



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. Julian Kley-Holsteg

Bildnachweis

Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

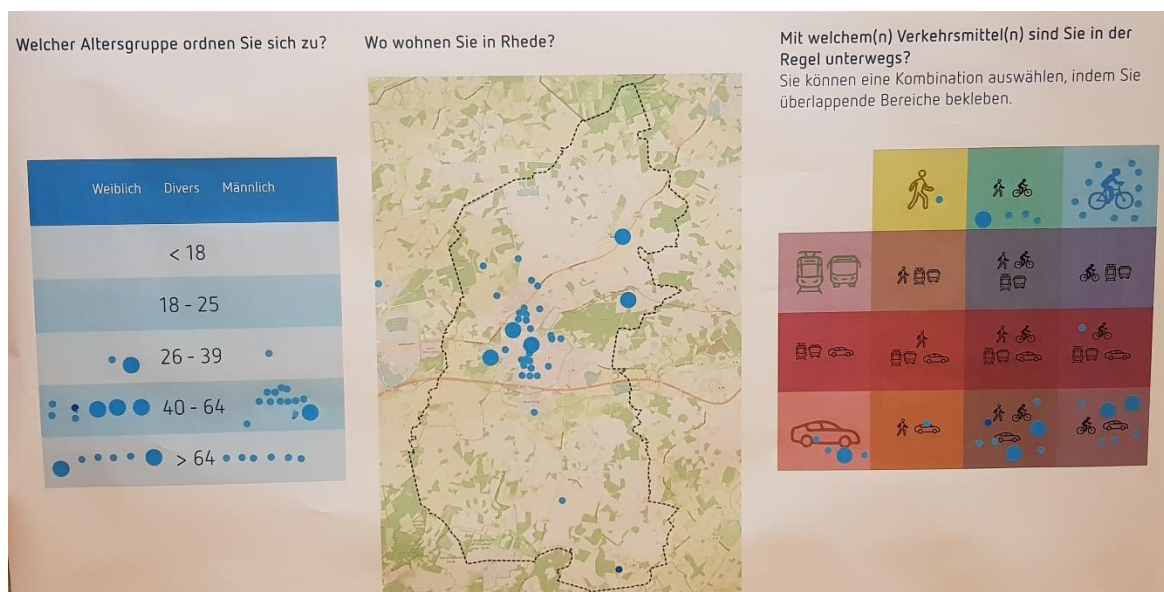
1	Einleitung	4
2	Station 1: Fußverkehr & Barrierefreiheit sowie Radverkehr & Mikromobilität	5
3	Station 2: Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr und ÖPNV & Intermodalität	7
4	Stand 3: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit, Umwelt- & Klimaschutz sowie Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	9

1 Einleitung

Aktuell arbeiten die Stadt Rhede und das Planungsbüro Planersocietät an dem neuen städtischen Mobilitätskonzept. Dieses soll als Leitfaden für die Mobilitätsentwicklung der nächsten 15 Jahre dienen und unter breiter Mitwirkung der Öffentlichkeit entstehen. Dafür sind verschiedene Beteiligungsphasen vorgesehen: Im Frühjahr 2021 fand eine Online-Information und -Umfrage zur Bestandsanalyse und Zielsetzung des Mobilitätskonzepts statt. Eine ausführliche Auswertung dessen ist auf der Website www.mobil-in-rhede.de zu finden. Ein Planungsspaziergang am 25.10.2021 stellte den ersten Baustein der Beteiligungsphase zur Maßnahmenentwicklung dar. In der vorliegenden Dokumentation werden die Kernergebnisse der Diskussionen des Bürgerforums zusammengefasst. Sie werden im weiteren Prozess durch die Gutachter geprüft und fließen in die Maßnahmenentwicklung des Mobilitätskonzepts ein.

Das Bürgerforum fand am Dienstag, den 16.11.2021 von 18:30 bis ca. 20:45 Uhr im Rheder Ei statt. Die rund 35 Teilnehmenden setzten sich wie in der untenstehenden Abbildung zu sehen zusammen. Nach einer Einführung zum Mobilitätskonzept durch die Planersocietät wurden an verschiedenen Ständen zu den bisherigen Maßnahmenansätzen diskutiert und weitere Anregungen aufgenommen. Die Ergebnisse der Diskussionen sind im Folgenden entsprechend der Stände zusammengefasst:

- Stand 1: Fußverkehr & Barrierefreiheit sowie Radverkehr & Mikromobilität
- Stand 2: Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr sowie ÖPNV & Intermodalität
- Stand 3: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit, Umwelt- & Klimaschutz sowie Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit.



2 Station 1: Fußverkehr & Barrierefreiheit sowie Radverkehr & Mikromobilität

Zum **Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit** gaben die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt stellt für einige Anwesenden ein Problem dar. Auch wird erwähnt, dass es in der Innenstadt vermehrt Abstellplätze für Lastenräder geben sollte.
- Auf der alten B67 wird vorgeschlagen Querungshilfen zu installieren. Dies können sowohl Lichtsignalanlagen als auch Fußgängerüberwege sein
- Es wird sich ein Kreisverkehr/ bessere Querungsmöglichkeiten an der Schloß-/ Münsterstraße gewünscht.
- Es werden sich breiteren Gehwegen in Tempo-30-Zonen gewünscht.
- An der Kreuzung Burloer Straße/Gronau Straße wird sich ein Kreisverkehr gewünscht.
- Allgemein wünscht man sich im Stadtgebiet von Rhede vermehrt die Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer:innen. Dies betrifft sowohl Bordsteinabsenkungen als auch ein Blindenleitsystem. Auch Über-/Unterführungen werden genannt.



Zum **Handlungsfeld Radverkehr & Mikromobilität** gaben die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Angemerkt wird die zu schmale Uferstraße entlang des Rheder Bachs, wodurch es zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommt.
- An der Kreuzung Münsterstraße/Butenpaß/Dännendiek als wichtiger Knotenpunkt sollte die Signalschaltung und Führung für Radfahrende optimiert werden.
- Ebenfalls wird auf der Münsterstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h präferiert. Weiterhin sollten die sich am Straßenrand befindlichen Bäume nicht gefällt werden.
- Die Radwege an der Südstraße sollten breiter sein.
- Die Burloer Straße sollte zu einer Fahrradstraße umgebaut werden.
- Erwähnt wird, dass Vardingholt als Stadtteil von Rhede durch den Bau eines Radweges

auf der Gronauer Straße besser erreicht werden kann.

- Eine Verbesserung der Beleuchtung entlang der Vardingholtstraße wird angeregt.
- Der mangelnde Winterdienst auf Radwegen wird erwähnt.
- Im Außenbereich sollten straßenbegleitende Radwege gebaut, sowie der Asphalt auf den Straßen ausgebessert werden. Allgemein ist parallel verlaufender Rad- und Kfz-Verkehr gewünscht. Es soll eine Gleichberechtigung des Rad- und Kfz-Verkehrs geschaffen werden.
- Grundsätzlich werden sichere, breite und ebene Radwege in einem guten Zustand gewünscht. Um die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu gewähren, wird vorgeschlagen Kreisverkehre nach niederländischem Modell zu verwenden.

3 Station 2: Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr und ÖPNV & Intermodalität

Zum **Handlungsfeld MIV & Wirtschaftsverkehr** gaben die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Die Alternativen zum eigenen Auto sollten gestärkt werden, aktuell sei man in Rhede auf das Auto angewiesen.
- Die Kfz-Erreichbarkeit der Innenstadt sei insbesondere für das Einkaufen wichtig.
- Das Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden sei verbesserungswürdig.
- Ein Carsharing-Angebot wird als gute Option gesehen, um auf den Zweitwagen zu verzichten.
- Die Begrünung im Straßenraum und allgemein im öffentlichen Raum sollte vor dem Hintergrund des Klimawandels und steigender Temperaturen ausgebaut werden. Ebenso sollten die bestehenden Bäume möglichst erhalten bleiben (bei Entfall von Bäumen: Ersatzbäume pflanzen).
- Probleme mit dem Lieferverkehr (insbes. KEP-Dienstleister) treten gerade im Bereich Markt, Kirche und Neustraße auf. Teils wird auch von Problemen in den Wohnquartieren berichtet.
- Auf der Achse Südstraße / Dännendiek solle eine Grüne Welle für den Pkw-Verkehr eingerichtet werden, dadurch könnten auch Verkehre aus dem Innenstadtbereich auf diese Achse verlagert werden. Hier sollten ebenso Parkmöglichkeiten reduziert bzw. verträglicher angelegt werden.
- Es wird betont, dass der ruhende Verkehr in den Wohngebieten möglichst auf den privaten Grundstücken abgewickelt und der öffentliche Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlastet werden solle. Ob dafür eine Stellplatzsatzung nötig sei, wird unterschiedlich bewertet.
- Teils werden breitere Parkplätze gefordert, andere wiederum sprechen sich für schmalere Autos aus.
- Wichtig sei es ausreichend Parkplätze im Umfeld von Ärzten gerade für Ältere vorzuhalten.



- Parkflächen könnten auch saisonal umgenutzt werden: in Wintermonaten höherer Bedarf an Parkplätzen als in Sommermonaten
- Für einige Anwesenden stellt das Parken im öffentlichen Raum, speziell auf Gehwegen, ein Problem dar (insbesondere Böcklerstraße und Wibbeltstraße sind häufig stark zugeparkt). Es gibt unterschiedliche Meinungen dazu, ob private Fahrzeuge im öffentlichen Raum (und damit auf Kosten der Gesellschaft) abgestellt werden sollten.
- Ladesäulen sollten vorrangig im privaten Bereich bzw. vereinzelt auch auf größeren Parkplätzen angeboten werden. Es wird deutlich, dass Ladeinfrastruktur nicht noch zusätzlich im Straßenraum untergebracht werden sollte.

Zum **Handlungsfeld ÖPNV & Intermodalität** gaben die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Die Außenbezirke seien aktuell schlecht an den ÖPNV angebunden. Verbesserungen sind durch die Einführung des bedarfsorientierten Busangebots zu erwarten.
- Aufgrund des verbesserungswürdigen ÖPNV-Angebots sei man in Rhede auf das Auto angewiesen.
- Es wird betont, dass die Einrichtung einer Bahnverbindung eine deutliche Qualitätssteigerung für Rhede und die ÖPNV-Anbindung bedeutet hätte.
- Zur Verbesserung und Beschleunigung des S75 wird eine Busspur auf der A43 zwischen Dülmen und Münster vorgeschlagen.
- Die Verlagerung des S75 und der R51 auf die Achse Südstraße / Dännediek wird unterschiedlich bewertet: Teils wird es sehr kritisch gesehen und eine „Abbindung“ der Innenstadt befürchtet. Andere betonen, dass hauptsächlich Pendler:innen die Busse nutzen und weniger Kund:innen der Innenstadt. Auch begrüßen es einige, wenn keine großen Busse mehr durch Münsterstraße / Markt / Neustraße / Hardtstraße verkehren.
- Eine Mobilstation im Bereich der Kirche zur heiligen Familie wird begrüßt, diese sollte sehr gut mit dem Fuß- und Radverkehr angebunden und mit einer hochwertigen Radabstellanlage ausgestattet werden, teils wird auch ein P+R-Anlage gewünscht.
- Die Einrichtung weiterer Mobilstationen / der Aufbau attraktiver Radabstellanlagen an den Haltestellen wird begrüßt.
- Die Anbindung der R51 und des S75 an die Bahnhöfe Bocholt und Borken sollte verbessert bzw. an den Schienenverkehr gewährleistet werden.
- Mit Öffentlichkeitsarbeit sollten die Angebote des ÖPNVs bekannter gemacht werden (bspw. über Flyer oder digitale Abfahrtsanzeiger).

4 Stand 3: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit, Umwelt- & Klimaschutz sowie Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Zum **Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit** gaben die Teilnehmenden folgende Hinweise:

- Eine Neuaufteilung der Münsterstraße, sodass sich Radfahrende sicher auf der Fahrbahn fühlen, wird begrüßt.
- Wurzelschäden auf Geh- und Radwegen stellen sowohl eine Barriere als auch eine Gefahr dar und sollten beseitigt werden.
- Eine Vereinheitlichung der Verkehrsregeln bspw. durch einheitliche Beschilderung wird begrüßt.
- In der autofreien Gestaltung der Innenstadt wird ein großer Mehrwehrt für die Aufenthaltsqualität erkannt. Gleichzeitig ist der Verlust an Parkmöglichkeiten nicht gravierend, da diese aufgrund der geringen Zahl nicht verlässlich nutzbar sind. Es wird darauf hingewiesen, in diesem Zuge auch den Bereich Bahnhofsstraße mitzudenken.
- Die Ausweisung verbleibender Parkflächen sollte möglichst nutzerspezifisch (z.B. durch Kurzzeitparken) erfolgen, sodass z.B. ältere Kirchenbesucher oder Einkäufe der Nahversorger mit dem Auto möglich bleiben.
- Durch Anpassungen des Verkehrssystems (Öffnungen und Sperrungen) sollte der Durchgangsverkehr in den Wohnquartieren minimiert werden.



Zum **Handlungsfeld Umwelt- und Klimaschutz** gibt es folgende Anmerkungen:

- Das Grün im öffentlichen Raum solle erhalten werden, viele Teilnehmenden empfinden das Straßenbegleitgrün als Qualität. Einzelne Teilnehmende fordern jedoch zur Umgestaltung offensiver Ersatzpflanzungen außerhalb der Straßenräume in Betracht zu ziehen.
- Die Alternativen zum Kfz-Verkehr sollten gestärkt werden.
- Mehrere Teilnehmende sehen wenig Bedarf für den Ausbau einer öffentlichen E-Ladeinfrastruktur, da die Wege in Rhede häufig kurz sind und die Fahrzeuge zuhause geladen werden würden. Ein Grundnetz sollte jedoch für externe Besucher:innen vorgehalten werden.

- Einzelne Teilnehmer sehen in der Elektrifizierung keine zukunftssichere Antriebstechnologie und verweisen auf Wasserstoffantriebe.

Bezüglich des **Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit** werden folgende Aspekte genannt:

- Die vorgeschlagenen Maßnahmenoptionen werden begrüßt.
- Mitfahrbänke für die Optimierung der Pendlerströme werden vorgeschlagen.