



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](http://www.planersocietaet.de)

M.Sc. Dirk Lange (Projektleitung)

M.Sc. Johannes Pickert

M.Sc. Christian Schipplück

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

---

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Entwicklungsperspektiven Rhede</b>	<b>6</b>
2.1	Allgemeine Entwicklungstrends der Mobilität und Trendentwicklungen in Rhede	6
2.2	Trendszenario	7
2.3	Entwicklungsszenarien	8
<b>3</b>	<b>Zielkonzept der Mobilitätsentwicklung</b>	<b>11</b>

# Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Prognose des Mobilitätsverhaltens (Trendszenario) .....	8
Abbildung 2: Prognose des Mobilitätsverhaltens (Entwicklungsszenario I) .....	9
Abbildung 3: Prognose des Mobilitätsverhaltens (Entwicklungsszenario II) .....	10
Abbildung 4: Zielsystem Mobilitätskonzept Rhede .....	12

# 1 Einleitung

Durch das Mobilitätskonzept werden strategische Weichenstellungen für die zukünftige Mobilität in Rhede vorgenommen. Nach dem Zwischenbericht, der die Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsverhaltens in Rhede thematisiert, beinhaltet der vorliegende Bericht das Zielkonzept des Mobilitätskonzepts Rhede. Beide Berichte stellen eine wichtige Grundlage für den Endbericht bzw. das Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzepts und für die Mobilitätsentwicklung Rhedes dar.

Wichtige Grundlagen für das Zielkonzept sind die Ergebnisse der Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsverhaltens in Rhede (siehe Zwischenbericht Juli 2021) sowie die lokalen Entwicklungen und Konzepte in Rhede (wie Stadtentwicklungs- und Klimaschutzkonzept) und allgemeinen Trends in Deutschland (wie ein Trend zu mehr Klimaschutz, sich ändernde gesetzliche und förderrechtliche Rahmenbedingungen). Das Zielkonzept ist das zentrale Bindeglied zum Maßnahmenkonzept und zur späteren Maßnahmenumsetzung: es dient als Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab. Zudem sind die Ziele auch die Grundlage für die laufende Evaluation der Maßnahmen in den nächsten Jahren. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden, aufbauend auf den Zielen, noch die Grundzüge eines Evaluationskonzepts mit Indikatoren aufgebaut.

In diesem Bericht werden zunächst die Entwicklungsperspektiven Rhedes anhand von Trendszenarien sowie verschiedenen Entwicklungsszenarien betrachtet. Anschließend wird das Zielkonzept dargestellt, welches insbesondere auf den Ergebnissen der Online-Beteiligung im Frühjahr 2021 und der Sitzung des Arbeitskreis Mobilität im Juni 2021 aufbaut.

## 2 Entwicklungsperspektiven Rhede

Die zukünftige Entwicklung Rhedes ist ungewiss, dennoch sind einige allgemeine Entwicklungen (wie Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung) absehbar. Auf diesen aufbauend wird ein Trendszenario der Mobilitätsentwicklung erarbeitet, welches die aktuell absehbaren Verkehrs- und Mobilitätsentwicklungen berücksichtigt und die bisherigen Ansätze der Verkehrsplanung der Stadt Rhede fortführt. In zwei Entwicklungsszenarien werden alternative Ansätze der Mobilitätsplanung zugrunde gelegt und deren Auswirkungen und Maßnahmenstrategien beschrieben. Insgesamt können so verschiedene Entwicklungsperspektiven bzw. mögliche Bilder des zukünftigen Rhedes aufgezeigt und darauf aufbauend ein realistisches Zielkonzept entwickelt werden.

### 2.1 Allgemeine Entwicklungstrends der Mobilität und Trendentwicklungen in Rhede

Hauptinflussfaktoren für den zukünftigen Verkehr sind zunächst Entwicklungen von und in Rhede selbst (endogene Faktoren). Dazu gehören unter anderem

- die Siedlungsentwicklung und damit verbunden die Entwicklung der Bevölkerungsgröße und -struktur,
- die Entwicklung der kommunalen Infrastruktur,
- die Veränderungen der Lebenssituation und der Haushaltsstrukturen,
- die Mobilitätsgewohnheiten in den nächsten ca. 15 Jahren, gesellschaftlicher Wandel und sich verändernde Ansprüche an die Mobilität, z. B. ein steigendes ökologisches Bewusstsein sowie
- der zukünftige Kfz-Bestand und die technische Ausstattung/Antriebsform der Fahrzeuge (insb. die Marktdurchdringung der E-Mobilität), die Auswirkungen zunehmender Digitalisierungen im Mobilitätsbereich und die Verbreitung neuer Mobilitätsformen und autonomen Fahrens.

Bereits die drei letztgenannten Punkte dieser Entwicklungen unterliegen exogenen Faktoren, d. h. Entwicklungen, die nur wenig oder nicht durch die Stadt beeinflussbar sind. Dazu gehören des Weiteren:

- Der Trend zum Radverkehr, der sich weiter fortsetzen wird, insb. gestützt durch die Verbreitung von E-Bikes/ Pedelecs. Diese ermöglichen auch vermehrt längere Fahrten über die Stadtgrenze hinaus im Freizeit-, aber auch im Alltagsverkehr.
- Intermodale Wegeketten sowie multimodale Mobilitätsmuster, die weiter verstärkt nachgefragt und an Bedeutung gewinnen werden.
- Die Zunahme der Freizeitverkehre, insbesondere durch die zunehmende Zahl älterer Personen.
- Die Zunahme der Mobilität von Seniorinnen, die häufiger über einen Führerschein verfügen

und mehr Fahrten unternehmen als deren heutige Generation.

- Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten (verstärktes Home-Office, späterer Renteneintritt, Gleitzeit, Teilzeit-Modelle), die ein Abflachen der (Berufs-)Verkehrsspitzen zur Folge haben werden.
- Verlagerungseffekte beim Versorgungsverkehr, wo sich bisher physisch getätigte Einkäufe und Besorgungen teils zum E-Commerce verlagern. Dabei bleibt die Verkehrsleistung insgesamt in etwa auf dem gleichen Niveau, jedoch werden Fahrten vom Personen- auf den Güter- bzw. Lieferverkehr verlagert.
- Die Entwicklung der landes-, bundes- sowie EU-weiten Ziele und Grenzwerte, insbesondere die Klimaschutzziele.

Für die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung ist insbesondere die Entwicklung der Bevölkerungszahl eine wichtige Kennzahl. Im Rahmen der Entwicklung des Stadtentwicklungskonzepts wurden verschiedene Varianten der Bevölkerungsentwicklung betrachtet, die von moderat abnehmenden bzw. zunehmenden sowie einer gleichbleibenden Bevölkerungszahl ausgehen. Unabhängig der verschiedenen Varianten der Bevölkerungsentwicklung, wurde ein Neubaubedarf und damit eine Erweiterung der Siedlungsflächen festgestellt. Im Stadtentwicklungskonzept wurde das Szenario „Bewahrung“ als realistisch erachtet und wird daher auch an dieser Stelle als Basis der Bevölkerungsentwicklung zugrunde gelegt. Wesentliche Erkenntnisse und Entwicklungen bis 2035 sind<sup>1</sup>:

- Bevölkerungsentwicklung: 19.328 (konstante Entwicklung)
- Altersstruktur: zunehmender Anteil über 65-Jähriger
- Bedarf neuer Wohneinheiten: ca. 1.170 Wohneinheiten auf ca. 39 ha
- Gewerbeflächenentwicklung: 27,4 ha

Diese Parameter stellen die Grundlage für die Einschätzungen in den folgenden Szenarien dar.

## 2.2 Trendszenario

Das Trendszenario (oder auch „weiter-so-Szenario“) beinhaltet keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsplanung und ist insbesondere durch folgende Faktoren gekennzeichnet:

- Rhede macht weiter wie bisher, ohne die Verkehrsplanung zu verändern
- Gewisse Förderung des Radverkehrs, aber eher im Sinne von Sanierungen bestehender Wege, nur wenige neue Radwege (bspw. Bocholter Diek, Gronauer Straße)
- Rhede hält, wie heute, relativ viel Fläche für den Autoverkehr vor, es erfolgt keine wesentliche Flächenveränderung zu Gunsten von Fuß- oder Radverkehr
- Förderung alternativer Antriebe (bspw. E-Ladesäulen)

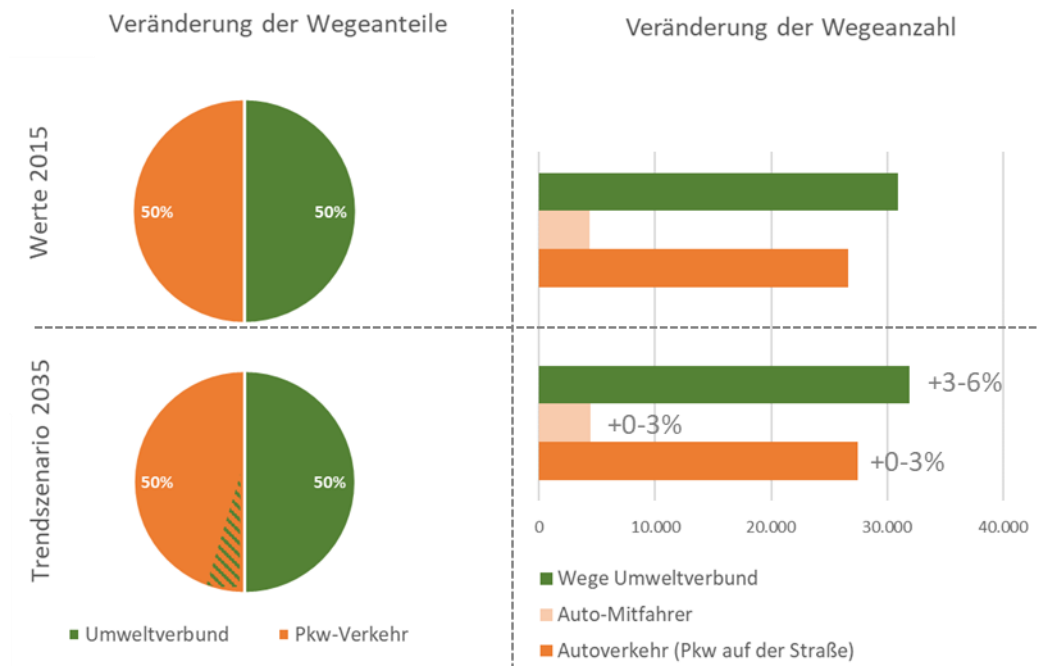
---

<sup>1</sup> vgl. Post+Welters 2019: Stadtentwicklungskonzept Rhede. Präsentation Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt am 04.09.2019.

- Einrichtung der Mobilstation Südstraße
- Verbesserung des Bürgerbusses, aber darüber hinaus keine nennenswerte Mehrfinanzierung des ÖPNV/Bürgerbusses

In Bezug auf das Mobilitätsverhalten bzw. Verkehrsmittelwahl lassen sich daraus nur geringe Veränderungen zugunsten des Umweltverbunds ableiten<sup>2</sup>:

Abbildung 1: Prognose des Mobilitätsverhaltens (Trendszenario)



Eigene Darstellung, basierend auf Planersocietät 2016: Kommunalauswertung Rhede zur Mobilitätshebung Kreis Borken und Helmert 2020: Verkehrsuntersuchung zum Stadtentwicklungskonzept Stadt Rhede

## 2.3 Entwicklungsszenarien

Eine gerade im Münsterland weitverbreitete Fahrradkultur sowie der allgemeine Trend und die Notwendigkeit zu mehr Klimaschutz sind wichtige Grundlagen für die Erarbeitung der Entwicklungsszenarien. Daher wurden die beiden folgenden Entwicklungsszenarien entwickelt:

- Stärkung der Fahrradstadt Rhede
- Klimaschutzszenario

<sup>2</sup> Werte für 2015: Planersocietät 2016: Kommunalauswertung Rhede zur Mobilitätshebung Kreis Borken.



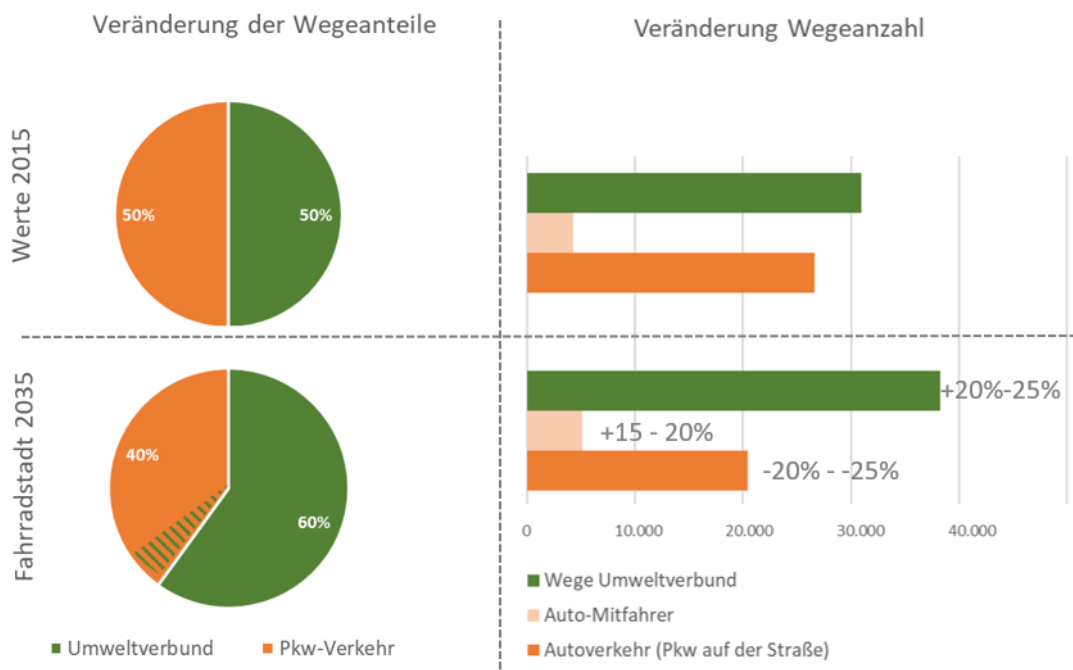
### Entwicklungsszenario I: Stärkung der Fahrradstadt Rhede

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass Rhede mit einem hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split sowie seinen (meist) kurzen Wegen wichtige Merkmale einer Fahrradstadt aufweist; allerdings wurden auch noch Verbesserungspotentiale aufgezeigt, insbesondere was die Breite der Radwege oder Komfortsteigerungen für Radfahrende betrifft. Die Stärkung der vorhandenen Fahrradkultur ist demnach Hauptanliegen des Entwicklungsszenarios „Stärkung der Fahrradstadt“ und beinhaltet insbesondere folgende Ansätze:

- Rhede stärkt vor allem das Rad und z.T. den ÖPNV und Fußverkehr als Angebotsplanung
- neue attraktive Radverbindungen: Radschnellweg, stadtinterne Velorouten, Fahrradstraßennetz, ...
- geringfügige Veränderungen der Flächennutzung zu Gunsten des Radverkehrs und des Fußverkehrs – aber nur dort, wo es notwendig ist, werden Flächen des Kfz-Verkehrs umgenutzt und andere durch Parkraumbewirtschaftung effizienter genutzt
- der Bürgerbus wird zu einem echten On-Demand-Angebot ausgebaut (inkl. erweiterter Fahrzeiten)
- mehr Busverbindungen, bspw. auch in die Bocholter Stadtteile/Krankenhaus, Rhede beteiligt sich finanziell
- alternative Antriebe (E-Mobilität, Wasserstoff) werden durch Ladeinfrastruktur und ggf. eine Wasserstofftankstelle unterstützt
- Öffnung der Industriestraße

Durch diese verstärkte Förderung des Radverkehrs sind spürbare Änderungen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung zugunsten des Umweltverbunds und ein Rückgang der Anzahl der Pkw-Fahrten zu erwarten:

Abbildung 2: Prognose des Mobilitätsverhaltens (Entwicklungsszenario I)



Eigene Darstellung, basierend auf Planersocietät 2016: Kommunalbewertung Rhede zur Mobilitätsaufnahme Kreis Borken

## Entwicklungsszenario II: Klimaschutzszenario

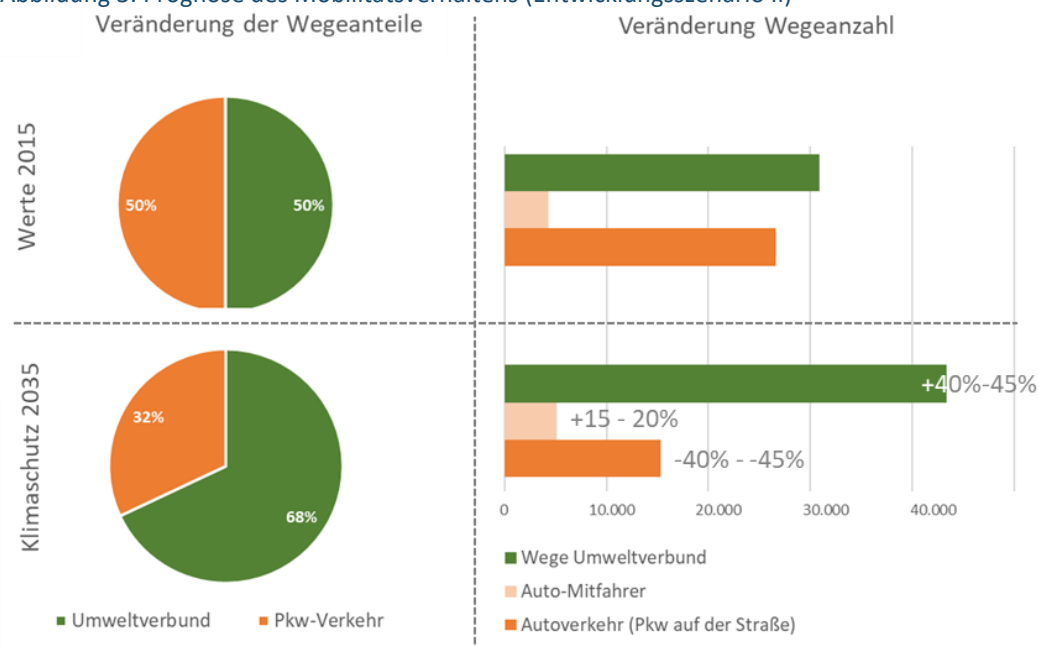
Vor dem Hintergrund der zunehmenden Gefahren durch den Klimawandel und der damit einhergehenden wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes weltweit, wird in diesem Szenario skizziert, welche Schritte in Richtung Klimaneutralität des Mobilitätssektors in Rhede nötig sind. Zentrales Element ist dabei die umfassende Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV). Für die Umsetzung dieser Pull-Maßnahmen sind teilweise jedoch auch Einschränkungen für den Pkw-Verkehr verbunden („Push-Maßnahmen“), andererseits können dadurch Räume mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Begrünung entstehen. Maßnahmenansätze sind:

- „Pull-Maßnahmen“: konsequente Umsetzung der Maßnahmen aus Entwicklungsszenario I
- starker Fokus auf ÖPNV-Anbindung der Stadtteile, sowie Einrichtung von Sharing-Systemen (insbesondere Car-, aber auch Lastenradsharing)
- In Planung und Finanzierung bekommt der Umweltverbund deutlichen Vorrang und feste Budgets
- „Push“-Maßnahmen: Rhede bleibt mit dem Auto erreichbar, v.a. in der Innenstadt ist der Autoverkehr aber „Gast“ und muss sich den anderen Verkehrsarten unterordnen
- Autoreduzierte Innenstadt: Parken wird v.a. am Innenstadtrand abgewickelt; dadurch freiwerdende Räume können verstärkt für Aufenthaltsflächen und Begrünung genutzt werden

Für die Umsetzung einiger Push-Maßnahmen sind jedoch teils weitgehende Änderungen der StVO und der Förderprogramme notwendig, ebenso sind für dieses Szenario weitgehende Marktdurchdringung der E-Autos erforderlich. Somit wird deutlich, dass die Stadt Rhede zwar einen Teil des Klimaschutzszenarios in eigener Hand umsetzen kann, aber ebenso auf entsprechende Änderungen der Rahmenbedingungen angewiesen ist.

Insgesamt lassen sich deutliche Veränderungen im Modal Split zugunsten des Umweltverbunds und eine deutliche Reduktion der Pkw-Fahrten aus diesem Szenario ableiten:

Abbildung 3: Prognose des Mobilitätsverhaltens (Entwicklungsszenario II)



Eigene Darstellung, basierend auf Planersocietät 2016: Kommunalauswertung Rhede zur Mobilitätsenerhebung Kreis Borken

## 3 Zielkonzept der Mobilitätsentwicklung

Im Rahmen der 2. Beiratssitzung zum Mobilitätskonzepts wurde diskutiert welche der zuvor dargestellten Entwicklungsszenarien als Entwicklungsperspektiven anvisiert werden sollten: Mindestziel ist demnach die Verfolgung der Ansätze aus dem Entwicklungsszenario I: Stärkung der Fahrradstadt, wo es im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten erreichbar ist, sollen auch die Maßnahmenstrategien aus dem Entwicklungsszenario II: Klimaschutzszenario weiterverfolgt werden. Vor diesem Hintergrund wurde auch das Zielkonzept diskutiert, welches im Folgenden dargestellt ist.

Das Zielsystem setzt sich aus einem Leitziel und mehreren Oberzielen zusammen. Die Oberziele beinhalten die inhaltlichen Ziele des Mobilitätskonzepts und werden jeweils durch eine Unterzielebene weiter differenziert und konkretisiert. Zusätzlich wird ein Partizipationsziel definiert, welches die Art und Weise der Weiterentwicklung sowie die Umsetzung des Mobilitätskonzepts behandelt. Alle Ziele stehen dabei gleichberechtigt nebeneinander. In der Maßnahmenentwicklung können sich Zielbezüge und ggf. auch Zielkonflikte ergeben. Diese werden im integrierten Handlungskonzept aufgezeigt.

### Leitziel des Mobilitätskonzepts

Als zentrale Leitlinie und übergeordnete Zielstellung fungiert das Leitziel des Zielsystems

#### **Klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle.**

Das Leitziel steht für eine deutlich auf die Belange des Klimaschutzes und die Förderung des Umweltverbunds ausgerichtete Mobilitätsentwicklung, die gleichzeitig alle Bürger:innen und Verkehrsarten einschließt und auf dem Weg der Gestaltung der Mobilitätswende mitnimmt. Das Leitziel nimmt damit Elemente und Zielstellungen aus übergeordneten und bereits bestehenden Zielen der Stadt Rhede auf:

- Übergeordnete Ziele: Pariser Klimaschutzabkommen, European Green Deal (Klimaneutralität in der EU bis 2050), Klimaschutzgesetz Deutschlands
- Stadtentwicklungskonzept Rhede (Stand Frühjahr 2021): verträgliche, klimafreundliche, ressourcenschonende Mobilität
- Aufstellungsbeschluss zum Mobilitätskonzept: Ganzheitliche Strategie für die Mobilität, alle Mobilitätsarten betrachten, Förderung von Alternativen zum Auto, gesamtstädtisch, alle Bürger:innen, Besucher:innen

Dem Leitziel sind drei inhaltliche Oberziele und ein Partizipationsziel zugeordnet, die aus der Bestandsanalyse und ersten Beteiligungsformaten (erste Sitzung des Arbeitskreises, der Online-Umfrage im Februar 2021) abgeleitet wurden. Die Oberziele werden wiederum jeweils durch Unterziele konkretisiert. Das in dieser Struktur vorliegende Zielsystem wurde in der zweiten Sitzung des Arbeitskreises diskutiert und weiterentwickelt. Dabei wurden auch einzelne Indikatoren und Zielwerte besprochen und festgelegt (siehe unten).

Im Folgenden ist das Zielsystem mit den verschiedenen Zielebenen dargestellt:

Abbildung 4: Zielsystem Mobilitätskonzept Rhede

Leitziel	<b>Klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede</b> durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle			
Oberziel	<b>A</b> <b>Sicherung der inneren und regionalen Erreichbarkeit</b>	<b>B</b> <b>Stärkung des Umweltverbundes zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs</b>		<b>C</b> <b>Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität</b>
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	<b>Vielfältige Angebote der Partizipation &amp; Kommunikation ermöglichen und gestalten die Mobilitätswende für alle in Rhede</b>			

Eigene Darstellung, Planersocietät

Auch wenn die Ziele in insgesamt drei Oberzielblöcke eingeteilt sind, gibt es zwischen den einzelnen Zielen (Partizipations-, Ober- und Unterzielen) zahlreiche Querbeziehungen und Schnittstellen, die insgesamt zur Erreichung des Leitziels ‚Klimafreundliche und vielfältige Mobilität in Rhede durch Gestaltung der Mobilitätswende für Alle‘ beitragen. Das heißt, dass für die Mobilitätsplanung in Rhede nicht alleine die Verfolgung eines Ziels oder Zielbereichs erfolgsversprechend ist, sondern die Mobilität ganzheitlich betrachtet werden muss. Im Folgenden werden die Oberziele und das Partizipationsziel in Kürze mit ihren wichtigsten Querbeziehungen und Unterzielen vorgestellt:

### **Oberziel A: Stärkung der inneren und regionalen Erreichbarkeit**

Die innere und regionale Erreichbarkeit ist für Rhede als Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs- und Tourismusstandort ein Standortfaktor. Innerhalb von Rhede müssen alle Ortsteile, Stadtbereiche, Wirtschafts-, Bildungs- und Freizeitstandorte und weitere wichtige Ziele erreichbar und miteinander vernetzt sein (innere Erreichbarkeit). Ebenso müssen Rhede und die wichtigen Ziele für Auswärtige (Kund:innen, Pendler:innen, Tourist:innen, Freizeitbesucher:innen etc.) gut erreichbar sein (äußere/regionale Erreichbarkeit). Auch Rhedenser:innen, die in andere Städte auspendeln, sind auf gute Verkehrswege bzw. attraktive Verkehrsmittel angewiesen.

Eine gute Erreichbarkeit soll erzielt werden, indem alle Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Pkw- und Wirtschaftsverkehr) einbezogen werden, wobei der Fußverkehr vor allem auf kurzen Distanzen von Bedeutung ist. Die Unterziele verdeutlichen die vielfältigen räumlichen Ziele, die in Rhede und Umgebung besonders wichtig sind. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, bestehen für viele dieser Ziele noch Erreichbarkeitsdefizite (v.a. im Fuß- und Radverkehr und ÖPNV, Zielbezug zu Oberziel B), sodass ihre Erreichbarkeit optimiert werden muss.

- **A1: Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt gesichert**

Die Innenstadt Rhedes stellt das Zentrum Rhedes dar. Es muss für alle Bürger:innen (und Besucher:innen) erreichbar sein, unabhängig der genutzten Verkehrsarten. Vor dem Hintergrund des Leitziels und der weiteren Oberziele sind allerdings Umverteilungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität erforderlich. Dennoch soll die Erreichbarkeit auch mit dem Pkw gesichert bleiben, auch wenn Einschränkungen („Parkraumbewirtschaftung“) bzw. weitere Wege zwischen Zielen in der Innenstadt und den Parkplätzen möglich sind.

Hintergrundinformation:

Im Rahmen der Online-Beteiligung war das Thema der Erreichbarkeit bzw. einer autoreduzierten Innenstadt (Anregungen zwischen autofrei bis eingeschränktem / kostenpflichtigem Parkangebot) vielfach Thema der Anregungen (siehe Bericht Auswertung Online-Beteiligung). Im Arbeitskreis Mobilität wurden in diesem Zusammenhang folgende Konkretisierungen bzgl. der Begrifflichkeiten vorgenommen:

- autofreie Bereiche: Räume, die nicht für den allgemeinen Pkw-Verkehr geöffnet, jedoch für Ver- und Entsorgungsverkehre, für Anliegerverkehre oder Belieferungsvorgänge zugänglich sind
- autoarme Bereiche: Räume in denen der Autoverkehr zwar uneingeschränkt einfahren kann, sich aber als „Gast“ dem Fuß- und Radverkehr unterordnet (bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche). Als ein Beispiel wird die Kirchstraße genannt, die als solcher autoarmer Bereich gestaltet werden sollte.

- **A2: Vardingholt, Krechting, Krommert und Büngern werden besser angebunden**

Insbesondere Verbesserungen für den Rad- und Busverkehr sind auf den Verbindungen zwischen den Ortsteilen, zur Innenstadt sowie zu weiteren wichtigen Zielorten (siehe Ziel A3) und den Nachbarkommunen anzustreben, sodass der Umweltverbund zu einer echten Alternative zum Auto werden kann (siehe Oberziel B).

- **A3: Bildungs-, Handels- und Arbeitsplatzstandorte sind gut erreichbar**

Bedeutende Ziele in Rhede müssen aus den Ortsteilen sowie von außerhalb Rhedes besser erreichbar werden. Gerade auf den kurzen Wegen innerhalb Rhedes bestehen noch deutliche Potentiale mehr Wege mit dem Umweltverbund zurück zu legen.

- **A4: Die Erreichbarkeit der Nachbarkommunen wird verbessert, v.a. von Bocholt**

Die engen Verflechtungen, insbesondere nach Bocholt, sollen durch eine entsprechende, umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur gestärkt werden.

## Oberziel B: Stärkung des Umweltverbundes zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Für eine klimafreundliche Mobilität und im Sinne einer „Mobilität für alle“ müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, das heißt der Fußverkehr, Radverkehr sowie Bus und Bahn, zu einem überzeugenden Angebot ausgebaut werden; ebenso ist es wichtig, dass es als solches wahrgenommen und angenommen wird (siehe Partizipationsziel). Diese attraktiven Mobilitätsangebote des Umweltverbunds sollen letztlich dazu führen, dass der Kfz-Verkehr an Bedeutung (am Modal Split und in der Flächeninanspruchnahme) verliert („Mobilitätswende“) und so die Voraussetzungen für eine erhöhte Lebens- und Aufenthaltsqualität (siehe Oberziel C) geschaffen werden.

Wie die Bestandsanalyse des Mobilitätskonzepts sowie viele Rückmeldungen aus der Online-Umfrage und dem begleitenden Beirat gezeigt haben, wird in den Verbesserungen für den Umweltverbund ein großer Bedarf gesehen – sowohl in der Kernstadt und für die Ortsteile als auch im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr (siehe auch Oberziel A).

- **B1: Attraktive und barrierefreie Fußwege laden zum zu Fuß Gehen ein**  
Die kompakte Struktur der Kernstadt bietet große Potentiale mehr Alltagswege zu Fuß zurückzulegen und die weitläufigen Außenbereiche laden zum Spaziergehen ein. Damit werden nicht nur Ressourcen geschont, sondern auch die eigene Gesundheit gefördert. Attraktive und barrierefreie Fußwege beinhalten insbesondere ausreichend dimensionierte Fußwege, barrierefreie Wege und Querungen und bieten gerade in den zentralen Bereichen, aber auch im Außenbereich eine erhöhte Aufenthaltsqualität.
- **B2: Qualitätssteigerungen der Radinfrastruktur machen das Fahrrad zum meistgenutzten Verkehrsmittel**  
Qualitätssteigerungen für den Radverkehr beinhalten insbesondere Radvorrangrouten (in denen der Radverkehr den anderen Verkehrsarten übergeordnet ist), breitere Radwege und ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen (insbes. für Lastenräder). Bis 2035 soll der Radverkehr dadurch zum meistgenutzten Verkehrsmittel der Rhedenser:innen werden. Zum Vergleich, im Jahr 2015 lag Radverkehrsanteil an den Gesamtwegen bei 36 %.
- **B3: Ein flexibler, barrierefreier ÖPNV wird zur echten Alternative zum Auto**  
Durch den barrierefreien Umbau des gesamten ÖPNV-Angebots werden Nutzungshemmnisse abgebaut. Neben einem verbesserten (regionalen) Linienbusangebot, steigert zusätzlich ein flexibles, d.h. bedarfsgesteuertes Busangebot auf lokaler Ebene die Attraktivität des Busverkehrs und ermöglicht entspannte Fahrten innerhalb der Stadt ohne Parkplatzsuche und die Verantwortung der Fahrzeugführung.
- **B4: Mobilitätsangebote werden vor Ort und digital miteinander vernetzt**  
Die Vernetzung der Mobilitätsangebote vor Ort, bspw. in Form von Mobilstationen, erleichtern die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (Intermodalität). Zusätzlich erleichtern digital vernetzte Mobilitätsangebote die Nutzung derer und machen auf die bestehenden Angebote aufmerksam. Insgesamt werden so Bekanntheitsgrad der Mobilitätsangebote gesteigert und Nutzungshemmnisse abgebaut.
- **B5: Durch attraktive Alternativen werden Autoverkehr und Parkdruck verringert**  
Die zuvor beschriebenen Ansätze dienen dazu den Umweltverbund attraktiver zu gestalten

und die Rhedenser:innen zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen (siehe Partizipationsziel). Damit können letztlich der Autoverkehr und der Parkdruck in Rhede reduziert werden. Um die Flächen für den Ausbau attraktiver Alternativen und für eine erhöhte Aufenthaltsqualität (siehe Oberziel C) zu generieren, sind aber auch Einschränkungen für den Pkw-Verkehr möglich. Allerdings bleibt die grundsätzliche Erreichbarkeit mit dem Auto erhalten (siehe Ziel B6).

- **B6: Die Erreichbarkeit mit dem Auto bleibt gewährleistet**

Trotz des gesteigerten Flächenbedarfs für hochwertige Angebote des Umweltverbunds und des Aufenthalts (siehe Oberziel C), wird die Stadt Rhede auch weiterhin mit dem Auto erreichbar bleiben. Insbesondere zentrale Ziele wie die Kernstadt sollen auch zukünftig mit dem Auto gerade für Anwohner:innen, Gewerbetreibende oder Besucher:innen zu erreichen sein, allerdings sind gerade für Langzeitparker auch „längere“ Wege über attraktive Fußwege (siehe Ziel B1) zum Zielort möglich.

- **B7: Alternative Antriebe tragen zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen bei**

Eine möglichst emissionsarme oder ggf. auch emissionsfreie Mobilität ist mit elektrisch betriebenen/unterstützten bzw. wasserstoffbasierten Antrieben erst mittel- bis langfristig möglich (u.a. abhängig vom Anteil erneuerbarer Energien an der Stromgewinnung, vom Herstellungsprozess der Batterien) und eine alleinige Umstellung der Fahrzeugflotten auf emissionsarme Antriebe wird Flächenprobleme/-konkurrenzen in Städten nicht lösen können. Eine schrittweise Marktdurchdringung von alternativen Antriebsformen für Pkw oder Lkw kann daher nur ein Baustein unter vielen einer klimafreundlichen Mobilitätswende und einer Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität (siehe Oberziel C) sein.

Eine Verbreitung von emissionsarmen Antriebsformen soll kommunal (bedingt „aktiv“) unterstützt (bspw. durch Modernisierung kommunaler Fahrzeugflotten) und vor allem „passiv“ durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen (Versorgungssicherheit/Lademöglichkeiten) angegangen werden.

- **B8: Die Verkehrssicherheit wird erhöht: „Vision Zero“**

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Erreichung der „Vision Zero“ ist die kontinuierliche Reduktion der Unfallzahlen und –schwere mit dem Ziel einer Mobilität, in der keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind. Die Vision Zero ist ebenfalls Bestandteil des „Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020“.



### **Oberziel: C Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität**

Das Oberziel C hat zum Ziel, Rhede als attraktiven Lebens-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandort weiterzuentwickeln. Im Fokus steht hier insbesondere die Lebensqualität, die durch vielfältige Faktoren beeinflusst wird, aber auch durch die Stadt- und Mobilitätsplanung mit einer weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes und einer Mobilitätskultur der Nähe – Stadt der kurzen Wege – unterstützt werden soll. Mit diesem Ziel soll auch der Mehrwert der Mobilitätswende für die Stadt Rhede, aber auch für alle einzelnen Personen vermittelt werden (siehe Partizipationsziel): denn nur durch eine reduzierte Flächeninanspruchnahme des Pkw-Verkehrs können der Umweltverbund ausgebaut werden (siehe Oberziel B) und Räume mit einer erhöhten Aufenthaltsqualität entstehen. Auch weitere Ziele, wie zum Beispiel eine erhöhte Verkehrssicherheit (siehe Ziel B8) und die Reduktion der Umweltbelastungen (siehe Ziel B7) haben hierzu deutliche Querbezüge.

Durch die folgenden Unterziele wird deutlich, dass sich dieses Ziel nicht nur auf die zentralen Räume der Stadt, sondern auf das gesamte Stadtgebiet Rhedes mit ihren Eigenheiten bezieht:

- **C1: Die Aufenthaltsqualität der Innenstadt wird weiter erhöht**  
Die Innenstadt fungiert als Aushängeschild der Stadt Rhede und ist damit von großer Bedeutung für die Attraktivität und Wahrnehmung der Stadt in der Region. Gleichzeitig ist sie zentraler Treffpunkt der Bewohner:innen und Besucher:innen. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zielt darauf ab diese Funktionen weiter zu stärken und beinhaltet auch die Umnutzung von Flächen zugunsten des Aufenthalts (Sitzen, Verweilen, Spielen, Unterhaltungen, ...), der Begrünung und des Gehens (siehe Ziel B1). Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten wichtig (siehe Ziele A1, B6).
- **C2: An den Hauptverkehrsstraßen werden Fuß- und Radverkehr stärker berücksichtigt**  
Viele Hauptverkehrsstraßen sind in Rhede funktional vor allem auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Die Folge sind Trennwirkungen und wenig Raum für den Fuß- und Radverkehr. Zur Stärkung des Umweltverbunds (siehe Oberziel B) müssen der Fuß- und Radverkehr daher an den Hauptverkehrsstraßen stärker berücksichtigt werden, ist dies nicht möglich, sollten attraktive Parallelwege eingerichtet werden.
- **C3: In Wohnstraßen werden Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen zurückgewonnen**  
Die Wohnstraßen in Rhede weisen sehr unterschiedliche Qualitäten auf (siehe Zwischenbericht), daher sind hier quartiers- und straßenbezogene individuelle Lösungen erforderlich. Ziel ist es jedoch mehr Räume für Aufenthalt, Spiel und Begrünung zu gewinnen: damit sollen die positiven Effekte einer Mobilitätswende im Lebens- und Wohnumfeld der Bewohner:innen erlebbar werden (siehe Partizipationsziel) sowie zum Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel beigetragen werden (siehe Leitziel und Ziel C4).
- **C4: Begrünung und klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes**  
Eine klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raumes (Plätze, Wege, Straßenräume, ...) setzt auf die Verbesserung des Mikroklimas (Grüngestaltung, Versickerungsflächen, Entsiegelung, ...) und eine Klimaanpassung (wo möglich Verwendung heller Materialien und Ausbau von Begrünung zur Verringerung der Hitzebildung, Berücksichtigung von Starkregenereignissen in der Stadt- und Verkehrsplanung, ...).



**Partizipationsziel: Vielfältige Angebote der Partizipation & Kommunikation ermöglichen und gestalten die Mobilitätswende für alle in Rhede**

Für eine „Mobilitätswende für Alle“ ist neben einer angepassten Verkehrsinfrastruktur, auch eine Bevölkerung notwendig, die die baulichen Veränderungen mitträgt und ihr Mobilitätsverhalten anpasst. Dies geschieht nicht zum Selbstzweck, sondern insbesondere um die Lebensqualität in Rhede zu erhöhen und zum globalen Klimaschutz beizutragen. Es bedarf also nicht nur einer baulichen (siehe Oberziel A, B, C), sondern auch einer gesellschaftlichen Transformation.

Diese Transformation kann nur durch die Einbeziehungen und Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensrealitäten in Rhede (Personen in unterschiedlichen Lebensabschnitten, mit unterschiedlichen Wohnorten, finanzieller Ausstattung, familiären und sozialen Verpflichtungen, ...) und der Entwicklung positiver Bilder der Mobilitätswende gelingen. Dafür sind entsprechende Angebote der Partizipation und Kommunikation sowohl bei der weiteren Erarbeitung des Mobilitätskonzepts, aber insbesondere auch bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts erforderlich (bspw. frühzeitige Beteiligung der Betroffenen, Workshops zur Umgestaltung von Räumen, Öffentlichkeitskampagnen, ...). Wesentliche Aspekte sind dabei die Bürger:innen zum Mitgestalten der Mobilitätswende einzuladen, sie über alternative Mobilitätsangebote zu informieren, Möglichkeiten zum Ausprobieren und Erleben alternativ gestalteter Räume zu geben und Räume zum Erfahrungsaustausch und ggf. Lösung individueller Herausforderungen anzubieten.

### Zentrale Zielwerte zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Ziele müssen nicht nur aufgestellt und verfolgt, sondern auch messbar gemacht werden. Dabei kann zwischen Umsetzungs- und Wirkungszielen unterschieden werden. Die Umsetzungsziele beinhalten Maßnahmen die es umzusetzen gilt. Diese sind besonders wichtig, um die Ziele des Mobilitätskonzepts zu erreichen und die entsprechenden Wirkungen zu entfalten. Daher sind sie zeitlich vor den Zielmarken der Wirkungsziele (wie bspw. verändertes Mobilitätsverhalten bzw. Veränderungen im Modal Split) umzusetzen. Die Umsetzungsziele werden an dieser Stelle kurz skizziert und im weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts weiter zu Maßnahmen ausformuliert. Die folgenden Umsetzungs- und Wirkungsziele basieren auf den Diskussionen der 2. Beiratssitzung und den Ergebnissen der Online-Beteiligung im Frühjahr 2021:

#### Umsetzungsziele bis 2030

- Einrichtung von Radvorrangachsen: Dies sollten Achsen sein, auf denen der Radverkehr sowohl in der Planung als auch im Verkehrsgeschehen Priorität hat und könnte durch Fahrradstraßen und Bevorrechtigungen an Kreuzungen eingerichtet werden.
- Temporäre und testweise Durchführung eines Projekts „Lebenswerte Ortsmitte“: es soll temporär eine stark aufenthaltsfördernde und begrünte Gestaltung einzelner Bereiche der Innenstadt getestet werden, um alternative Gestaltungsmöglichkeiten der zentralen Räume der Stadt aufzuzeigen und erlebbar zu machen.

#### Wirkungsziele bis 2035

- 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)