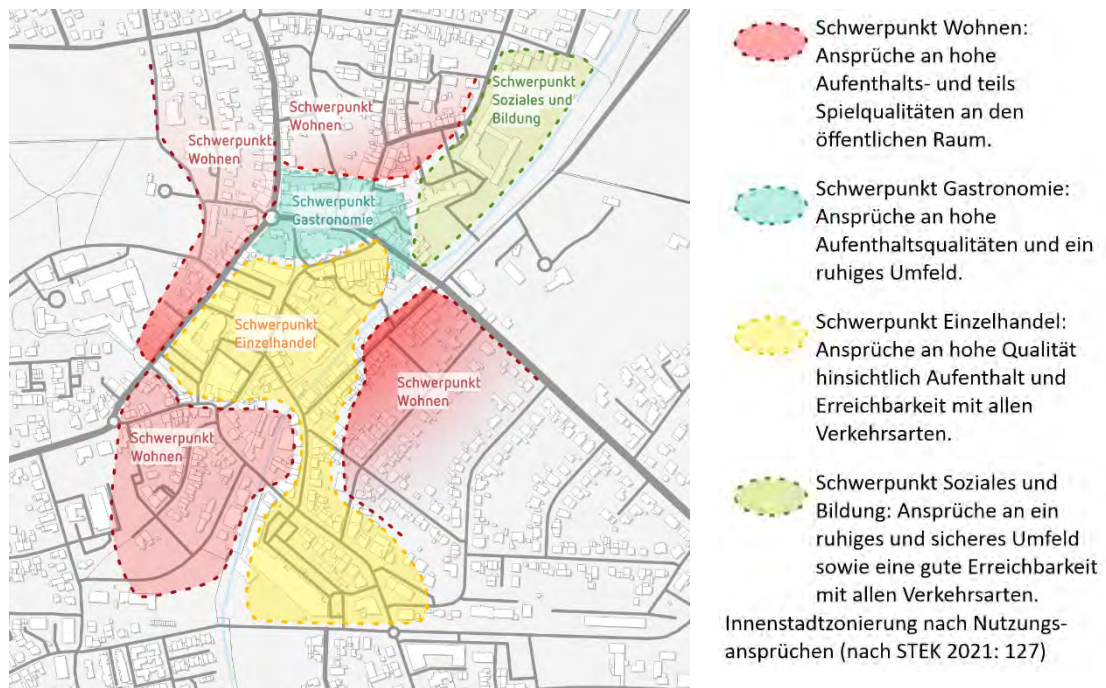


Abbildung 27: Zonierung und erste Maßnahmen der Innenstadtentwicklung

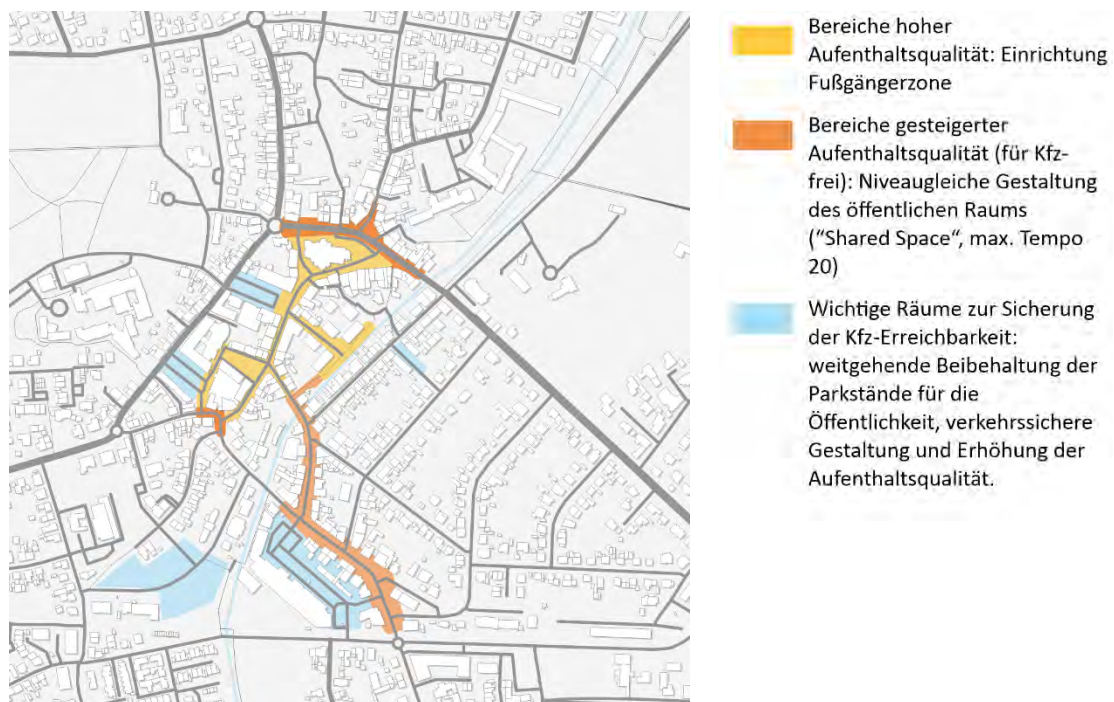
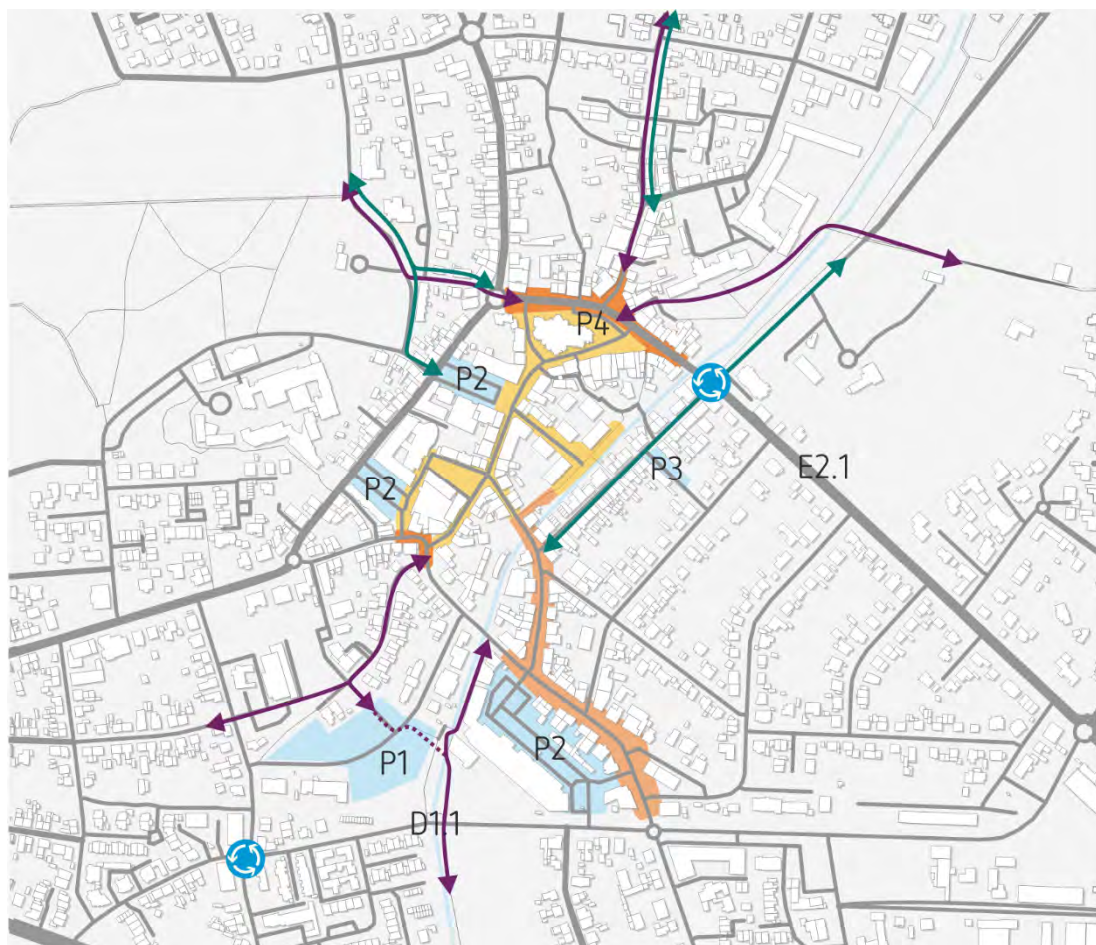


Abbildung 28: Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Innenstadt



- | | | | | |
|---|---|---|------|--|
|  | Gestaltung attraktiver Fußwegeverbindungen (siehe A1) |  | P1 | Flächige Modernisierung des Kirmesplatzes (Pflasterung, Begrünung, Markierung von Parkständen) |
|  | Einrichtung Fahrradstraßen (s. B1.3) |  | P2 | Erneuerung der Markierung und Einrichtung von Radabstellanlagen (s. B2) |
|  | Umsetzung der Planungen zum Kreisverkehr (siehe E1) |  | P3 | Aufwertung des Parkplatzes Wilhelmstraße (siehe Anhang Parkraumkonzept) |
|  | Einrichtung und attraktive Gestaltung Fußgängerzone |  | P4 | Öffnung des Parkplatzes nur zu Zeiten von Gottesdiensten |
|  | Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20) und niveaugleiche Gestaltung des öffentlichen Raums ("Shared Space") |  | D1.1 | Öffnung der Industriestraße |
|  | Prüfung kleinteiliger Maßnahme zur Steigerung von Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit sowie Tempo 20 |  | D1.4 | Aufbau eines Parkleitsystems |
| | |  | E2.1 | Aufwertung der Münsterstraße |

Zentrale Maßnahmenbezüge zum Stadtentwicklungskonzept:

- B1.1 Innenentwicklung Innenstadt Süd (auf ehemaligem Stadtwerkegelände)
- B1.2 Quartiersentwicklung Bahnhofstraße – Auf der Kirchwiese (2026 – 2035)
- B1.3 Innenentwicklung Blockinnenbereiche (2021 – 2035)
- B 6.1 Umgestaltung Markt
- B 6.2 Qualitätsoffensive Rathausumfeld

E3.2 Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgern

Anlass

Rund 18 % der Wege der Rheder:innen führt zum Einkaufen. Davon sind wiederum 75 % kürzer als 5 km.¹² Diese kurzen Distanzen bieten enorme Potentiale, verstärkt Einkaufswege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen. Um die Nutzung des Fuß- und Radverkehrs auf diesen Wegen attraktiver zu machen, ist eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur notwendig. Es müssen jedoch auch die Zielorte nahmobilitätsfreundlich gestaltet werden. Daher soll das direkte Umfeld der Nahversorger in Rhede auf Verbesserungspotentiale im Fuß- und Radverkehr untersucht und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen in Kooperation mit den Eigentümern durchgeführt werden.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Nahversorger	Förderung FöRi-Nah	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgern beziehen sich teils auf den öffentlichen Raum (Gestaltungsbereich der Stadt Rhede) und teils auf die privaten Flächen der Nahversorger (geringer Einfluss der Stadt Rhede). Daher kann die Stadt die in Abbildung 30 dargestellten Maßnahmenvorschläge nicht ohne Mitwirken der Eigentümer umsetzen. Um dennoch die Erreichbarkeit der Nahversorger zu verbessern, wird die folgende Vorgehensweise empfohlen:

- Erarbeitung / Prüfung, Weiterentwicklung und Umsetzung von Maßnahmen (erste Vorschläge siehe Abbildung 30) im städtischen Verantwortungsbereich.
- Gemeinsame Gespräche mit den Nahversorgern zur Umsetzung der Maßnahmen (und ggf. Entwicklung weiterer Maßnahmen) auf den Flächen der Nahversorger. In diesen Gesprächen können auch Aspekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements einfließen, da von einer verbesserten Erreichbarkeit der Nahversorger auch die Beschäftigten profitieren (siehe Maßnahme G3.1).

Diese Maßnahme ist im engen Zusammenhang mit der Maßnahme G4 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen zu sehen. Die in Abbildung 30 dargestellten Maßnahmenvorschläge können als Diskussionsgrundlage in den Erreichbarkeitschecks genutzt werden.

¹² Vgl. Mobilitätshebung Stadt Rhede 2016

E3.3 Aufwertung von Wohnquartieren

Anlass

Gemäß Ziel C3 sollen in den Wohnstraßen Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen zurückgewonnen werden. Während dies in den Neubauquartieren der Stadt bereits berücksichtigt wird, sind die älteren Bestandsquartiere noch durch eine „klassische“ Fahrbahnaufteilung und Kfz-orientierte Gestaltung geprägt. So bestehen auch in verkehrlicher Hinsicht Defizite, wie zu schmale Gehwege und nicht oder unzureichend abgesenkte Bordsteine, was gerade an den Knotenpunkten die Querbarkeit für ältere Personen und Personen mit Kinderwagen erschwert. Zusätzlich erzeugen die teils großen/überdimensionierten Knotenpunktflächen weite Wege für zu Fuß Gehende zum Queren der Knotenpunkte und animieren gleichzeitig den Kfz- und Radverkehr zum schnellen Queren.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi Nah	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

In Abbildung 29 sind verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung von Wohnquartieren dargestellt.

- Die Maßnahmen sind sukzessive, insbesondere bei anstehenden Umbauarbeiten (bspw. aufgrund von Deckensanierungen, Kanalarbeiten, u.ä.) auf ihre Anwendbarkeit und Geeignetheit zu prüfen und umzusetzen.
- Ein Schwerpunkt der Maßnahmenumsetzung sollte die Stärkung der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten (insbes. Durchsetzung Parkverbot) sein.
- Die Umsetzung der Maßnahmen sollte in enger Zusammenarbeit mit betroffenen Bürgern erfolgen, dies steigert die Akzeptanz der Maßnahmen und die Nutzung der eingerichteten Sitz- und Spielmöglichkeiten.

Ein in Anlehnung an das Beispiel 4 aufzustellender Quartiersfond kann die Bereitschaft und Mitwirkung der Bevölkerung für eine Umgestaltung erhöhen.

Abbildung 29: Bausteine zur Aufwertung von Wohnquartieren

Neue Wohnquartiere Straßenumbau Flexible Maßnahmen im Bestand		
Markierung  <ul style="list-style-type: none"> • Beton Vorfahrtsregelung • Weitere Markierungsoptionen: Tempo 30, Knotenpunkte 	Versätze  <ul style="list-style-type: none"> • Verengung der Fahrspur durch Begrünungselemente • Geschwindigkeitsreduzierung 	Sitz- & Spielgelegenheiten  <ul style="list-style-type: none"> • Kleine Elemente zur Förderung Aufenthalts- und Spielqualität <p>Foto: Website Spielplatztreff</p>
Fahrradstraße  <ul style="list-style-type: none"> • Bevorrechtigung & Bündelung des Radverkehrs 	Querungsstellen  <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegnasen, Querungshilfe, Fußgängerüberwege, LSA 	Mobilpunkt  <ul style="list-style-type: none"> • Angebot von Carsharing, attraktiven Radabstellanlagen, ggf. Leihfahrradangebot
Neue Wohnquartiere Straßenumbau		
Aufpflasterung  <ul style="list-style-type: none"> • Deutliche Temporeduzierung • Mit Höhenunterschied oder nur Belagwechsel 	Minikreisverkehr  <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung • Erhöhung Verkehrssicherheit 	Gehwegüberfahrt  <ul style="list-style-type: none"> • Vorrang und niveaugleiche Querung für zu Fuß Gehende • Verkehrsberuhigung
Niveaugleicher Umbau  <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Querung, Verkehrsberuhigung 	Abbindung von Straßen  <ul style="list-style-type: none"> • Diagonalsperren, Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßen 	Spiel-/Aufenthaltsbereiche  <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigter Bereich • Punktuell umgestaltete Sitz-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche

Beispiel 4: Quartiersfond Kiel

Im Rahmen des Modellvorhabens „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ stand in Kiel im Stadtquartier Ellerbek/Wellingdorf von 2017 bis Mitte 2021 jährlich ein Budget in Form eines Quartiersfonds für die Finanzierung kleinerer Projekte zur Verfügung. Mit bis zu 2.500€ pro Projekt sollten Maßnahmen realisiert werden, die von der Bewohnerschaft oder lokalen Akteuren vorgeschlagen wurden. Ziel war es ehrenamtliches Engagement zu unterstützen, die Förderung aktiver Mobilitätsformen sowie die Verbesserung der Lebensbedingungen in dem Quartier. Beispielhafte Maßnahmen sind die Anschaffung, Aufstellung oder Instandsetzung von bereits vorhandenem oder neuem Stadtmobiliar (z.B. Spielgeräte, Fahrradständer), die Gestaltung von Plätzen oder Workshops zur Mobilität im Quartier (z.B. Radfahrkurse). Der Fonds wurde jährlich mit 10.000€ aus Fördermitteln des Bundesumweltministeriums und Geldern der Landeshauptstadt Kiel im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ finanziert und ist zudem Teil des Modellvorhabens nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA).

Übersicht im Rahmen des Quartiersfonds realisierten Projekte: <https://www.kieler-ostufer.de/projekte/ellerbek/wellingdorf/aktive-mobilitaet-in-staedtischen-quartieren>

Quellen

Website Stadt Kiel: [Kiel: Projekt Aktive Mobilität in städtischen Quartieren](#)

Faltblatt Quartiersfonds: [PresserefFolderQuartiersfonds.indd \(kiel.de\)](#)

Merkblatt Quartiersfonds: [2020-02-26 Merkblatt Quartiersfonds.pdf \(kiel.de\)](#)

E3.4 Aufwertung Ortsteileingänge

Anlass

Ortsteileingänge an Hauptverkehrsstraßen sind ein Aushängeschild für den Ortsteil und ein erster Eindruck für Besucher:innen. Gleichzeitig nehmen sie eine wichtige verkehrliche Funktion ein, da sie häufig den Übergang von weitestgehend anbaufreier Fläche in eine geschlossene Ortschaft darstellen. In dieser bestehen andere Ansprüche an den Straßenraum, mit verstärktem Fuß- und Radverkehrsaufkommen, Parkständen und Aufenthaltsbereichen. Ortseingänge sollten diesen Übergang bestmöglich aufzeigen, um Konflikte zwischen insbesondere dem Kfz-Verkehr und anderen Verkehrsträgern zu vermeiden. So kann auch ein Beitrag zur Verkehrsunfallreduktion und Vision Zero geleistet werden. Dieses Potenzial sollte, wie teils bereits der Fall, in Rhede Berücksichtigung finden.

Priorität /	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur verkehrsberuhigenden und gestalterischen Aufwertung von Ortseingängen sollten die bestehenden Ortsteileingänge systematisch auf ihre verkehrliche und gestalterische Qualität und mögliche Maßnahmen geprüft werden. Mögliche Maßnahmen sind:

- Wirksam sind hier zum einen Elemente, welche die Aufmerksamkeit fördern (z.B. Geschwindigkeitsdisplays, Markierungen oder Hinweisschilder) und zum anderen bauliche Elemente (z.B. Einengungen, Versätze, Mittelinseln, Kreisverkehre oder Aufpflasterungen) (siehe auch RAS, Abschnitt 6.2.2.)
- Um den Wiedererkennungswert einzelner Ortsteile zu erhöhen, bietet es sich an, die Eingänge mit ortstypischen Elementen zu gestalten. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume und/oder Pflanzen oder auch Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein.

E4 Minderung von Nutzungskonflikten

Anlass

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde der Abbau von Nutzungskonflikten als ein wichtiger Handlungsbedarf identifiziert. Nutzungskonflikte wurden dabei zwischen allen Verkehrsteilnehmenden festgestellt: Auf Gehwegen entstehen Konflikte bspw. durch Radfahrende, die auf Gehwegen fahren (müssen), durch (falsch) parkende Kfz sowie durch Aufsteller und Auslagen von Geschäften. Dies erzeugt Behinderungen im Fußverkehr und besonders für Menschen in Rollstühlen oder mit Kinderwagen. Auf Radwegen sind es insbesondere (falsch) parkende Kfz, die Gefahr von Autotür-Unfällen oder zu geringe Überholabstände, die zu Konflikten führen.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse Teil regulärer Verwaltungsarbeit	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi Nah	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Zum Abbau der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden sind unter Berücksichtigung der verschiedenen Führungsformen die folgenden Bausteine zu prüfen und umzusetzen:

- Identifizierung von Bereichen mit Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr: z.B. Innenstadt Rhedes, Gängesken
- Überprüfung der Gehwege auf Nutzungskonflikte: insb. durch Aufsteller/Auslagen im Zuge der turnusmäßigen Rundgänge des Fachbereiches Bau und Ordnung und Abstimmung mit den entsprechenden Anliegern auf einzuhaltende Mindestbreiten der Gehwege. Räumlich ist insbesondere auf den Hauptachsen des Fußverkehrs (siehe Maßnahme A1.1) auf die Einhaltung der Gehwegbreiten und den Abbau von Nutzungskonflikten zu achten.
- Abbau von Konflikten bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr: Grundsätzlich sollte auf eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr hingewirkt werden. In einigen Bereichen wird dies jedoch kurzfristig nicht erreicht und ist auch nicht immer zielführend (bspw. Rheder Bach Weg oder Grünanlagen). In solchen Bereichen sollte das Bewusstsein für die geltenden Regelungen auf allen Seiten bspw. durch kommunikative Maßnahmen (z.B. „Radfahrende als Gast in der Fußgängerzone“) gestärkt werden. Zusätzlich gilt es die Einhaltung der Regelungen regelmäßig zu kontrollieren und die Freigabe von Wegen und Räumen für den Radverkehr zu beobachten und zu evaluieren.
- Abbau von Konflikten mit dem ruhenden Verkehr: Zum Abbau von Konflikten mit Falschparkern auf Gehwegen oder an Fußgängerübergängen (FGÜ) sind die Kontrollen durch das Ordnungspersonal zu intensivieren (siehe Maßnahme E5). Darüber hinaus trägt die Entlastung der Innenstadt vom ruhenden Kfz-Verkehr durch das Parkraumkonzept (siehe Maßnahmenfeld D2) dazu bei, Potenziale und Freiräume für attraktive Fußverkehrs- und Aufenthaltsräume zu schaffen.

E5

Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung

Anlass

Die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs und des Verkehrsverhaltens in der Stadt haben einen großen Einfluss auf die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden. Dabei ist die städtische Verkehrsüberwachung kein rein sanktionierendes Element der Verkehrssicherheitsarbeit, sondern trägt über präventive Ansätze dazu bei, das Verkehrsverhalten nicht nur kurzfristig, sondern möglichst nachhaltig zu beeinflussen. Insbesondere Veränderungen und Maßnahmen, die eine Stärkung der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zum Ziel haben (siehe Handlungsfelder A. Fußverkehr & Barrierefreiheit und B. Radverkehr & Mikromobilität), eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (siehe D. Pkw- & Wirtschaftsverkehre) müssen durch eine Verkehrsüberwachung flankiert werden, um Regelverstößen wie Falschparken oder zu schnellem Fahren entgegenzuwirken und Konflikte zwischen den Verkehrsträgern zu reduzieren.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Der Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung beinhaltet zwei Bausteine:

- **Ausbau der Parkraumkontrollen:**
Die Arbeit des Fachbereiches Bau und Ordnung ist in vielerlei Hinsicht für die städtische Verkehrsüberwachung relevant (z. B. Freihaltung von Sichtbeziehungen an Querungsstellen, Ahndung von Falschparken, auch Information/Aufklärung über Fehlverhalten) und ist daher insbesondere in Verbindung mit der Umsetzung des Parkraumkonzepts (siehe Maßnahme D2) auszubauen. Dazu sollte auch ein personeller Ausbau stattfinden, sodass alle Bereiche, die einer Parkraumbewirtschaftung unterliegen, idealerweise mehrmals täglich kontrolliert werden können.
- **Konsequente Parkraumkontrolle: Begleitung neuer Parkregelungen**
Ein besonderer Fokus der Parkraumkontrollen sollte auf Bereichen liegen, in denen eine Parkraumbewirtschaftung neu eingerichtet bzw. bestehende Regelungen angepasst wurden. So wird die Veränderung der Parksituation direkt vermittelt. In einer Übergangsphase sollte vor allem kommunikativ auf die neue Regelung hingewiesen werden.
- **Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen:**
Präventiv können Geschwindigkeitsanzeigen/Dialogdisplays verstärkt in besonders sensiblen Bereichen wie bspw. im Schulumfeld eingesetzt werden, in denen eine weitere Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen ist. So können Dialogdisplays nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung entfalten, insbesondere wenn korrektes Verhalten mit einer positiven Rückmeldung verbunden wird.

E6 Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen

Anlass

Verkehrswege sind vielfältigen Einflüssen ausgesetzt, die temporär oder dauerhaft ihre Benutzung erschweren und den Lauf- oder Fahrkomfort teils erheblich einschränken. Zudem kann es zu gefährlichen Verkehrssituationen kommen, bedingt durch mangelhafte Instandhaltung wie bspw. Schlaglöcher oder auch nicht zurückgeschnittene Hecken. In Rhede wurde im Straßen- und Wegenetz an verschiedenen Stellen eine erhebliche Minderung der Wegequalität gegenüber dem Ausgangszustand erhoben. Ein konsequentes Pflege- und Erhaltungsmanagement dient der Wahrung des Ausgangszustandes und somit einer komfortablen und sicheren Führung aller Verkehrsträger.

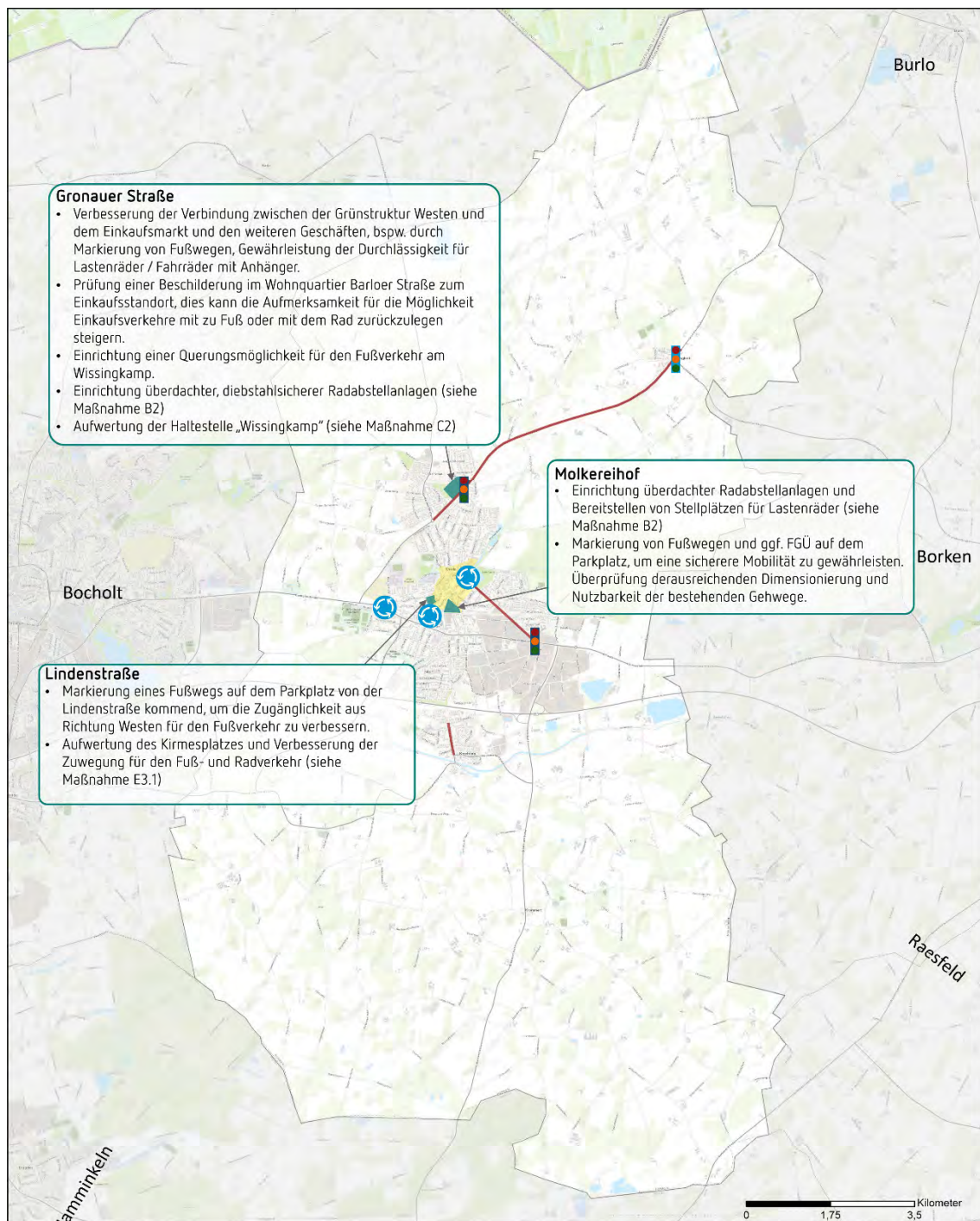
Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen ist zunächst das bestehende Instandhaltungsmanagement dauerhaft fortzuführen und weiterzuentwickeln. Zur Weiterentwicklung sind folgende Ansätze (unter Einbeziehung des Arbeitskreises Bauhof) zu prüfen:

- Aufbau eines strategischen Erhaltungs- und Pflegemanagements, mit dem der Mittelbedarf des gesamten Straßen- und Wegeerhaltungsprozesses zielgerichtet geplant werden kann. Daraus kann abgeleitet werden, welcher Abschnitt wann und mit welcher Priorität baulich behandelt werden muss. Aber auch auf welchen Wegen prioritär jahreszeitenbezogene Pflege (wie Räumung von Schnee oder Laub) vorgenommen werden muss. Das Budget für die Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen kann darauf basierend zielgerichtet angepasst werden, um einen zukünftigen Sanierungsstau zu vermeiden und die Straßen und Wege alljährlich nutzbar zu halten.
- Neben dem Wegezustand sollte auch die Bedeutung Prioritätsfaktor sein. Dazu kann eine Orientierung an der Bedeutung im Fuß- und Radverkehrsnetz (siehe Maßnahme A1 und B1), im Pkw- und Lkw-Netz (siehe Maßnahme D1) sowie im Busnetz (siehe Maßnahme C1) erfolgen.
- Prüfung und ggf. Wiederherstellung der nutzbaren Wegebreiten des Fuß- und Radverkehrs; gerade in den Wohnquartieren und teils in den Außenbereichen schränken über die Grundstücksgrenzen wachsenden Hecken, Sträucher und Bäume die nutzbaren Breiten und teils die Sichtbeziehungen der Knotenpunkte ein.

Abbildung 30: Maßnahmenübersicht Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit



Mobilitätskonzept Rhede
Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
 Maßnahmenübersicht

Stand: Juli 2022



E1 Integrierte Knotenpunktgestaltung

- Einrichtung Kreisverkehr
- Einrichtung Lichtsignalanlage (LSA)
- Umgestaltung LSA-Knotenpunkt

E2 Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen

- Straßenzüge mit Aufwertungsbedarf

E3 Aufwertung zentraler Räume in Rhede

- Weiterentwicklung der Innenstadt
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgern



2.6 Umwelt & Klimaschutz

Der durch das Mobilitätsbedürfnis entstehende Verkehr verursacht verschiedenste negative Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima. Auf übergeordneter Ebene wurden daher bereits einige Ziele beschlossen, um Emissionen zu senken beziehungsweise zu begrenzen. Im Sektor Mobilität und Verkehr sind dies vor allem folgende Problembereiche:

- **Treibhausgase:** Durch Verbrennungsmotoren werden klimaschädliche Gase ausgestoßen, welche einen negativen Effekt auf die globale Klimaentwicklung besitzen. Durch die voranschreitende globale Erwärmung nehmen negative Effekte wie Hunger- und Wasserkrisen, Unwetterereignisse, Artensterben/Verlust der Biodiversität, Anstieg des Meeresspiegels, Verbreitung von Schädlingen und Krankheitserregern sowie die gesundheitliche Belastung weiter zu.
- **Luftschadstoffe (z.B. Feinstaub (PM2,5), Ozon(O₃) und Stickstoffoxide (NO_x)):** Im Gegensatz zu global wirkenden Treibhausgasen stellen Luftschadstoffe eine lokale Belastung für Mensch und Umwelt dar. Luftschadstoffe schädigen die Atemwege und können über einen längeren Zeitraum zu Atemwegsbeschwerden wie Asthma führen. Ferner schädigen sie Pflanzen (Blattnekrosen) und tragen zu einer Versauerung von Böden und Gewässern bei.
- **Lärm:** Verkehrslärm beeinträchtigt die Lebensqualität sowohl im freien Raum als auch in der eigenen Wohnung. Neben der Empfindung als störend und belästigend, führt eine Lärmbelastung auch zu gesundheitlichen Problemen. So ist ein Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und dem Risiko an z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkten und Schlaganfällen zu erkranken medizinisch nachgewiesen. Auch Schlafstörungen sind eine negative Auswirkung von Verkehrslärm.
- **Flächenverbrauch:** Durch Verkehrswege versiegelte Fläche führt zu einem direkten Verlust an natürlichem Boden und Lebensraum. Hierdurch werden Lebensräume zerschnitten („Froschwanderungen“) und die Grundwasserneubildung behindert. Auch stellt Verkehrsfläche im Vergleich zu natürlichem Boden einen Hitzespeicher dar, wodurch sich das Mikroklima weiter verschlechtert („Hitzeinseln“).

Während die anderen Handlungsfelder insbesondere auf eine Verlagerung und Vermeidung umwelt- und klimaschädlicher Verkehre abzielen, stehen im Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz Maßnahmen im Vordergrund, welche die Umweltbelastungen des Verkehrs weiter reduzieren. Weiterhin soll der Straßenraum den ökologischen und klimatischen Anforderungen sowie den veränderten klimatischen Bedingungen (Klimafolgenanpassung) angepasst werden.

Tabelle 7: Maßnahmenübersicht Umwelt- & Klimaschutz

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Förderung alternativer Antriebe	mittel
2.	Begrünung und Klimaanpassung	hoch
3.	Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen	mittel

F1 Förderung alternativer Antriebe

Anlass

Verbrennungsmotoren sind für eine Vielzahl an negativen Emissionen im Verkehr verantwortlich. Durch eine Umstellung auf alternative Antriebe, wie z.B. Elektromobilität oder Wasserstoff, können viele Emissionen, wenn auch nicht alle, eingespart werden.

Derzeit ist die Infrastruktur jedoch noch auf Verbrennungsmotoren ausgelegt. Um den verbleibenden motorisierten Individualverkehr, der nicht verlagert oder vermieden werden kann, möglichst schadstoffarm abzuwickeln, gilt es daher, alternative Antriebe zu fördern. Hierfür muss zum einen eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden, zum anderen auch spezielle Anreize und Vergünstigungen geprüft werden.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Stadtwerke Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Zur Förderung alternativer Antriebe werden insbesondere die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Förderung der Elektromobilität im Wohnungsbau: Sowohl im privaten, als auch im öffentlichen Bereich sollten bei Um- oder Neubaumaßnahmen Voraussetzungen für eine Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Hierbei können entweder direkt Lademöglichkeiten realisiert werden oder eine einfache Nachrüstbarkeit mit Leerrohren erreicht werden. An dieser Stelle gilt es neben Kfz auch Pedelecs zu berücksichtigen.
- Ausbau der Ladeinfrastruktur in Wohngebieten: In Quartieren, in denen private Kfz häufig nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden, existiert ein Bedarf an öffentlichen Lademöglichkeiten (z.B. Innenstadt).
- Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte: Nutz- und Dienstfahrzeuge der Stadt und der Stadtwerke sollten sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt werden.

F2 Begrünung und Klimaanpassung

Anlass

Eine begrünte und angepasste Straßenraumgestaltung begegnet den Herausforderungen des Klimawandels auf zwei Ebenen: Zum einen wird durch eine Verringerung des Versiegelungsgrades sowie vermehrtem Grün der Ursache für Klimaveränderungen entgegengewirkt. Zum anderen muss sich die Gestaltung den schon vorhandenen Klimaveränderungen, vor allem Hitze und Starkregenereignissen, anpassen. Diese Maßnahmen werden unter dem Begriff Klimafolgenanpassung zusammengefasst.

Straßenräume, die durch helle Oberflächen und Grünflächen geprägt sind, verbessern das lokale Klima und verhindern Hitzeinseln in der Stadt. Auch die Verschattung durch Straßengrün, neue Formen der Straßenraumentwässerung und vermehrter Einsatz einer oberflächigen Wasserführung sind effektive Instrumente einer klimaangepassten Straßenraumgestaltung. Zusätzlich steigt die Aufenthaltsqualität durch Begrünung und der Straßenraum wird lebenswerter wahrgenommen.

Priorität 	Personalaufwand 	Kostenklasse 	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung	Kosten-Wirkung mittel	

Bausteine

Folgende Maßnahmen unterstützen eine begrünte und klimaangepasste Straßenraumgestaltung:

- Ausweitung der Straßenraumbegrünung: Straßenraumbepflanzungen sollten in zukünftige Planungen integriert werden. Auch eine Pflege durch Anwohner:innen ist denkbar.
- Bei der Gestaltung von Straßenräumen sollten vorwiegend helle Flächen zum Einsatz kommen, um der Wärmespeicherung der Oberfläche entgegenzuwirken.
- Die Neuversiegelung sollte stark reduziert werden. Im Gegenzug sollte bei Neu- und Umbauten im Straßenraum die Notwendigkeit überprüft werden und so durch z.B. kompakte Kreuzungen neue Freiflächen geschaffen werden (Entsiegelung).
- Auf notwendigen Verkehrsflächen sollte der Einsatz von Materialien mit niedrigem Versiegelungskoeffizienten (z.B. Pflaster ohne Fugenverguss, Rasengittersteine bei Parkflächen) vorgezogen werden.
- Überdachte Bereiche im Verkehrsraum (z.B. Bushaltestellen oder Sammelgaragen für Fahrräder) können begrünt werden.

F3 Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen

Anlass

Lärmemissionen stellen eine der von den Anwohner:innen als sehr belastend empfundene Emission dar. Rhede besitzt derzeit im Bereich der Wohnbebauung keine stark vom Verkehrslärm betroffenen Streckenabschnitte, daher wurde bislang auch kein Lärmaktionsplan im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie von Seiten der Bezirksregierung notwendig. Dennoch stellt Verkehrslärm auch unter den Schwellenwerten der Richtlinie bereits eine Belastung dar, sodass zukünftige Planungen im Bereich Mobilität und Verkehr sich auch an einer möglichst lärmreduzierten Gestaltung der Verkehrsanlagen orientieren sollten. Bereits Lärmbelastungen ab 60 db(A) können das Gehör beeinträchtigen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen, nachts gelten bereits Werte ab 50 db(A) als zu hoch¹³.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bezirksregierung	Förderung FöRi-kom-Stra, KInvFG	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Neben der Vermeidung von schnellem und schwerem motorisiertem Verkehr (siehe Maßnahmen D1.3 und D1.2) im Bereich der Wohnbebauung helfen folgende Bausteine, den Verkehrslärm weiter zu reduzieren:

- Regelmäßiges Überprüfen der Grenzwerte aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie zum Schutz der Anwohner:innen
- Instandhaltung von Fahrbahnen und die Verwendung lärmindernder Asphalte: Ab Geschwindigkeiten von etwa 40km/h überwiegen die Abrollgeräusche die Motorengeräusche, sodass gerade bei Straßen dieser Geschwindigkeitsklasse eine lärmindernde Oberfläche eine Lärmreduzierung erwirkt.
- An besonders lärmsensiblen Bereichen kann eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Lärmreduzierung von 3 bis 5 db(A) bewirken.
- Durch eine Verbreiterung der Seitenräume (vgl. auch Maßnahmen E2) erhöht sich die Distanz zwischen Lärmquelle und Bebauung.
- In der Bauleitplanung sollte auf eine lärmoptimierte Bebauung geachtet werden (z.B. Raumaufteilung).
- Weitere bauliche Maßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster) sind im Bedarfsfall zu prüfen.

¹³ Vgl. Richtlinie 2002/49/EG: Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

2.7 Mobilitätsmanagement

Im Gegensatz zu den vorhergehenden, zumeist investiv ausgelegten Handlungsfeldern, ist der Bereich Mobilitätsmanagement darauf ausgerichtet, durch Steuerung, Koordination, Organisation, Beratung und Informationen das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger unter Einbeziehung relevanter Akteure im Sinne der Zielstellungen zu beeinflussen.

Die Stadt nimmt hierbei vor allem eine koordinierende Rolle ein. Durch die Bereitstellung von Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsoptionen und eine bestmögliche Verzahnung dieser Optionen kann die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel für die Nutzenden attraktiv gestaltet werden. An dieser Stelle können auch intermodale Wege besonders gefördert werden, da hierbei eine Abstimmung der Verkehrsträger aufeinander notwendig wird.

Mobilitätsmanagement richtet sich besonders an Zielgruppen, die ein ähnliches Mobilitätsverhalten aufweisen oder durch andere Gemeinsamkeiten (z.B. Wegezweck oder Ziel) Schnittstellen aufweisen. Grundsätzlich eignen sich hierfür besonders

- Betriebe, da der Arbeitsweg einen sehr häufigen Wegezweck darstellt und die Arbeitnehmer:innen sehr gezielt durch den Arbeitgeber angesprochen werden können.
- Schulen, da auch hier ein gemeinsamer Wegezweck und ein gleiches Ziel vorliegt, sowie zusätzlich der Bildungsauftrag von Schulen auch auf das Themenfeld Mobilität erweitert werden soll
- Die kommunale Verwaltung, die auf der einen Seite einen großen Arbeitgeber darstellt und auf der anderen Seite eine Vorbildfunktion einnehmen sollte
- Neubürger, welche sich bezüglich der neuen Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort neu orientieren
- Bewohner:innen eines Quartiers, die durch den gemeinsamen Wohnort ähnliche Bedürfnisse der alltäglichen Ziele besitzen

Bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements steht vor allem die individuelle Entscheidung im Mittelpunkt, sodass neben messbaren Parametern, wie der Reisezeit auch Gewohnheiten und persönliche Präferenzen berücksichtigt werden. Daraus leitet sich das Erfordernis von jeweils spezifischen Ansätzen ab.

Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	Oberpunkt
1.1.	Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	hoch
1.2.	Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	mittel
2.	Stadtplanung und Mobilität	Oberpunkt
2.1.	Aufstellung einer Stellplatzsatzung	hoch
2.2.	Umweltverbundsfreundliche Quartiere	mittel
3.	Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements	Oberpunkt
3.1.	Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	hoch
3.2.	Einführung eines Neubürgermarketings	niedrig
3.3.	Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements	hoch
4.	Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen	mittel

G1 Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Anlass

Um Mobilitätsmanagement als Instrument in Rhede zu etablieren, sind verwaltungsinterne Strukturen weiterzuentwickeln, die den Wissenstransfer ermöglichen, Anreize sowohl nach innen als auch nach außen setzen und Mobilitätsmanagementprozesse koordinieren. Weiterhin sollte die Stadt mit ihrer Vorbildfunktion vorausgehen und ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement initiieren.

Maßnahmen

Um das Thema Mobilitätsmanagement in der Verwaltung zu verankern, sind vor allem folgende Bausteine notwendig:

- Eine personelle Verankerung innerhalb der Verwaltung, sodass es eine:n Ansprechpartner:in für alle Belange des Mobilitätsmanagements gibt:
 - G1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements
- Die Vorbildfunktion der kommunalen Verwaltung als Arbeitgeber im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements:
 - G1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

G1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Anlass

Die Mobilität betreffende Themen sind in der Rheder Stadtverwaltung über verschiedene Fachbereiche hinweg verteilt (Planung, Tiefbau, Bauleitplanung, Kommunikation, Kampagnen) oder liegen in der Zuständigkeit des Kreises Borken, sodass vor allem für Querschnittsthemen oft eine klare Zuordnung fehlt. Themen wie Öffentlichkeitsarbeit, Austausch und Weiterbildung sowie auch die aktive Ansprache der Akteure werden hierdurch erschwert. Dabei zeigen aktuelle Mobilitätstrends, dass die zukünftige Mobilität vernetzter und digitaler wird.

Durch eine klare personelle Zuordnung der Themen des Mobilitätsmanagements können diese wesentlich effektiver intern und extern bearbeitet werden.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Zukunftsnetz NRW	Förderung FöRi-MM	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Wichtig zur erfolgreichen Implementierung des kommunalen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung ist die klare Zuordnung der folgenden Funktionen oder Schaffung einer Stelle als Mobilitätsmanager:in:

- Ansprechperson für Bürger:innen, Verbände, Institutionen und Ämter in allen Fragen mit Bezug auf Mobilität
- Koordinierung und Querschnittsfunktion innerhalb der Verwaltung
- Austausch und Mitarbeit in überkommunalen Netzwerken (Zukunftsnetz Mobilität, AGFS)
- Ausbau der fach- und ämterübergreifenden Zusammenarbeit in Bezug auf einzelne Projekte
- Wissenstransfer und Beratung von interessierten Unternehmen und Schulen (siehe Maßnahmen G3.1 und G3.3)
- Kontinuierliche Evaluationen der Umsetzung und Wirkung des Mobilitätskonzeptes und daraus entstehender Projekte

G1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Anlass

Die Rheder Stadtverwaltung prägt die Mobilität nicht nur durch Planung und Bau, sondern stellt selbst einen wichtigen Arbeitgeber mit entsprechendem Aufkommen an Dienst- und Arbeitsfahrten dar. Um der Vorbildfunktion in diesem Bereich gerecht zu werden, sollten auch innerhalb des Unternehmens „Stadtverwaltung“ Instrumente des betrieblichen Mobilitätsmanagements genutzt werden, um die Abwicklung der eigenen Fahrten umweltfreundlicher zu gestalten.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-MM	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Instrumente des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind folgende:

- Die Erleichterung des Arbeitens von zuhause, sodass das Fahrtenaufkommen durch die Mitarbeitenden reduziert werden kann. Neben dem Homeoffice sind weitergehend auch Ansätze des Desksharings vielversprechend, um gleichzeitig räumliche Ressourcen zu sparen.
- Bei Terminen sollte geprüft werden, ob diese zwingend in Präsenz stattfinden müssen oder auch Telefon- bzw. Videokonferenzen möglich sind. Hierdurch lassen sich weitere Wege einsparen.
- Befragung der Mitarbeitenden zum Mobilitätsverhalten und zu möglichen Hemmnissen bei der Nutzung des Umweltverbundes, um diese zu identifizieren und möglichst abzubauen.
- Schaffung von hochwertigen und sicheren Abstellmöglichkeiten auch für hochwertige Fahrräder.
- Aktive Bewerbung von alternativen Möglichkeiten für Dienstreisen (Bahn, Carsharing, Dienstpedelecs)
- Stärkere Bewerbung bestehender Angebote: Radabstellanlagen, JobTicket, Mitfahrerportal

G2 Stadtplanung und Mobilität

Anlass

Mobilität und Verkehrsplanung sind eng verzahnt mit dem Bereich der Stadtplanung und -entwicklung, dennoch sind beides eigene Disziplinen und besitzen eigene Planungswerke mit eigenen Zielen, im Bereich der Stadtentwicklung vor allem das Stadtentwicklungskonzept (STEK). Die hier aufgeführten Maßnahmen stellen daher die entsprechenden Querbezüge zwischen Mobilitäts- und Stadtplanung her. Auf der einen Seite werden stadtplanerische Ansprüche aufgenommen und gleichzeitig auf der anderen Seite verkehrsplanerische Aspekte mit Bezug zur Stadtplanung dargestellt.

Maßnahmen

In den folgenden Maßnahmenfeldern wird eine verstärkte Förderung nachhaltiger Mobilität durch entsprechende Querbezüge zur Stadtplanung thematisiert:

- Die Nutzung baurechtlicher Möglichkeiten als Unterstützung der aufgestellten Zielstellungen, insbesondere in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raumes durch den ruhenden Verkehr:
 - G2.1 Aufstellung einer Stellplatzsatzung
- Die konsequente Beachtung der Ziele des Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Neuerschließung, sodass sowohl infrastrukturelle als organisatorische Grundlagen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der neuen Quartiere schon in der Planung gelegt werden:
 - G2.2 Umweltfreundliche Quartiere

G2.1 Aufstellung einer Stellplatzsatzung

Anlass

Eine kommunale Stellplatzsatzung bietet für Rhede die Möglichkeit den Stellplatznachweis bei Neubauvorhaben über die landesweit gültigen Bestimmungen der Bauordnung hinaus individuell den Rahmenbedingungen von Rhede, aber auch den Zielen des Mobilitätskonzeptes anzupassen. Da Stellplatzsatzungen nur beim Neubau von Gebäuden wirken, sind Veränderungen durch die Stellplatzsatzung auf eine langfristige Perspektive ausgelegt.

Vor allem, um die Parkraumnachfrage im öffentlichen Raum zu reduzieren und so Fläche für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Aufenthalt zu gewinnen, ist eine Verlagerung des Parkens in den privaten Raum anzustreben.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede	Förderung FöRi-MM	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Um die geltenden Vorschriften zum Nachweis von Stellplätzen bei Neubauvorhaben individuell anzupassen, bedarf es der Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung. Ziele dieser kommunalen Stellplatzsatzung sollten folgende sein:

- Entlastung des öffentlichen Raumes vom ruhenden Verkehr
- Förderung des Umweltverbundes durch Minderungsfaktoren
- Förderung des Baus von Radabstellanlagen und E-Ladeinfrastruktur (siehe Maßnahme B2 und F1)
- Förderung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Mobilitätsberatung, Mietertickets, Lastenradverleih, Microhubs)
- Förderung von Carsharing (siehe Maßnahme C3.1)

G2.2 Umweltverbundsfreundliche Quartiere

Anlass

Im Rahmen der Neuausweisung von Quartieren gilt es die verkehrliche Abwicklung von Beginn der Planung mitzudenken, damit der Umweltverbund für die zukünftigen Bewohner:innen eine attraktive Alternative zum privaten Kfz darstellt. Durch Bebauungspläne und die Möglichkeit standortbezogener Mobilitätskonzepte hat die Stadt einen großen Einfluss auf die verkehrliche Abwicklung sich neu entwickelnder Quartiere.

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Stadt Rhede, Bewohner:innen	Förderung	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Um in neu entstehenden Quartieren die Möglichkeiten des Umweltverbundes attraktiv zu gestalten, sollten folgende Aspekte beachtet werden:

- In der Flächenverteilung sind ausreichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen, insbesondere im Hinblick auf selbstständige Geh- und Radwege.
- Die restriktive Genehmigung zweiter oder großflächiger Grundstückszufahrten sowie der vermehrte Einsatz von Schrägborden (Querneigungswechsel für die Barrierefreiheit und ggf. Radfahrende vermeiden)
- Zur Verkürzung der Wege sind Nahversorgungseinrichtungen im nahen Umfeld der Wohnbebauung zu berücksichtigen bzw. deren Einrichtung planerisch zu ermöglichen (Stadt der kurzen Wege).
- Mobilitätsstationen für geteilte Mobilität (Carsharing, Lastenradsharing) sollten zentral und für alle Bewohner:innen gut nutzbar eingerichtet werden.
- Eine Ladeinfrastruktur wird beim Neubau mitberücksichtigt.
- Für Wohnbauvorhaben über 20 Wohneinheiten beziehungsweise Gewerbeentwicklungen ab 50 Mitarbeitenden werden standortbezogene Mobilitätskonzepte empfohlen. In diesen wird der Stellplatzbedarf individuell ermittelt und durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ergänzt. Der Vorhabenträger kann durch diese Maßnahmen den Stellplatzbedarf senken, sodass die Kosten des Konzeptes aufgewogen werden und gleichzeitig alternative Mobilitätsoptionen geschaffen werden.
- Elemente nahmobilitätsfreundlicher Quartiere sind in Abbildung 31 dargestellt.

Abbildung 31: Mobilitätsmanagement in Quartieren



G3**Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements****Anlass**

Bestimmte Bevölkerungsgruppen und Akteure eignen sich im besonderen Maße für die Ansprache durch das Mobilitätsmanagement, da sie sich entweder in einer Lebenssituation befinden, in der das Mobilitätsverhalten offen für Veränderungen ist oder sie auf Grundlage gemeinsamer Wegezwecke gut angesprochen werden können. Diese zielgruppenspezifischen Ansätze stellen daher einen elementaren Bestandteil des Mobilitätsmanagements dar. Sie beinhalten unter anderem Beratungs- und Serviceleistungen sowie den Bedürfnissen zugeschnittene Infrastrukturangebote. Die Umsetzung erfolgt durch Akteure selbst, die Stadt hat im Wesentlichen eine regulierende, koordinierende und informierende Funktion inne, welche jedoch für den Erfolg des Mobilitätsmanagements von großer Bedeutung ist.

Maßnahmen

Folgende Zielgruppen eignen sich vor allem für ein zielgruppenspezifisches Angebot:

- Große Arbeitgeber stellen wichtige Ziele in den Wegekettten der Einwohner:innen dar.
 - G3.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Ein Wohnortwechsel geht häufig mit einer Neuorientierung des eigenen Mobilitätsverhaltens einher:
 - G3.2 Einführung eines Neubürgermarketings
- Schulen stellen zum einen ein wichtiges Ziel in den Wegekettten dar und prägen zum anderen das Mobilitätsverhalten der jungen Generation:
 - G3.3 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements

G3.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Anlass

Der Weg zur Arbeit sowie dienstlich zurückgelegte Wege machen einen Großteil der Wege in Rhede aus. Um möglichst viele dieser Wege auf den Umweltverbund zu verlagern, ist die Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern ein effektives Instrument. Durch das betriebliche Mobilitätsmanagement beeinflusst der Arbeitgeber aktiv die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten. Die Stadt bietet hierbei Beratung an und spricht die Arbeitgeber aktiv an, um diesen die Vorteile und Potenziale des betrieblichen Mobilitätsmanagements aufzuzeigen.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Mobil.manager:in	Förderung	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Zur Etablierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Rhede benötigt es einen zentralen Ansprechpartner:in in der Verwaltung, welche die Unternehmen aktiv anspricht und diese zu folgenden Maßnahmen berät:

- Nutzen für den Arbeitgeber: Kosteneinsparung, Mitarbeitermotivation, Imagegewinn, Mitarbeiterbindung, Stellplatzreduzierung
- Nutzen für die Arbeitnehmer: Kostenersparnis auf Arbeitswegen, Gesundheitsförderung
- Gesellschaftlicher Nutzen: Verbesserung der Verkehrssituation, Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz
- Verkehrsmeidende Maßnahmen: Etablierung und Ausweitung von Homeoffice und Videokonferenzen
- Förderung des Umweltverbundes: Jobtickets und Jobfahrräder, Radabstellanlagen, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, Parkraummanagement
- Fuhrparkmanagement, Dienstfahrräder, Carpooling
- Erreichbarkeitschecks im Umfeld der Arbeitsstätte oder in Gewerbegebieten können als Einstieg in das betriebliche Mobilitätsmanagement genutzt werden (siehe Maßnahme G4)

G3.2 Einführung eines Neubürgermarketings

Anlass

Ein Umzug in eine neue Stadt, aber auch in ein neues Quartier, bedeutet für die Bewohner:in immer eine Umbruchsituationen, in der eigene Verhaltensweisen neu hinterfragt werden. Dies gilt insbesondere für die Mobilität, da sich in Bezug auf die Möglichkeiten vor Ort neu orientiert werden muss. Folglich bietet ein Umzug ein großes Potenzial für eine Verhaltensänderung.

Gleichzeitig bietet sich für die Stadt durch die Pflicht zur Ummeldung die Möglichkeit der gezielten Ansprache dieser Gruppe.

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Mobil.manager:in, Einwohnermeldeamt, Stadtmarketing	Förderung	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Für ein erfolgreiches Neubürgermarketing sollte eine Informationsmappe mit folgenden Inhalten und Angeboten erstellt werden:

- Schnuppertickets für den ÖPNV
- Gutscheine für Car- und Bikesharing
- Spezielle Fuß- und Radverkehrskarten, ggf. Ortsteilspezifisch
- Informationen zu Mobilstationen und multimodalen Optionen
- Marketing-/ Sicherheitsartikel (z.B. Reflektoren oder Warnwesten)
- Gerade für größere Neubauvorhaben, wie auf dem ehemaligen Stadtwerkegelände, bietet es sich an, speziell auf diesen Standort zugeschnittene Informationsangebote zu schaffen. Dadurch können zahlreiche Menschen passgenaue Angebote erhalten und die Wahrscheinlichkeit für eine verstärkte Nutzung des Umweltverbunds steigt.

G3.3 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements

Anlass

Schulen stellen neben den Arbeitgebern ein weiteres wichtiges Ziel der zurückgelegten Wege in Rhede dar. Gleichzeitig befindet sich die Zielgruppe der Schüler:innen in einer Entwicklungsphase, sodass noch keine festen nur schwer beeinflussbare Verhaltensweisen vorliegen. Schüler:innen sind die Verkehrsteilnehmer:innen von morgen, sodass hier ein großes langfristiges Potenzial zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens existiert. Die Vermittlung der Potenziale und Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität sollten daher vermittelt werden.

Zusätzlich handelt es sich bei Schüler:innen der unteren Jahrgangsstufen um eine besonders schützenswerte Personengruppe, da die Aufmerksamkeit für die Gefahren im Verkehr noch erlernt werden muss. Doch neben Schüler:innen sind auch die Eltern und die Lehrkräfte wichtige Adressaten des schulischen Mobilitätsmanagements.

Priorität !!!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Mobil.manager:in, Schulen	Förderung		Kosten-Wirkung hoch

Bausteine

Zur Etablierung des schulischen Mobilitätsmanagements in Rhede benötigt es eine:n zentralen Ansprechpartner:in in der Verwaltung, welche:r die Schüler:innen aktiv anspricht und folgende Elemente koordiniert und vermittelt:

- Erstellung von Schulwegplänen für einen sicheren Schulweg
- Befragungen von Schüler:innen im Rahmen von Projekttagen zum Schulweg, der Verkehrssicherheit und den Mobilitätsoptionen
- Aufklärung und Kontrolle von Maßnahmen zur Verhinderung von gefährdendem Hol- und Bringverkehren
- Prüfung von gemeinsamen Fußwegen der Schüler:innen („Walking-Bus“)
- Regelmäßige Aktionen zur Verkehrserziehung gemeinsam mit der Polizei
- Wettbewerbe der Schulklassen zu Mobilitätsthemen

G4 Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen

Anlass

In Rhede gibt es einige Ziele, welche neben den Arbeitgebern und Schulen viele Wege bündeln, z.B. größere Einzelhändler oder das Hallen- und Freibad. Daher bietet das direkte Umfeld dieser Ziele ein großes Potenzial, um durch attraktive Bedingungen für den Umweltverbund eine Verkehrsverlagerung erreichen zu können. Durch eine öffentlichkeitswirksame Durchführung dieser Checks wird zusätzlich die Aufmerksamkeit auf die neuen Mobilitätsoptionen gelenkt.

Erreichbarkeitschecks können auch einen Einstieg in die Themen schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement bilden (vgl. G3.1 und G3.3)

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Mobil.manager:in, Öffentlichkeit	Förderung FöRi-MM	Kosten-Wirkung sehr hoch	

Bausteine

Die Erreichbarkeitschecks werden in Form von Begehungen vor Ort durchgeführt:

- Teilnahme von Verwaltung und Verantwortlichen vor Ort
- Öffentliche Einladung der Bürger:innen und insbesondere der betroffenen Zielgruppe. Aktive Ansprache zur Aktivierung.
- Gemeinsames Begehen und Befahren des direkten Umfeldes sowie des Geländes des Zielles:
 - Situation für zu Fuß Gehende auf dem Grundstück des Alltagsziels (Wegeführung, Barrieren, Konflikte)
 - Situation für Radfahrende auf dem Grundstück des Nahversorgers (Wegeführung, Konflikte, Radabstellanlagen)
 - Direkte Erreichbarkeit des Grundstücks des Nahversorgers (Zugangsmöglichkeiten, Konflikte, Barrieren)
 - Nahmobilitätsqualität im direkten Umfeld: Querungsmöglichkeiten der anliegenden Straße, Konflikte, Fuß- und Radwegeinfrastruktur, Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bus-/Bahnhaltstelle.
- Festhalten der Möglichkeiten und Potenziale für die Nahmobilität und den Umweltverbund (z.B. Haltestellen, Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung, Abstellanlagen)
- Umsetzung der Maßnahmen: der Fokus der Checks sollte auf der Entwicklung von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen liegen. Aufwändigere Maßnahmen sind zusätzlich zu prüfen.

2.8 Öffentlichkeitsarbeit

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potenziellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote bekannt gemacht werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten sowie Veränderungen in der Straßenraumaufteilung abgebaut werden. Dies gilt gerade auch im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum, die für eine erfolgreiche Mobilitätswende notwendig sind, aber während der Bauzeiten zu Einschränkungen für umliegende Einrichtungen und die Bevölkerung führen können.

Neben der aktiven Kommunikation zu Themen nachhaltiger Mobilität und Verkehrssicherheitsaktionen gilt es auch den Service zur Mobilität auszubauen. Dies bedeutet auf der einen Seite Informationen zu bündeln und leicht zugänglich zu machen und auf der anderen Seiten Rückmeldungen und Interaktionen zu erleichtern.

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
1.	Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds	mittel
2.	Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Rhede	niedrig

H1 Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds

Anlass

Neben der Verbesserung der Infrastruktur für den Umweltverbund bedarf es auch einer gezielten Ansprache der Verkehrsteilnehmenden, um eine Verhaltensänderung zu bewirken. Alternativen zum eigenen Fahrzeug müssen allgemein bekannt sein und insbesondere die Vorteile des Umweltverbundes herausgestellt werden, um Nutzungshemmnisse abzubauen. Die Einschränkungen in der Coronapandemie haben gezeigt, dass ein signifikanter Anteil, zunächst erzwungener Änderungen des Mobilitätsverhaltens, auch nach Wegfall der Rahmenbedingungen beibehalten werden, wenn damit allgemein gute Erfahrungen gemacht wurden.

Dies zeigt das hohe Potenzial durch entsprechende Werbemaßnahmen und Testtage, den Bürger:innen nachhaltige Mobilitätsformen aufzuzeigen und eine Verlagerung zu bewirken..

Priorität !!	Personalaufwand 	Kostenklasse €€€€	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Mobil.manager:in, Öffentlichkeit	Förderung FöRi-MM, AGFS, Zukunftsnetz NRW	Kosten-Wirkung hoch	

Bausteine

Zur Verwirklichung einer stetigen Öffentlichkeitsarbeit können sowohl eigene Konzepte erarbeitet werden oder die Angebote des Zukunftsnetz NRW und der AGFS genutzt werden. Beispiele für mögliche Kampagnen sind:

- Aktionstage zu bestimmten Kernthemen (z.B. Kostenloser Test des ÖPNV, Parking-Day)
- Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche
- Informationen zu Mobilitätsoptionen in Verknüpfung mit einer Mobilitätsplattform (vgl. H2)
- Flyer und Broschüren zu Netzen, veränderten Verkehrsregeln und ähnlichen Themen
- Aktionstag: Anknüpfungsmöglichkeiten zur STEK Maßnahme A7.1 zur Etablierung eines „Rheder Vereinstages“ als Stadtfest
- Einsatz von Reallaboren für besonders wirkungsvolle Maßnahmen, welche gleichzeitig starke Veränderungen mit sich bringen. Der Fokus sollte hierbei auf einer lebenswerten Ortsmitte liegen.

H2 Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Rhede

Anlass
 Mobilität betrifft verschiedene Zuständigkeiten und Fachbereiche, die von Bürger:innen oft nicht klar zugeordnet werden können. Neben einer zuständigen zentralen Ansprechperson (vgl. G1.1) bedarf es auch einer zentralen Plattform zur Informationsbeschaffung zu Mobilitätsthemen auf der einen Seite sowie zur Interaktion auf der anderen Seite. Eine digitale Mobilitätsplattform bietet hierfür eine gute Möglichkeit, da Informationen ohne großen Aufwand bereitgestellt werden können und mittlerweile nur wenige Bürger:innen keinen Zugang zum Internet besitzen.

Priorität !	Personalaufwand 	Kostenklasse € € € €	Zeitraumen 
Zentrale Akteure Mobil.manager:in, Öffentlichkeit	Förderung	Kosten-Wirkung mittel	

- Bausteine**
 Eine Mobilitätsplattform auf den Internetseiten der Stadt Rhede sollte folgende Aspekte berücksichtigen:
- Weiterentwicklung des Mängelmelders zu einer app- und webbasierten Plattform
 - Integration der Abfrage zu Angsträumen (vgl. A3)
 - Information und Buchungsmöglichkeiten zu Sharingsystemen (siehe Maßnahme C3)
 - Verortung von Radabstellanlagen
 - Informationen und Interaktionsmöglichkeiten bzgl. des aktuellen Mobilitätsgeschehens (Baustellen, geplante Maßnahmen, ...).
 - Integration eines Informationssystems zu barrierefreien Wegen und Wegeketten
 - Die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Entwicklung einer App, die den Ticketkauf der verschiedenen Verbünde ermöglicht, auf Landesebene berücksichtigen.

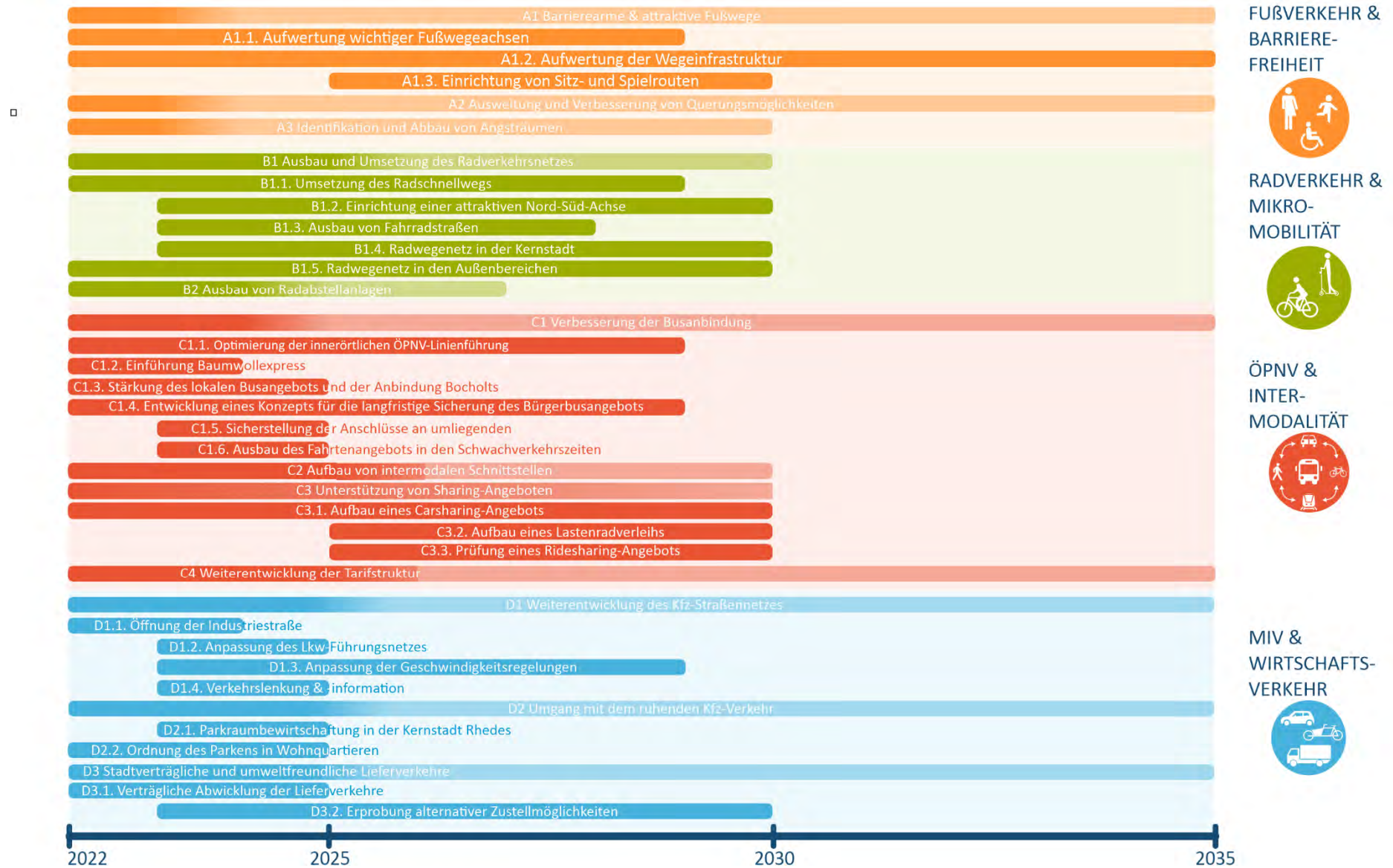
3 Integriertes Handlungskonzept

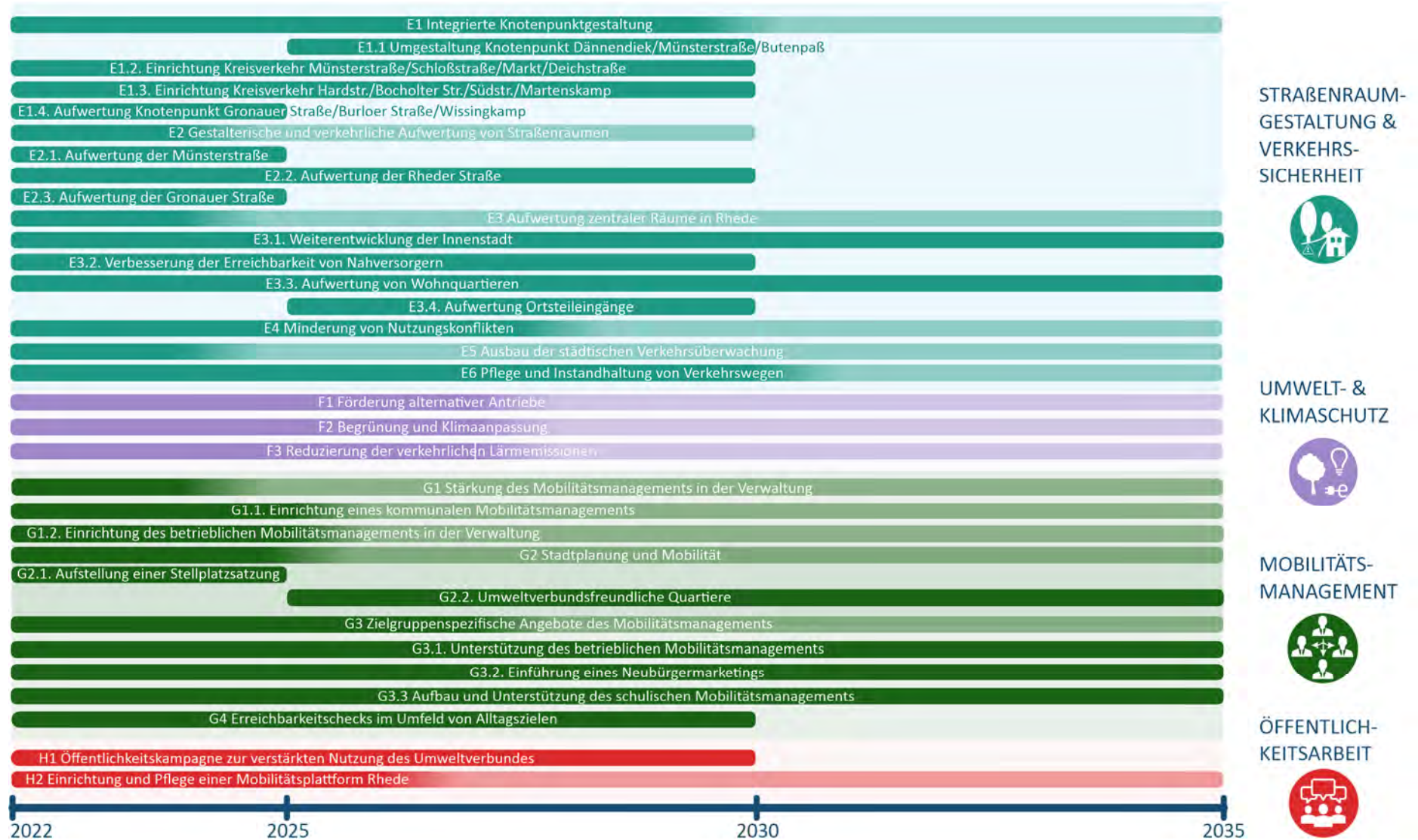
Um die zuvor beschriebenen Maßnahmenfelder zu einem stimmigen und auf das Ziel der Mobilitätswende abgestimmten Gesamtkonzept weiterzuentwickeln, wurde das integrierte Handlungskonzept erarbeitet. Dazu wurden zunächst die einzelnen Maßnahmenfelder auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und daraus in Abstimmung mit dem begleitenden Beirat eine Priorisierung der Maßnahmen abgeleitet (siehe Abbildung 32). Aufbauend darauf wurde eine Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzepts erarbeitet (siehe Abbildung 33).

Abbildung 32: Maßnahmenübersicht und Prioritäten

	A: Fußverkehr & Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> 1. Barrierearme & attraktive Fußwege <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Aufwertung wichtiger Fußwegeachsen ★★★ 1.2 Aufwertung der Wegeinfrastruktur ★★ 1.3 Einrichtung von Sitz- und Spielrouten ★★ 2. Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten ★★★ 3. Identifikation und Abbau von Angsträumen ★★
	E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> 1. Integrierte Knotenpunktgestaltung <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Umgestaltung Knotenpunkt Dännediek / Münsterstraße / Butenpaß ★★ 1.2 Einrichtung Kreisverkehr Münsterstraße / Schloßstraße / Markt / Deichstraße ★★★ 1.3 Einrichtung Kreisverkehr Hardtstraße / Bocholter Straße / Südstraße / Martenskamp ★ 1.4 Aufwertung Knotenpunkt Gronauer Straße / Burloer Straße / Wissingkamp ★★★ 2. Gestalterische und verkehrliche Aufwertung von Straßenräumen <ul style="list-style-type: none"> 2.1 Aufwertung der Münsterstraße ★ 2.2 Aufwertung der Rheder Straße ★★ 2.3 Aufwertung der Gronauer Straße ★★★ 3. Aufwertung zentraler Räume in Rhede <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Weiterentwicklung der Innenstadt 3.2 Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahversorgern ★ 3.3 Aufwertung von Wohnquartieren ★★ 3.4 Aufwertung Ortsteileingänge ★ 4. Minderung von Nutzungskonflikten ★★★ 5. Ausbau der städt. Verkehrsüberwachung ★★★ 6. Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen ★★★
	B: Radverkehr & Mikromobilität	<ul style="list-style-type: none"> 1. Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Umsetzung des Radschnellwegs 1.2 Einrichtung einer attraktiven Nord-Süd-Achse 1.3 Ausbau von Fahrradstraßen ★★★ 1.4 Radwegenetz in der Kernstadt ★★ 1.5 Radwegenetz in den Außenbereichen ★★★ 2. Ausbau von Radabstellanlagen ★★
	C: ÖPNV & Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> 1. Verbesserung der Busanbindung <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Optimierung der innerörtlichen ÖPNV-Linienführung ★★★ 1.2 Einführung des Baumwollexpress ★★ 1.3 Stärkung des lokalen Busangebots und der Anbindung Bocholts 1.4 Entwicklung eines Konzepts für die langfristige Sicherung des Bürgerbusangebots ★★★ 1.5 Sicherstellung der Anschlüsse an umliegende Bahnhöfe ★★ 1.6 Ausbau des Fahrtenangebots in den Schwachverkehrszeiten ★★ 2. Aufbau von intermodalen Schnittstellen ★★ 3. Unterstützung von Sharing-Angeboten <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Aufbau eines Carsharing-Angebots 3.2 Aufbau eines Lastenradverleihs ★ 3.3 Prüfung eines Ridesharing-Angebots ★ 4. Weiterentwicklung der Tarifstruktur ★
	F: Umwelt- & Klimaschutz	<ul style="list-style-type: none"> 1. Förderung alternativer Antriebe ★★ 2. Begrünung und Klimaanpassung ★★★ 3. Reduzierung der verkehrlichen Lärmemissionen ★★
	D: MIV & Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> 1. Weiterentwicklung des Kfz-Strabennetzes <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Öffnung der Industriestraße ★★★ 1.2 Anpassung des Lkw-Führungsnetzes ★ 1.3 Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen ★★★ 1.4 Verkehrslenkung & -information ★ 2. Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr <ul style="list-style-type: none"> 2.1 Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt ★★★ 2.2 Ordnung des Parkens in Wohnquartieren ★★ 3. Stadtverträgliche und umweltfreundliche Lieferverkehre <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Verträgliche Abwicklung der Lieferverkehre ★★ 3.2 Erprobung alternativer Zustellmöglichkeiten ★
	G: Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> 1. Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements ★★★ 1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung ★★ 2. Stadtplanung und Mobilität <ul style="list-style-type: none"> 2.1 Aufstellung einer Stellplatzsatzung ★★★ 2.2 Umweltverbundsfreundliche Quartiere ★★ 3. Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagements <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ★★★ 3.2 Einführung eines Neubürgermarketings ★ 3.3 Aufbau und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements ★★★ 4. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen ★★
	H: Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> 1. Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds ★★ 2. Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Rhede ★
Erläuterung		<ul style="list-style-type: none"> Schlüsselprojekt ★ Priorität (niedrig/mittel/hoch)

Abbildung 33: Empfehlungen zur Umsetzung der Maßnahmen im Zeitverlauf





4 Evaluationskonzept

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger:innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden **regelmäßige Berichte** zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen. Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle ein bis zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Gemäß den Empfehlungen zur Einrichtung einer zentralen Verantwortung im kommunalen Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahme G1.1) ist die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling auch an dieser Stelle anzusiedeln.

4.1 Kernelemente des Evaluationskonzepts

4.1.1 Umsetzungsanalyse und Umsetzungsbericht

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung bzw. in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle ein bis zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmen-tabelle, die alle Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts enthält, wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahmenfeld bereits vollständig umgesetzt

- Gelb: Maßnahmenfeld in Umsetzung oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahmenfeld noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahmenfeld wird nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können für alle Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. In der folgenden Tabelle sind einige Maßnahmen und Indikatoren beispielhaft dargestellt. Die Handhabbarkeit dieser Indikatoren ist seitens der Verwaltung zu prüfen.

Tabelle 9: Mögliche Indikatoren zur Umsetzungsanalyse

Maßnahmenfeld	Mögliche Indikatoren	Häufigkeit
A1. Attraktive & barrierearme Fußwege	Länge aufgewerteter/neu eingerichteter Strecken	Jährlich
A2. Ausweitung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter/neu eingerichteter Querungen pro Jahr	Jährlich
B.1 Ausbau und Umsetzung des Radwegenetzes	Länge mindestens ERA-konform gestalteter Strecke Anzahl eingerichteter Fahrradstraßen Stand der Ausarbeitung von Radvorrangachsen (Umsetzungsziel gem. Zielkonzept)	Jährlich
B.2./C.2.3 Ausbau von Radabstellanlagen	Anzahl neu eingerichteter/aufgewerteter Radabstellanlagen (differenziert nach ÖV-Haltepunkten und weiteren Räumen)	Jährlich
C2.2. Aufbau von intermodalen Schnittstellen	Anzahl aufgewerteter Bushaltepunkte /eingerichteter Mobilstationen (entsprechend der Ausstattungsliste und barrierefreie Umgestaltung)	Jährlich
D2 Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Umgesetzte Maßnahmen des Parkraumkonzepts in der Kernstadt/in den Wohnquartieren	Jährlich
E1 Integrierte Knotenpunktgestaltung	Stand umgebauter Knotenpunkte	Jährlich
F1. Förderung alternativer Antriebe	Zusammensetzung der städtischen Fahrzeugflotte nach Antriebsformen Anzahl öffentlicher Ladepunkte	Jährlich

Eigene Darstellung

4.1.2 Zielerreichungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie orientiert sich an den im Zielkonzept festgelegten Wirkungszielen:

- Die meisten Wege der Bewohner:innen werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (2015 lag der Radverkehrsanteil bei 36 %)
- Halbierung der Wege unter 5 km, die mit dem Auto zurückgelegt werden (2015: 32,5 % der Wege bzw. rund 12.600 Wege)

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein **Zyklus von etwa 5 Jahren** empfohlen. Bei Bedarf können weitere Indikatoren zur Wirkungsanalyse aufgestellt werden. Allerdings gilt es dabei den Bearbeitungsaufwand zu berücksichtigen. Mögliche weitere Indikatoren sind:

Tabelle 10: Mögliche Indikatoren der Zielerreichungsanalyse

Indikator & Entwicklungsziele	Erhebungsmethodik
Die meisten Wege der Bewohner:innen werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (2015 lag der Radverkehrsanteil bei 36 %)	Haushaltsbefragung
Halbierung der Wege unter 5 km, die mit dem Auto zurückgelegt werden (2015: 32,5 % der Wege bzw. rund 12.600 Wege)	Haushaltsbefragung
Weitere optionale Indikatoren & Entwicklungsziele	
Ausstattung aller Bushaltestellen mit Radabstellanlagen bis 2030.	Einfache Prüfung
Entwicklung Fuß- und Radverkehrsmengen sowie ÖPNV-Fahrgastzahlen (Steigerung) und Kfz-Verkehrsmengen (Senkung).	Verkehrs- und Fahrgastzählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten
Zufriedenheit mit dem Radverkehrsangebot stetig verbessern (2020: 2,9).	Fahrradklimatest / Haushaltsbefragung
Verknüpfung aller Stadtteile über hochwertige (mindestens ERA-konforme) Radverbindungen bis 2030.	Externes Gutachten
Vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen bis 2030. ¹⁴	Einfache Prüfung über den Kreis Borken
Vollständige Barrierefreiheit in den zentralen Versorgungsbereichen bis 2035.	Externes Gutachten
Kontinuierliche Reduktion der toten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden gegen 0 bis 2035.	Einfache Prüfung der Verkehrsunfallberichte
Aufwertung von als unsicher eingestuften (Angst-)Räumen.	Regelmäßige Befragung

Eigene Darstellung

¹⁴ Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen bis 2022 zu gewährleisten, Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan definiert. Für die Stadt Rhede war es nicht realistisch bis 2022 alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten, daher wird hier ein anderer Zeitrahmen gewählt.

4.1.3 Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines ‚Evaluationsberichts‘ sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht sollte, aufgrund des Bearbeitungsaufwands, ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld (bspw. wie „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder auch „wird nicht weiterverfolgt“).
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse (siehe oben) und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren, aber auch qualitative Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Mobilitätskonzept empfohlenen planerischen Konzepten.
- **Beschlussstände:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Mobilitätskonzepts in den städtischen Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des Mobilitätskonzepts).
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- **Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzepts:** Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts wurden Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Fortführung des Arbeitskreises und zur Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert. Das Wirken dieser Methoden und Gremien sollte an dieser Stelle begutachtet werden.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Mobilitätskonzepts sowie zur Fortführung/Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

4.2 Detailevaluation von Projekten

Im Mobilitätskonzept sind Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt benannt, die Ansätze enthalten, die von außerordentlichem öffentlichen Interesse – auf lokaler, regionaler, aber auch überregionaler Ebene – sind oder werden können. Es wird daher empfohlen, deren Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen solide bewerten zu können. Eine fundierte und kritische Begleitung dieser „Pilotprojekte“ ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation von neuen Handlungsansätzen sowohl in der Stadt Rhede als auch in weiteren (Nachbar)Kommunen.

Aufwertung der Innenstadt

In den Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt sind Änderungen der Verkehrsführung und des Parkraumangebots enthalten. Diese werden sich auch auf die Funktion und Wahrnehmung der Innenstadt Rhedes auswirken. Daher sollten bei der wissenschaftlichen Begleitung der Vorbereitung und Umsetzung quantitative (wie Besucherfrequenzen, Lärmbelastung), aber auch qualitative Auswirkungen (wie Zufriedenheit mit Erreichbarkeit oder Aufenthaltsqualität der Innenstadt) ermittelt werden. Um Vorher-Nachher-Vergleiche zu ermöglichen, sollte frühzeitig mit der Erhebung begonnen werden. Auch die parallel zur Umsetzung empfohlene breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung sollte durch ein Monitoring begleitet werden.

Seitens der Stadt ist zu prüfen, ob einige Maßnahmen des Maßnahmenfeldes auch als Verkehrsversuch¹⁵ umgesetzt werden können. Dazu kommen insbesondere die Umgestaltung des zentralen Bereichs Kirchstraße/Markt/Burgplatz oder die umfassende Umsetzung des Geschwindigkeitskonzepts in Frage. Dies hätte den Vorteil, dass die Ergebnisse der Evaluation der Versuchsmaßnahmen direkt in eine mögliche Umsetzung einfließen können.

Insgesamt wird empfohlen, Forschungsprojekte bspw. mit Hochschulen einzugehen, um die wissenschaftliche Begleitung der weiteren Maßnahmenarbeit und -umsetzung zu ermöglichen. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen.

¹⁵ Die Durchführung von Verkehrsversuchen ist durch die Novelle der StVO 2020 deutlich erleichtert worden. Verkehrsversuche bieten die Möglichkeit, geplante Maßnahmen versuchsweise bzw. temporär einzuführen, um deren Auswirkungen auf Verkehrsablauf und -geschehen zu testen.

5 Zusammenfassung & Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept liegt der Stadt Rhede ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) vor. Dieses ist seit Anfang 2020 im stetigen Dialog mit der Bürgerschaft und der Stadtgesellschaft erarbeitet worden. Das Mobilitätskonzept gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 15 Jahre vor, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen.

Schwerpunkt dieses Mobilitätskonzepts ist die Förderung des Umweltverbundes mit dem Ziel, eine Mobilitätswende in Rhede einzuleiten. Diese beinhaltet eine deutliche Kursänderung bzw. ein Umsteuern in der Verkehrsplanung und dem Mobilitätsverhalten der Einzelnen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sehen daher insbesondere einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Alternativen im ÖPNV und die Stärkung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsarten vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und damit auch des öffentlichen Raums in Rhede ab. Dies wird sich auch positiv auf das Image der Stadt auswirken und dazu beitragen, ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort nicht nur zu bleiben, sondern diese Merkmale in Zukunft noch weiter auszubauen.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer auch stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts auf den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit. Diese sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern auch mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Das Mobilitätskonzept setzt mit einer Vielzahl an Maßnahmenfeldern deutliche Signale in Richtung einer Mobilitätswende in Rhede. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei Integration aller Handlungs-/Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind; die Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Ansätze ist daher umso wichtiger. Dabei ist es wichtig, dass das Maßnahmenkonzept nicht als starres Werk aufgefasst wird, sondern flexibel anzuwenden ist, um auf unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projektansätze in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und so adäquat angepasst werden. Bei aller Flexibilität des Konzepts, die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung **„klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle“** orientieren.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts wird der Prozess erst beginnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Die Arbeiten zum Mobilitätskonzept werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die im Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften Prüfung

unterzogen werden. Hierfür sind jedoch auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich mitunter laute Proteste nach der Umsetzung rasch in deutliche Unterstützung von weiteren Maßnahmen verwandeln können. Zuletzt sind die im Maßnahmenkonzept enthaltenen, oftmals innovativen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung Rhedes und die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger als Ganzes.

6 Anhang

6.1 Teilnehmende des Beirats

Vertretungen politische Parteien

- CDU
- Bündnis 90/Die Grünen
- SPD
- FDP

Vertretungen von Institutionen, Verbänden und Behörden

- ADFC
- NABU
- Bürgerbusverein Rhede
- Polizeibezirksdienst Rhede
- Kreis Borken, Fachbereich Verkehr
- Seniorenbeirat Rhede
- Verkehrs- und Werbegemeinschaft Rhede
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Fahrschulen Rhede
- Schülervertretung Gesamtschule Rhede

Vertretungen der Stadtverwaltung Rhede

- Verwaltungsvorstand
- Leitung Fachbereich Bau und Ordnung
- Fachabteilung Verkehrsflächen und Mobilität

6.2 Untersuchte Varianten der zukünftigen Buslinienführung

Variante 1: Haltestelle Kirmesplatz (Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes 2018)

Variante 1 sieht eine Verlagerung der zentralen Haltestelle Gudulakirche zum Kirmesplatz vor. Die Linienführung wird auf die Industriestraße verlagert.

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Lage im Stadtgebiet • Flächenkapazitäten für Ausbau Parkplätze (P+R) und für Weiterentwicklung zu Mobilstation • Verkehrliche Entlastung des Innenstadtbereichs um die Gudulakirche 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenneubau(ten) notwendig • Nutzerseitige Änderung der gewohnten Wege zum ÖPNV-Angebot • Zufahrt aktuell nicht möglich, da Industriestraße nicht durchgängig befahrbar (Engstelle Brückenbauwerk Rheder Bach) • Umwegige Linienführung führt zu Verlängerung der Fahrzeit • Umwegige Erreichbarkeit des Haltepunktes Kirmesplatz • Kreuzung des Radschnellweges RS2 bei Zu- und Abfahrt • Prüfung möglicher Lärmbelastigung im Wohngebiet (u.a. Bahnhofstraße, Kettlerstraße, Industriestraße, Lindenstraße) durch ÖPNV-Verkehre (vier Busse pro Stunde sowie Bürgerbus- und Schulverkehre, in der Zufahrt Kirmesplatz gar Verdopplung) erforderlich • S75: Keine Beschleunigung, sondern Verlängerung der Fahrzeit • R51: Verlängerung der Fahrzeit erfordert Anpassung der Fahrpläne durch nicht ausreichende Wendezeit bei Fahrzeugumläufen; Auswirkungen auf Fahrzeugaufwand (Verdopplung) und Dienstplanung

Variante 2: Haltestelle Südstraße/Dännendiek (Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes 2018)

In Variante 2 werden die Buslinien über die Südstraße /Dännendiek durch Rhede geführt.

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> • Haltestelle in zentraler Lage des Stadtgebiets • Flächenkapazitäten für Ausbau Parkplätze (P+R) und für Weiterentwicklung zu Mobilstation • Möglichkeit einer städtebaulichen Entwicklung im Bereich Dännendiek/Südstraße (bei kombinierter Entwicklung der Grundstücke Kirche und ehem. Stadtwerke) • Verkehrliche Entlastung des Innenstadtbereichs um die Gudulakirche • S75/R51: Direkte Linienführung mit Fahrzeiteinsparung von rund 3 Minuten • Verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets Rhede-Süd 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenneubau(ten) notwendig (neben zentraler Haltestelle noch zwei weitere Haltepunkte für Linie R51 zur Flächenerschließung) • Zwar geringe, aber bestehende Distanz zum Stadtkern (10 Minuten zu Fuß, 4 Minuten mit dem Rad) • Nutzerseitige Änderung der gewohnten Wege zum ÖPNV-Angebot • Anpassung der innerstädtischen Verkehre (Zufahrverkehre, Routen Bürgerbus)

Variante 3: Haltestelle Gudulakirche (Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes 2018)

Variante 3 sieht einen Erhalt der bestehenden Haltestellen und Linienverläufe vor.

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> Kein Neubau von Haltestellen notwendig Erhalt der bei den Nutzern bekannten Linienführung Zentrale Lage in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Umwegige Linienführung über Gudulakirche (insbesondere S75) Keine Reduzierung der Verkehrsbelastung der Innenstadt durch vier Busse des regionalen ÖPNV pro Stunde sowie Bürgerbus- und Schulverkehren Keine Flächenkapazitäten für Ausbau Parkplätze (P+R) und für Weiterentwicklung zu Mobilstation zur Stärkung intermodaler Verkehre und des Umweltverbundes S75/ R51: Keine Beschleunigung und Stabilisierung der Fahrplansicherheit

Variante 4 (Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes 2018)

Variante 4 beinhaltet die Trennung der Linienführungen der Linien R51 und S75: Die R51 verkehrt unverändert mit Halt an der Gudulakirche. Die Linie S75 wird über Südstraße/Dännenediek geführt.

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> Erhalt des gewohnten Linienweges der R51 mit Erschließungsfunktion innerhalb Rhede Beschleunigung der SchnellBuslinie S57 Lage der Haltestelle Gudulakirche in zentraler Lage des Stadtgebiets Flächenkapazitäten für Ausbau Parkplätze (P+R) und für Weiterentwicklung zu Mobilstation im Bereich Dännenediek/Südstraße Verkehrliche Entlastung des Innenstadtbereichs um die Gudulakirche 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenneubau für S75 in Dännenediek/Südstraße notwendig Auflösung einer zentralen Haltestelle des regionalen ÖPNV kann für Verringerung der Nutzungsqualität im Alltag sorgen Getrennte Haltestellen (Problem Hin- und Rückfahrt) Nutzerseitige Änderung der gewohnten Wege zum ÖPNV-Angebot

Variante 5 (nicht Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes 2018)

Variante 5 beinhaltet die Verlagerung der Linie S75 auf die Achse Südstraße / Dännenediek und die Beibehaltung der Linienführung der Linie R51. An einer neuen, zentralen Haltestelle im Bereich Bocholter Straße laufen die genannten Linien sowie die Linie X80 (Probetrieb 2022-2024) zusammen und dort wird eine Mobilstation eingerichtet.

Pro	Kontra
<ul style="list-style-type: none"> Erhalt des gewohnten Linienweges der R51 mit Erschließungsfunktion innerhalb Rhede Beschleunigung der Schnellbuslinie S75 Flächenkapazitäten für Ausbau Parkplätze (P+R) und für Weiterentwicklung zu Mobilstation im Bereich Bocholter Straße vorhanden Lage der Haltestelle Gudulakirche in zentraler Lage des Stadtgebiets 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Bocholter Straße in dezentraler Lage und mit geringer Siedlungserschließungswirkung Verknüpfung der Linien R51, S75 und X80 (Probetrieb 2022 – 2024) grundsätzlich möglich, aber geringes (nur lokales) Umstiegspotential zwischen den regionalverkehrenden Linien Haltestellenneubau im Bereich Bocholter Straße notwendig

	<ul style="list-style-type: none"> • Auflösung einer zentralen Haltestelle des regionalen ÖPNV kann für Verringerung der Nutzungsqualität im Alltag sorgen • Nutzerseitige Änderung der gewohnten Wege zum ÖPNV-Angebot
--	---

Planerische Empfehlung

Ein in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans festgehaltenes Ziel ist die Beschleunigung der Schnellbusse und hier insbesondere die Linie S75. Neben der Entlastung der Innenstadt rund um die Gudulakirche und der Beschleunigung der Buslinien gibt es städtebauliche Entwicklungspotenziale neben den neuen Haltestellen im zentralen Bereich an der Südstraße /Dänendiek oder der Bocholter Straße.

Dennoch sollte die Innenstadt weiterhin an den überörtlichen ÖPNV angebunden sein. Daher wird empfohlen, die innerörtliche ÖPNV-Linienführung zu überprüfen und ggfls. eine Anpassung der Linienführung vorzunehmen. Ein Vorteil, der für den Erhalt der innerörtlichen Linienführung spricht, ist die zentrale Lage in der Innenstadt und damit einer größeren Abdeckung durch überörtlichen Buslinien in Rhede. Es wird ein Vergleich zwischen den Varianten 2 und 4 empfohlen.

Diese Varianten haben durch die zentrale Lage der Haltestelle einen Vorteil gegenüber der Variante 5 Bocholter Straße. Die Haltestelle Bocholter Straße bietet zwar ebenfalls gewisse Vorteile, allerdings ist die dezentrale Lage des Haltepunkts ein deutlicher Nachteil dieser Variante. Aufgrund der weiten Wege von/zur Haltestelle würde diese Variante die Busnutzung in Rhede insgesamt unattraktiver machen.

6.3 Parkraumkonzept

Ist als separates Dokument Bestandteil des Mobilitätskonzepts.