



Auswertung der Online-Umfrage

Mobilitätskonzept Rhede



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

Dipl.-Ing. Jan Diesfeld (Projektleitung)

M.Sc. Johannes Pickert

M.Sc. Christian Schipplick

B.Sc. Joel Jost

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	Teilnehmende des Online-Dialogs	5
3	Schwerpunkte des Mobilitätskonzeptes	7
4	Perspektiven für Hauptverkehrsstraßen	9
5	Perspektiven für die Innenstadt	11
6	Perspektiven für Wohnstraßen	13
7	Vergleich der Bedarfe in den Stadträumen	15
8	Perspektiven für den ÖPNV	16
9	Fußverkehr	18
10	Radverkehr	19
11	Aufenthaltsmöglichkeiten	20
12	Autoverkehr	21
13	Offene Anregungen	22
14	Zusammenfassung	25

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. Den Start bildeten eine Online-Information zum Arbeitsstand und eine Umfrage vom 20. März bis zum 25. April 2021 auf der Website www.mobil-in-rhede.de.

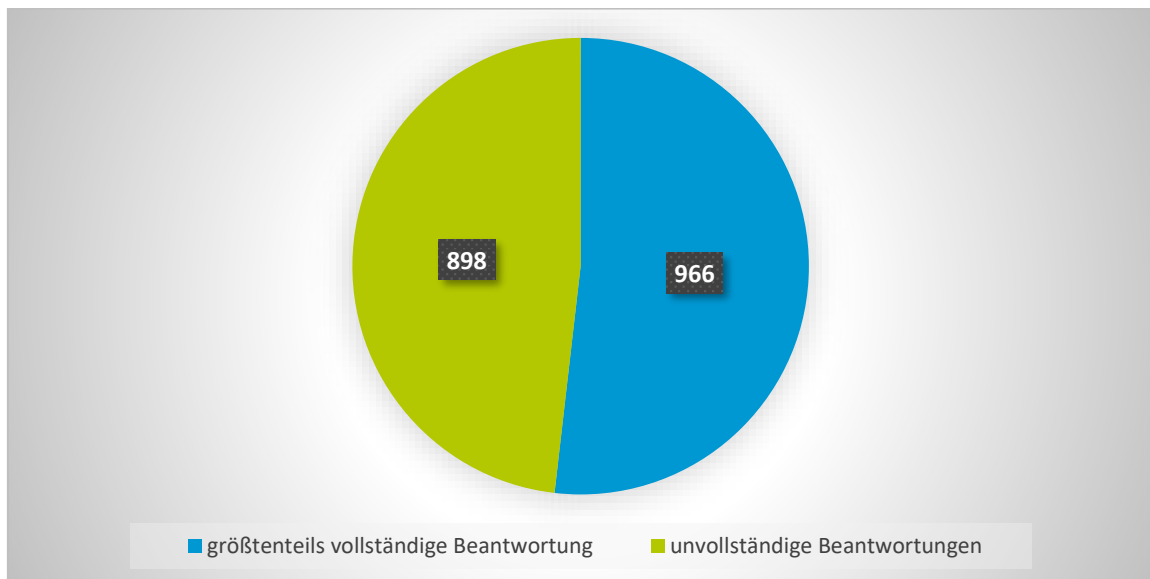
In vier Videos sowie in einem ausführlicheren Zwischenbericht wurden die wichtigsten Ergebnisse der Bestandsanalyse zusammengefasst. In der Umfrage konnten Bürgerinnen und Bürger und weitere Interessierte Ihre Einschätzungen und Wünsche zur Mobilitätsentwicklung in Rhede mitteilen. Dabei wurden zunächst die allgemeinen Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts abgefragt („Welche Verkehrsarten sollten schwerpunktmäßig gefördert werden?“). Im Anschluss wurden die wichtigsten Räume Rhedes (Innenstadt, Wohnquartiere und Hauptverkehrsstraßen) hinsichtlich der Entwicklungsperspektiven sowie der Bedeutung für die verschiedenen Verkehrsarten und sonstigen Ansprüche (wie Aufenthaltsqualität, Begrünung) abgefragt. Zudem erfolgte eine Abfrage der Verbesserungsbedarfe im ÖPNV. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind im Folgenden zusammengefasst.

Die Ergebnisse sind eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept – sowohl für die Zieldefinition als auch für die Maßnahmenearbeitung.

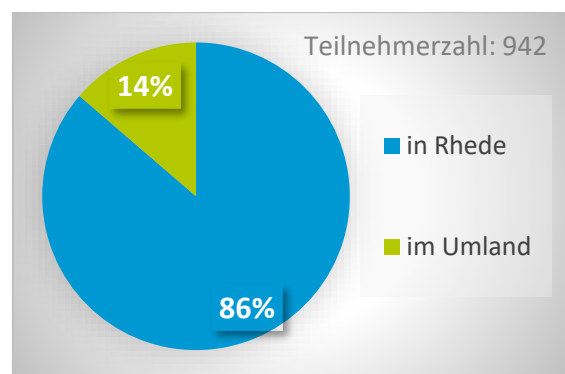
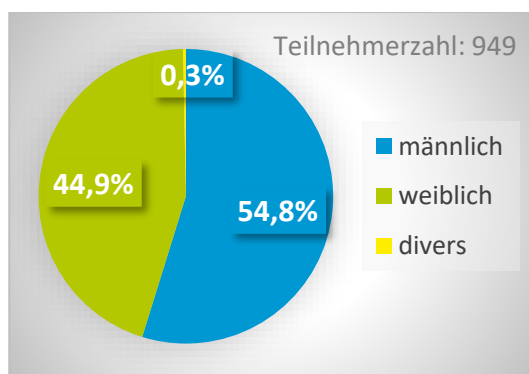
2 Teilnehmende des Online-Dialogs

Die Online-Umfrage wurde außerordentlich gut von den Bürgerinnen und Bürgern und auch von Auswärtigen angenommen. Insgesamt haben über 1.800 Personen die Online-Umfrage gestartet. 966 haben die Umfrage vollständig oder zumindest die wichtigsten inhaltlichen Fragen beantwortet. Dabei zeigt sich insgesamt ein guter Querschnitt der Bevölkerung hinsichtlich Alter, Geschlecht und Verkehrsteilnahme. Lediglich die unter 18-jährigen waren deutlich unterrepräsentiert.

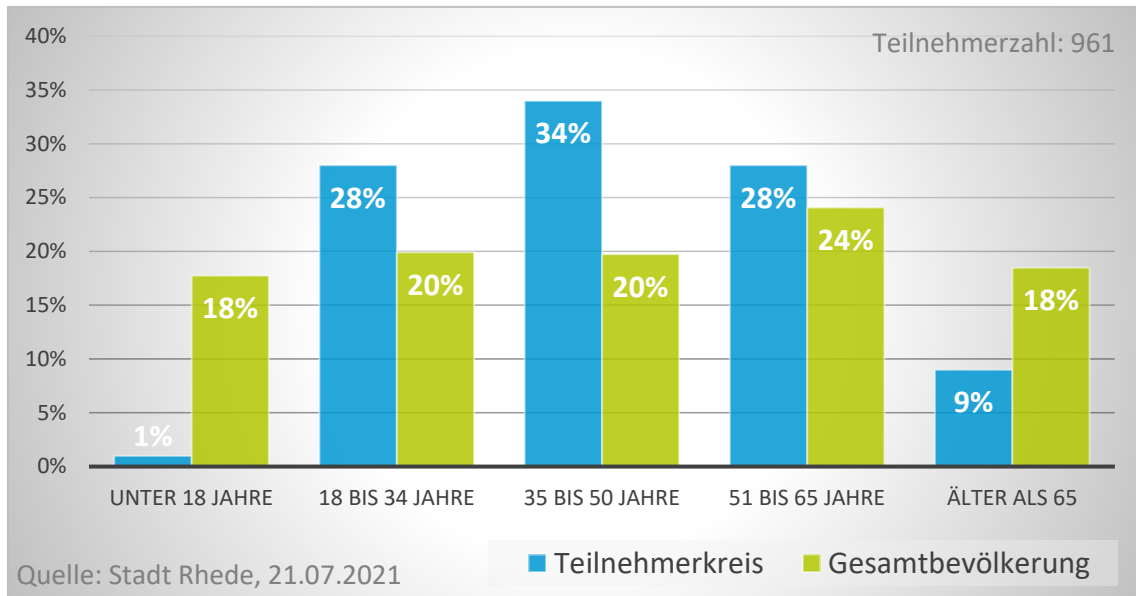
Anzahl der Teilnehmenden an der Online-Umfrage



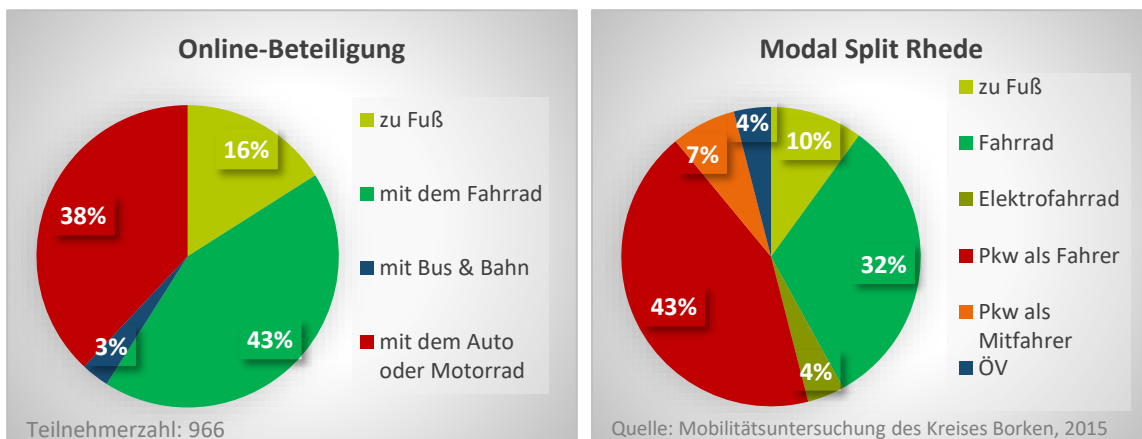
Zusammensetzung des Teilnehmendenkreises



Vergleich der Altersgruppen der Teilnehmenden mit dem Anteil der Gesamtbevölkerung



Vergleich der Hauptverkehrsmittel der Teilnehmenden mit dem Modal Split der Stadt Rhede



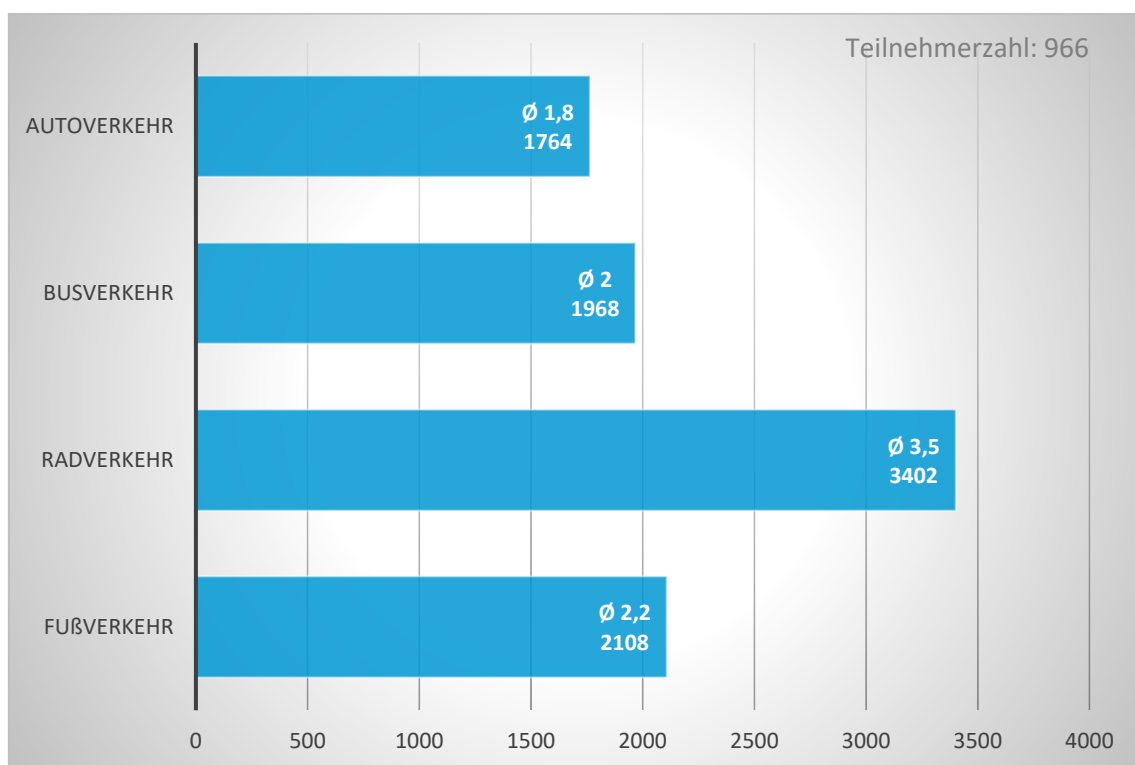
3 Schwerpunkte des Mobilitätskonzeptes

Im Rahmen der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes werden alle Mobilitätsbedürfnisse beachtet. Es können auch Schwerpunkte gesetzt werden. Daher ist es wichtig zu wissen, welche Verkehrsarten den Teilnehmenden besonders wichtig sind.

Die Teilnehmenden konnten je Verkehrsart 0 bis 5 Punkte vergeben, jedoch maximal 10 Punkte.

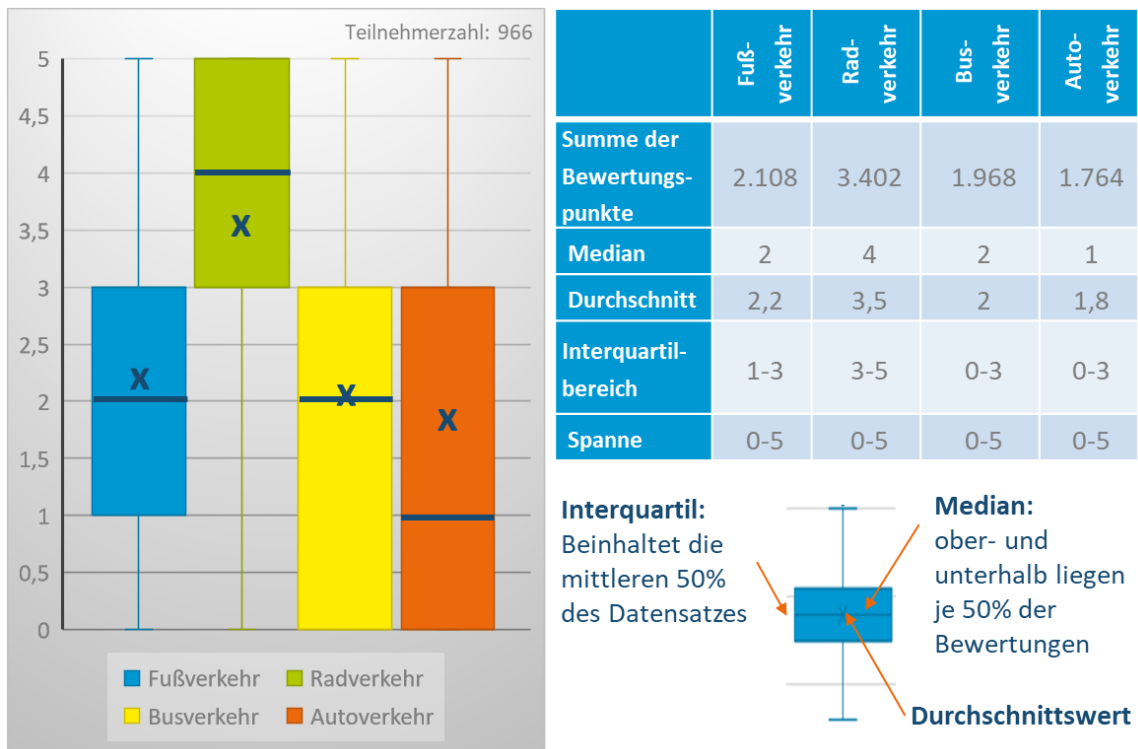
Den Schwerpunkt sehen die Teilnehmenden vor allem beim Radverkehr. Auf der Skala von 0 bis 5 Punkten wurden im Schnitt 3.5 Punkte für ihn vergeben und insgesamt 3.402 Punkte:

Auf welchen Verkehrsarten soll der Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes liegen?



Summe der vergebenen Punkte je Verkehrsart (Anzahl der Stimmen multipliziert mit jeweils verbogener Punktzahl) und durchschnittliche Punktbewertung.

Wie verteilen sich die Bewertungen je Verkehrsart von 0-5?



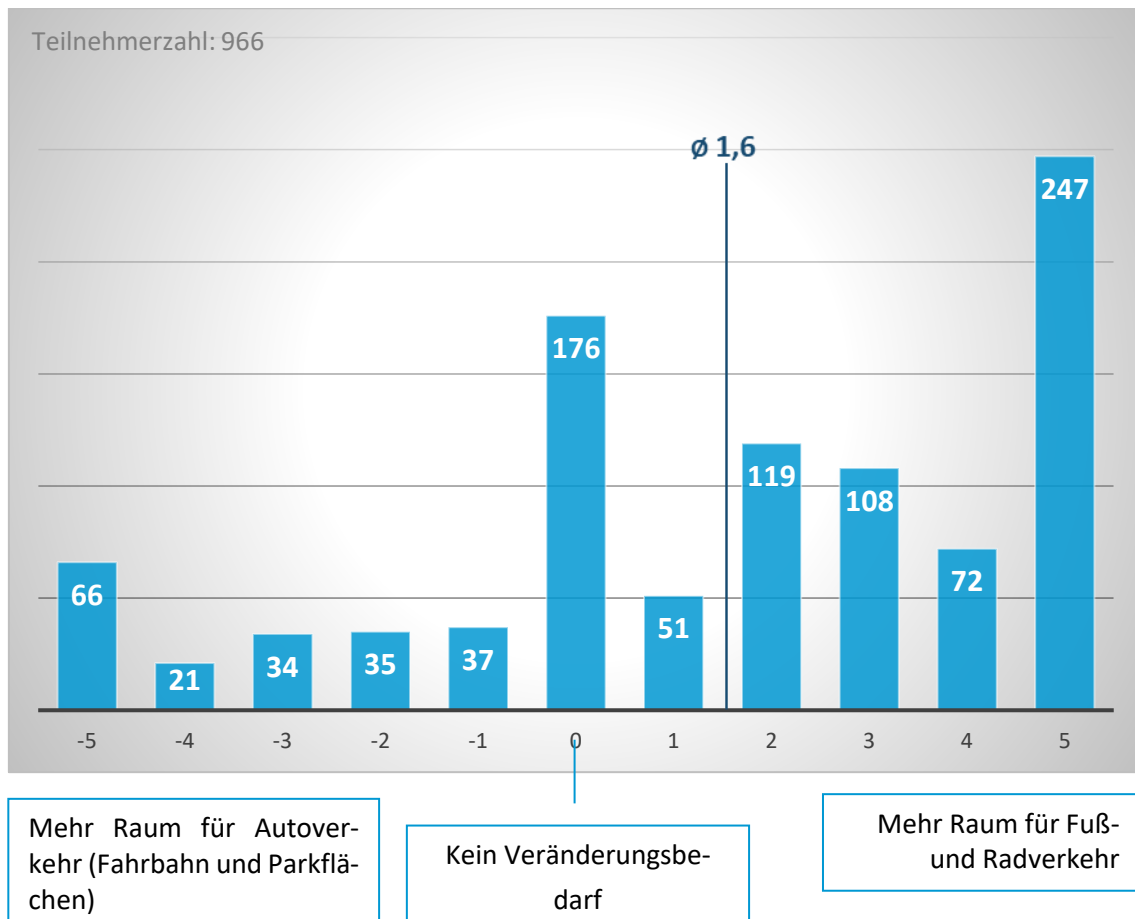
Kernergebnisse

- Bei der Bewertung aller Verkehrsarten gibt es extreme Bewertungen (0 oder 5 Punkte).
- Die größte Einigkeit besteht bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs (=kleinster Interquartilbereich).
- 50% der Teilnehmenden legen einen deutlichen Schwerpunkt auf die Förderung des Radverkehrs (Median: 4).
- Den Fußverkehr sehen die meisten Teilnehmenden als wichtiges Thema des Mobilitätskonzeptes (Interquartilbereich: 1-3).
- Der Busverkehr wird sehr unterschiedlich bewertet, die Mehrheit spricht sich für eine gewisse Förderung aus (Median und Durchschnittswert: ca. 2), einige bewerten den ÖPNV aber auch mit null oder nur einem Punkt.

4 Perspektiven für Hauptverkehrsstraßen

Aufgrund der begrenzten Flächen ist es nicht möglich, für alle Verkehrsteilnehmende mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Daher wurden die allgemeinen Entwicklungsperspektiven bzw. der Veränderungsbedarf auf den Hauptverkehrsstraßen mit einem Schieberegler abgefragt.

Wie sollten Hauptverkehrsstraßen in Zukunft gestaltet werden?

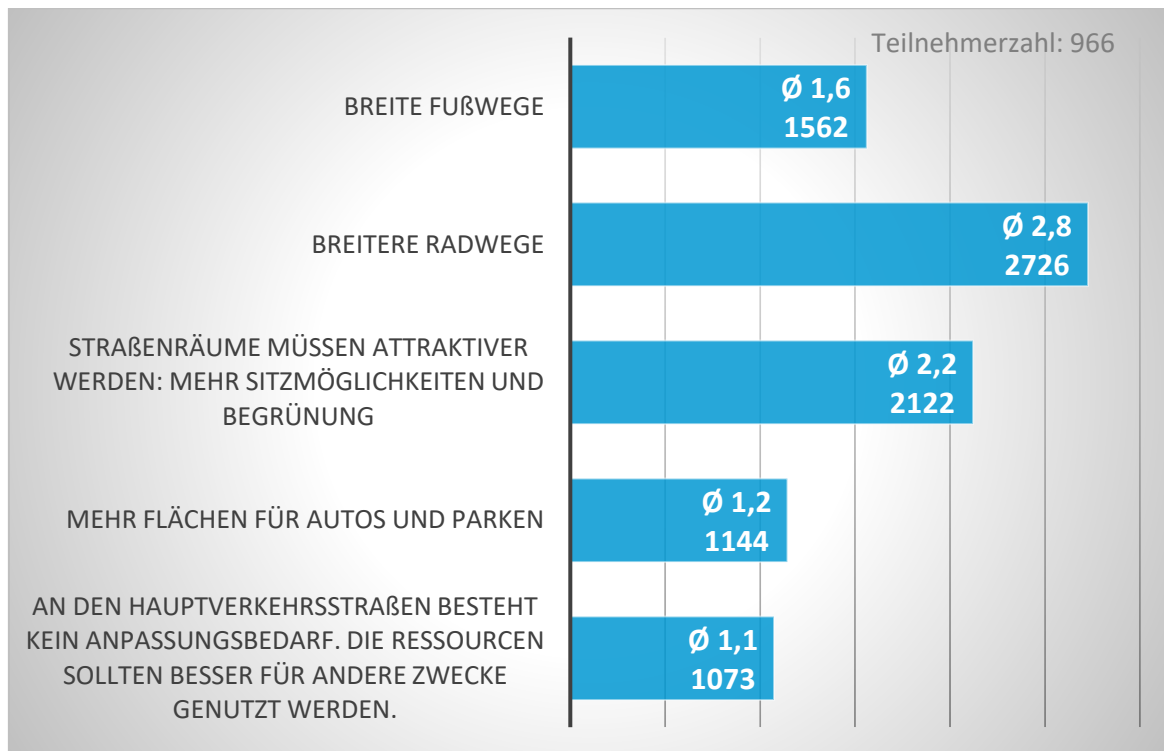


Kernergebnisse

- Die Mehrheit (62%) wünscht sich an Hauptverkehrsstraßen mehr Raum für Fuß- und Radverkehr. 247 Personen sehen dies sogar als sehr wichtig an (5 Punkte).
- Rund 20% sprechen sich für mehr Raum für den Autoverkehr aus.

Zusätzlich wurde zu Hauptverkehrsstraßen abgefragt, was sich die Teilnehmenden wünschen. Es standen 5 Kategorien zur Auswahl (mit jeweils 0-5 Punkten). Maximal durften 10 Punkte auf die Kategorien verteilt werden.

Wie sollen die Hauptverkehrsstraßen angepasst werden?



Summe der vergebenen Punkte je Kategorie (Anzahl der Stimmen multipliziert mit jeweils verbogener Punktzahl) und durchschnittliche Punktbewertung.

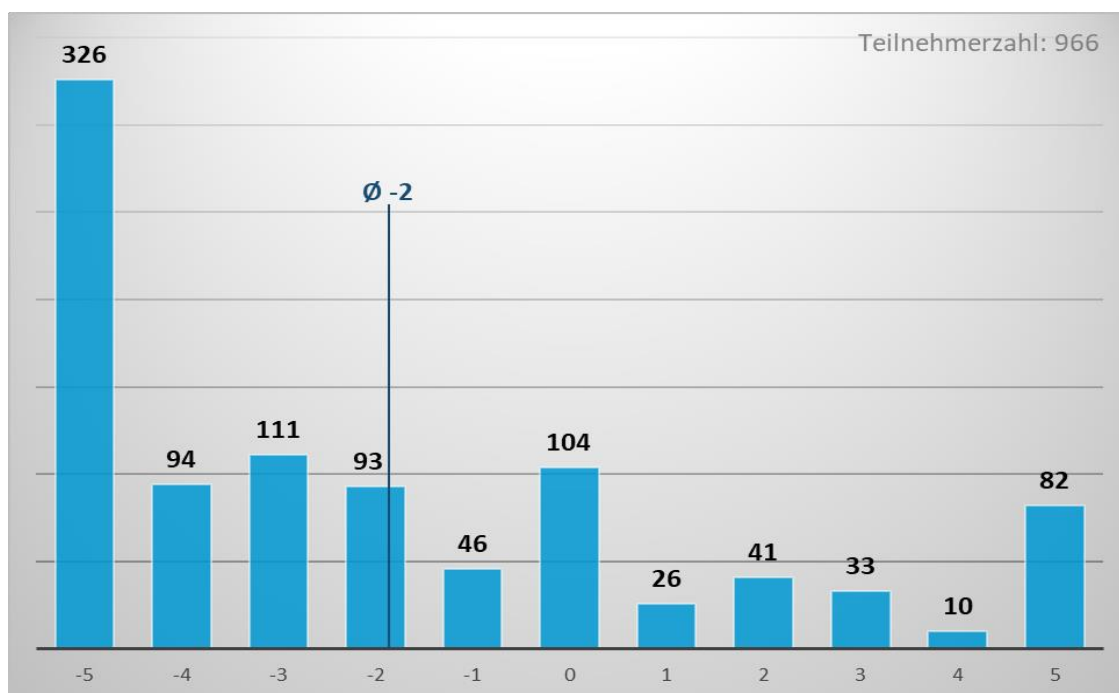
Kernergebnisse

- Am wichtigsten sind den Befragten Veränderungen zu Gunsten des Radverkehrs. Hierzu wurden im Schnitt 2.8 Punkte (von 5 möglichen Punkten) vergeben.
- Wichtig ist den Menschen auch die Attraktivitätssteigerung (im Schnitt 2.2 Punkte).
- Die deutliche Minderheit der Befragten wünscht sich an Hauptverkehrsstraßen mehr Flächen für Autos und das Parken.

5 Perspektiven für die Innenstadt

Die Innenstadt ist Aushängeschild und Lebensmittelpunkt der Stadt und vereint Wohnen, Einkaufen und Freizeit. Dabei konkurrieren aber auch die Autoerreichbarkeit und Parkplätze mit den Flächen für Aufenthalt, Begrünung, Gastronomie oder für Kinderspiel. Aufgrund der begrenzten Flächen ist es nicht möglich, für alle Ansprüche und Verkehrsteilnehmende mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Daher wurden die allgemeinen Entwicklungsperspektiven bzw. der Veränderungsbedarf und mögliche Maßnahmen in der Innenstadt mit einem Schieberegler abgefragt.

In welche Richtung soll sich die Innenstadt verändern?



Innenstadt braucht mehr Aufenthalts-, Grün- und Verweilflächen

Kein Veränderungsbedarf

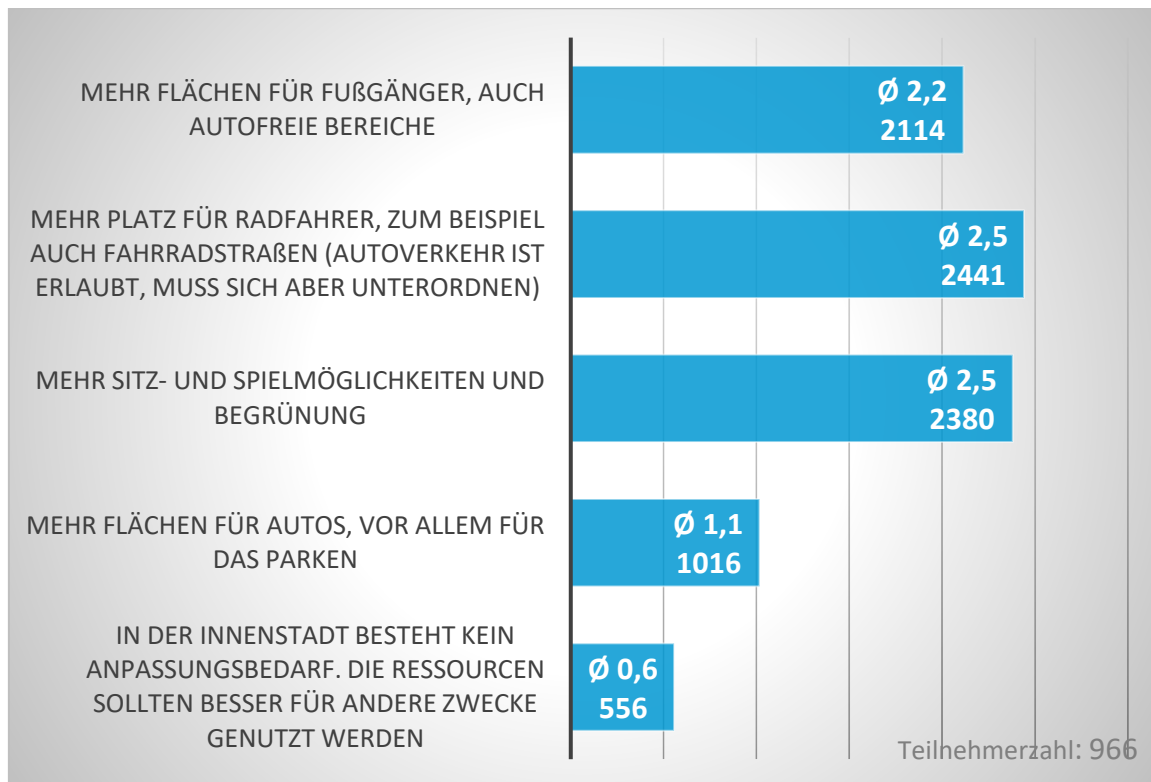
Die Autoerreichbarkeit ist wichtig. Dafür müssen mehr Parkplätze geschaffen werden

Kernergebnisse

- Deutliches Votum zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und zusätzlicher Grün- und Verweilräume.
- Rund 70% entscheiden sich für mehr Aufenthaltsqualität, ca. 33% sogar deutlich (-5 Pkt.).
- Rund 20% sehen die Autoerreichbarkeit als wichtig(er) an.

Neben der allgemeinen Entwicklung der Innenstadt wurde auch nach möglichen Maßnahmen gefragt. Es standen 5 Antwortkategorien zur Auswahl, die mit jeweils 0 bis 5 Punkten bewertet werden konnten. Insgesamt konnten maximal 10 Punkte auf die Kategorien verteilt werden.

Wie soll sich die Innenstadt im Detail verändern?



Summe der vergebenen Punkte je Kategorie (Anzahl der Stimmen multipliziert mit jeweils vergebener Punktzahl) und durchschnittliche Punktbewertung.

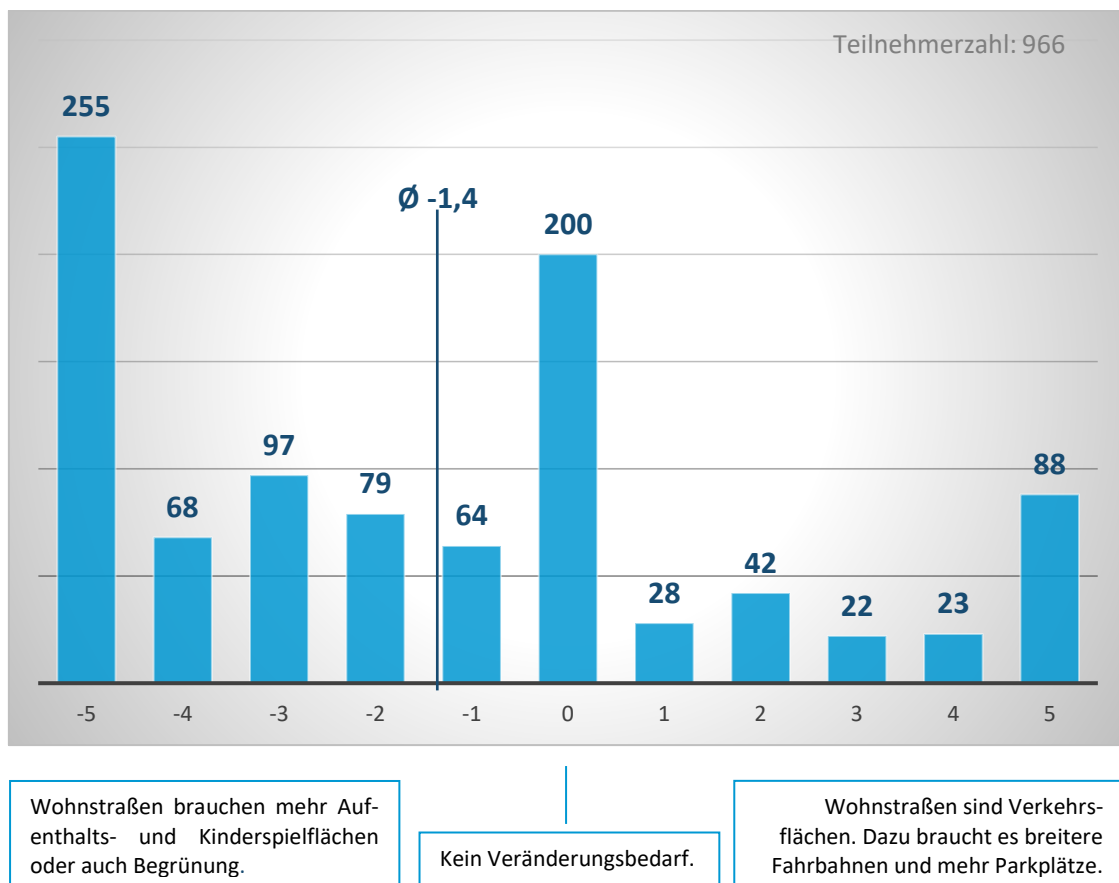
Kernergebnisse

- Die deutliche Mehrheit der Teilnehmenden wünscht sich Veränderungen für die Innenstadt.
- Die Mehrheit der Teilnehmenden wünscht sich mehr Flächen für Fußgänger/autofreie Bereiche, mehr Flächen für Radfahrer oder mehr Sitz-/Spielmöglichkeiten/Begrünung.
- Mehr Flächen für Radfahrer und mehr Sitz-/Spielmöglichkeiten bzw. Begrünung sind den Teilnehmenden fast gleichauf am wichtigsten.
- Für mehr Flächen für Autos/Parken wurden deutlich weniger Punkte vergeben.

6 Perspektiven für Wohnstraßen

Wohnstraßen sind einerseits Teil des Wohnumfeldes und damit täglicher Lebens- und Aufenthaltsraum der Bewohner:innen und Kinder. Andererseits sind sie Verkehrsraum und Abstellfläche für Fahrzeuge. Es gibt daher gewisse Flächenkonkurrenzen. Daher wurden die allgemeinen Entwicklungsperspektiven bzw. der Veränderungsbedarf in den Wohnstraßen mit einem Schieberegler abgefragt.

In welche Richtung sollte sich die Gestaltung der Wohnstraßen verändern?

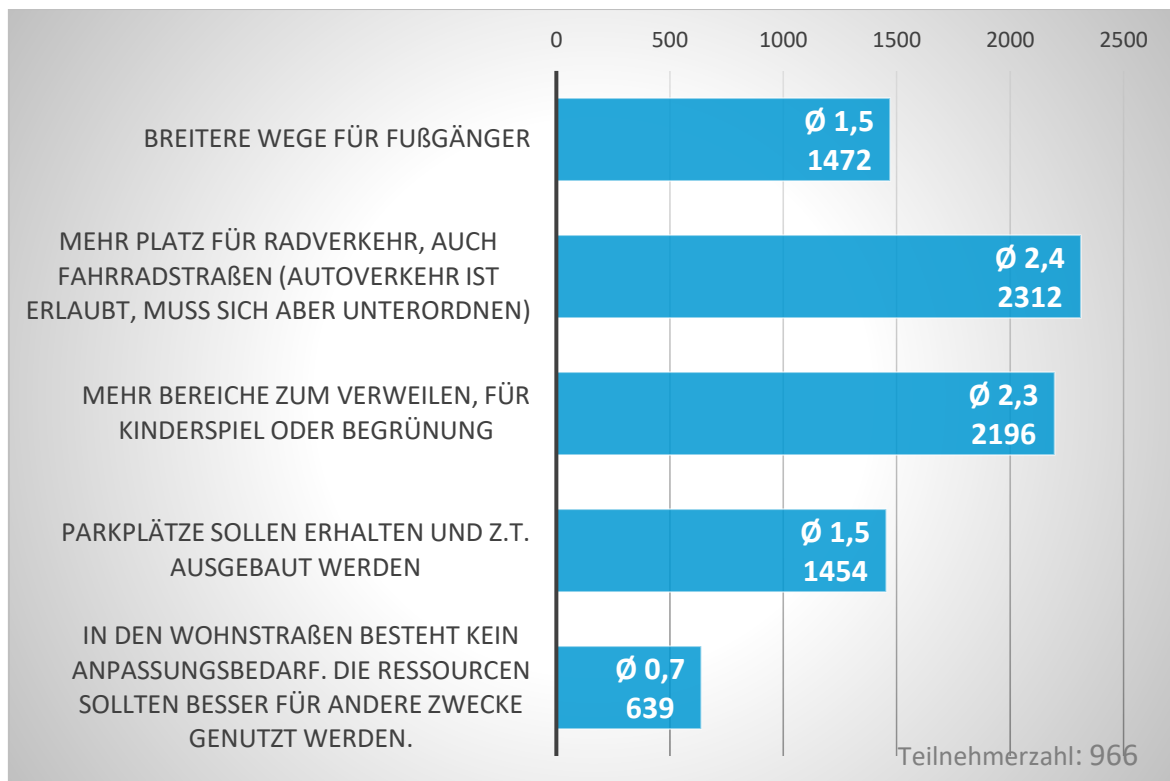


Kernergebnisse

- Knapp 60% wünschen sich mehr Aufenthaltsqualität (Aufenthalts-/Spielflächen, Begrünung) (Bewertung: -5 bis -1).
- Rund 20% sehen Wohnstraßen eher im Fokus des Autoverkehrs (Bewertung 1 bis 5), rund 10% vergeben die volle Punktzahl für eine sehr starke Ausrichtung auf den Autoverkehr.
- 20% sehen keinen Handlungsbedarf – das ist, verglichen mit den anderen Abfragen zur Innenstadt und zu Hauptverkehrsstraßen, deutlich mehr. Dementsprechend gibt es auch einen signifikanten Anteil der Befragten, die keinen Bedarf für Änderungen in den Wohnstraßen sehen.

Neben der allgemeinen Ausrichtung der Gestaltung von Wohnstraßen wurde auch konkreter nach möglichen Maßnahmen gefragt. Es standen 5 Antwortkategorien zur Auswahl, die mit jeweils 0 bis 5 Punkten bewertet werden konnten. Insgesamt konnten maximal 10 Punkte auf die Kategorien verteilt werden.

Welche Veränderungen wünschen Sie sich für Wohnstraßen?



Summe der vergebenen Punkte je Element und durchschnittliche Punktbewertung.

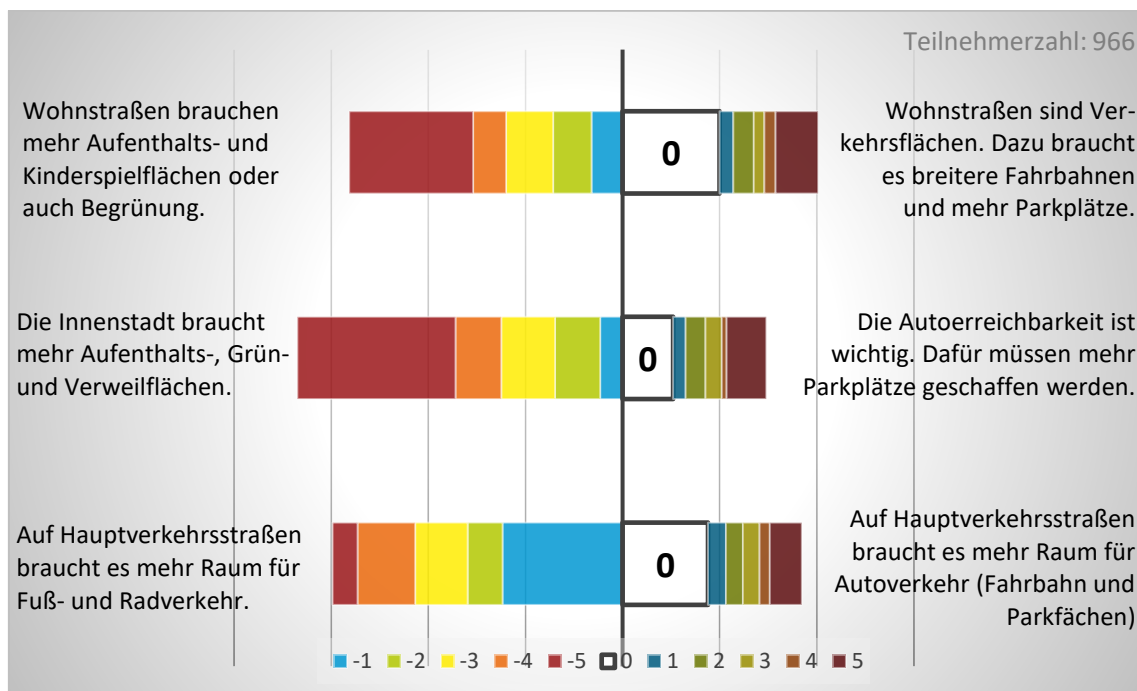
Kernergebnisse

- Am meisten Punkte werden für mehr Radverkehrsflächen vergeben. Hier bestätigt sich wie zu den anderen Fragen, dass die Befragten vor allem im Radverkehr Handlungsbedarf sehen.
- Für Wohnstraßen zeigt sich aber auch, dass sich viele Verweilbereiche, Kinderspielflächen oder mehr Begrünung wünschen (im Schnitt 2.3 von 5 möglichen Punkten).
- Mehr Raum für zu Fuß Gehende und Beibehaltung von Parkplätzen liegen in etwa gleich auf. Parkplätze in Wohnstraßen werden mit einem Schnitt von 1.5 Punkten als wichtiger angesehen als in den anderen Abfragen zur Innenstadt und zu Hauptverkehrsstraßen.

7 Vergleich der Bedarfe in den Stadträumen

Die Punktwertvergaben zu den drei Abfragen zu Hauptverkehrsstraßen, zur Innenstadt und zu Wohnstraßen wurden in folgender Grafik zusammengefasst. Dabei zeigt sich, dass die Befragten vor allem in der Innenstadt Handlungsbedarf für Aufenthaltsqualität, Fuß- und Radverkehrsflächen sehen. Für Wohnstraßen wurde am häufigsten „kein Handlungsbedarf“/0 Punkte ausgewählt.

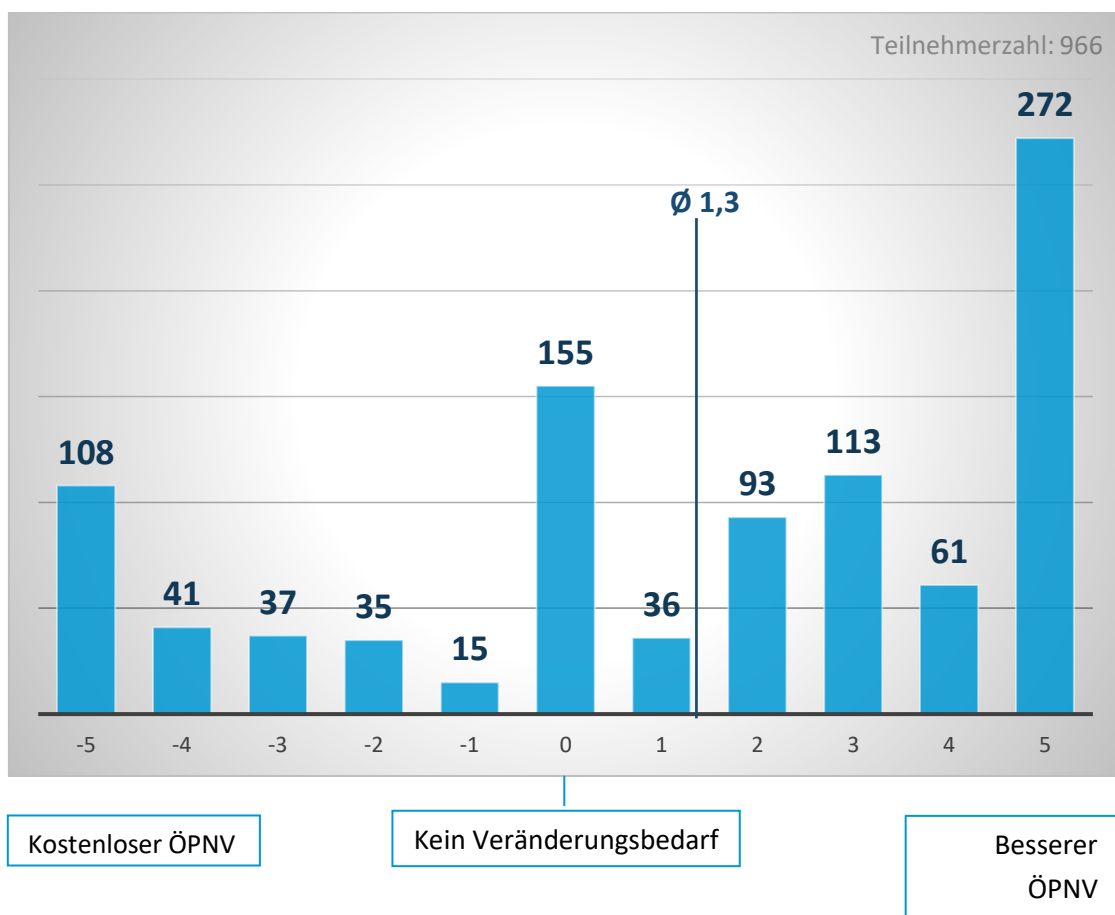
In welche Richtung sollen sich die Stadträume Rhedes entwickeln?



8 Perspektiven für den ÖPNV

In den bundesweiten Diskussionen um den Bus- und Bahnverkehr fordern einige einen kostenlosen oder deutlich günstigeren ÖPNV. Andere wiederum setzen sich für deutliche Qualitätssteigerungen ein (mehr Buslinien / Haltestellen, dichtere Taktung von Bussen, Rufbussysteme, bessere Ausstattung der Haltestellen etc.). Ein kostenloser ÖPNV muss aufgrund des Entfalls der Fahrgelderlöse stark bezuschusst werden, weshalb dann nur noch eingeschränkt Geld zur Verfügung steht, um den ÖPNV zu verbessern. Daher war hier die Frage: Was ist den Teilnehmenden wichtiger – ein günstigerer oder ein besserer ÖPNV?

Was ist wichtiger – ein günstigerer oder ein besserer ÖPNV?

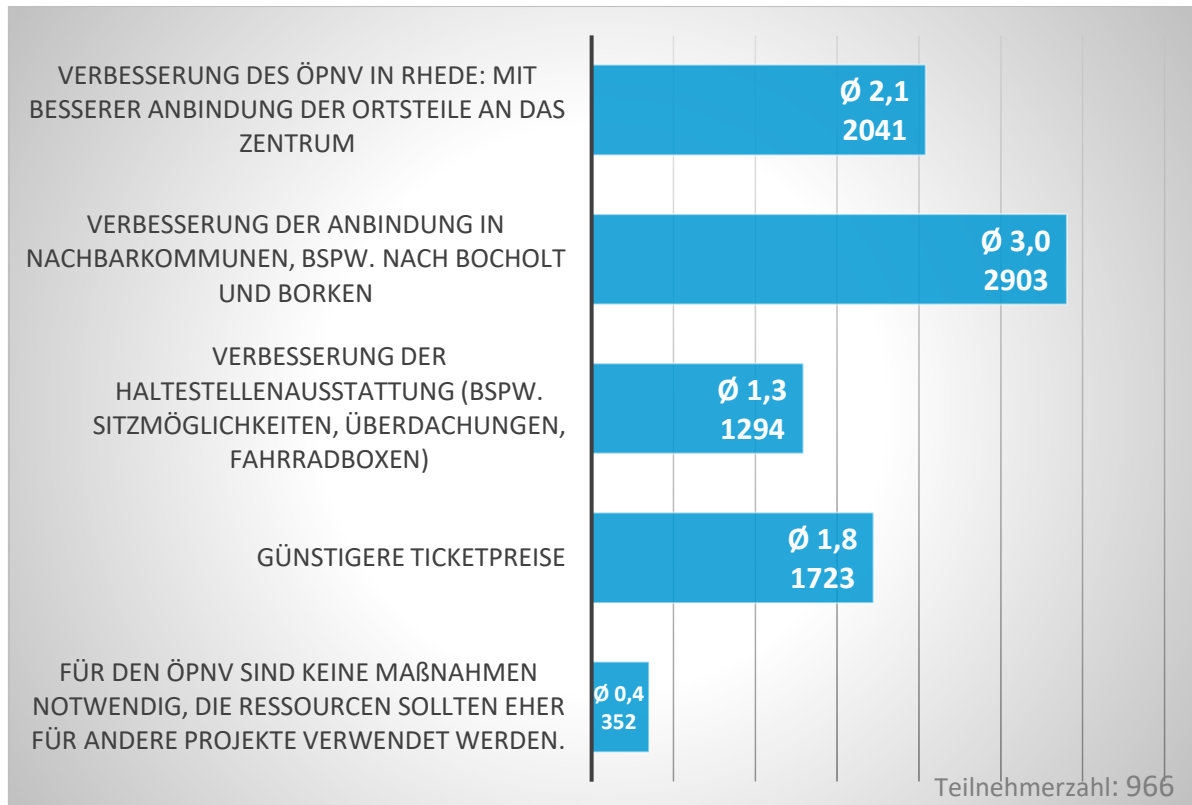


Kernergebnisse

- 575 bzw. ca. 60% entscheiden sich für einen „besseren ÖPNV“ und vergeben im Schnitt 1.3 Punkte. 272 bzw. 28 % geben mit 5 Punkten sehr deutlich an, dass ihnen ein besserer ÖPNV deutlich wichtiger ist als ein günstigerer/kostenloser ÖPNV.
- Etwa 25% wünschen sich einen günstigeren ÖPNV - bis hin zu einem kostenlosen ÖPNV (11% der Befragten).

Neben der allgemeinen Ausrichtung des ÖPNV wurde auch nach möglichen Maßnahmenbereichen für den ÖPNV gefragt. Es standen 5 Antwortkategorien zur Auswahl, die mit jeweils 0 bis 5 Punkten bewertet werden konnten. Insgesamt konnten maximal 10 Punkte auf die Kategorien verteilt werden.

Welche Maßnahmen wünschen Sie sich für den ÖPNV?



Kernergebnisse

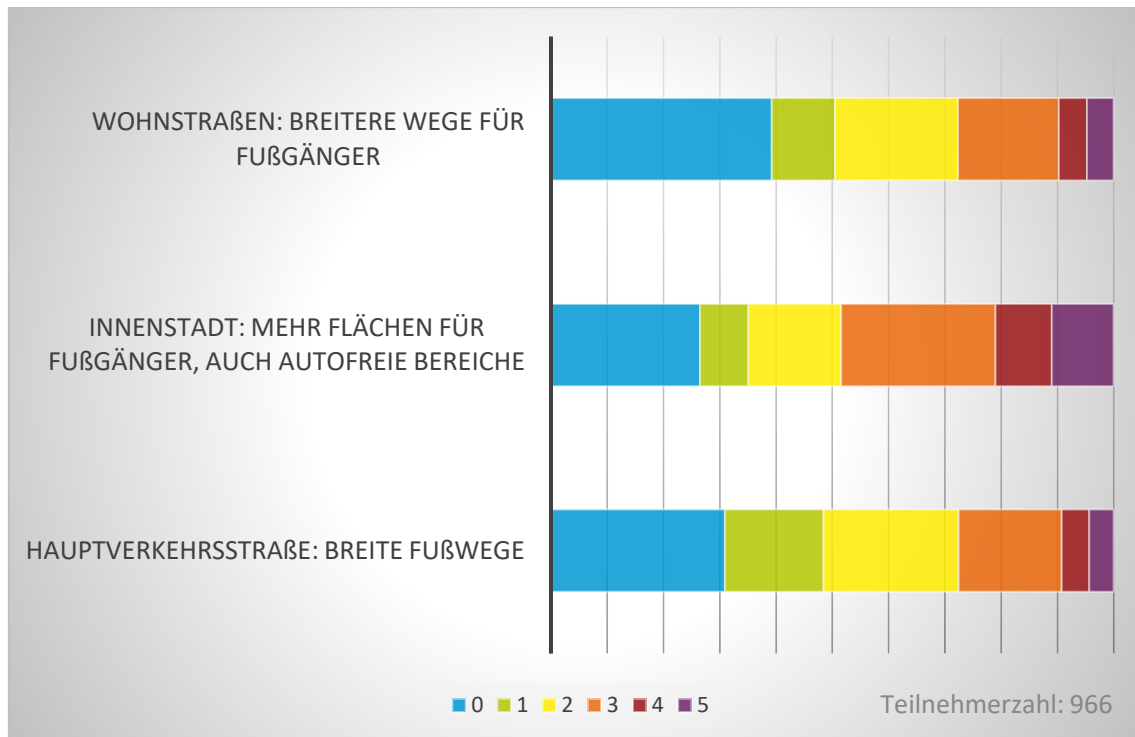
- Am meisten Punkte bekam die Verbesserung der Anbindung nach Nachbarkommunen. Wie auch aus den Freitexteingaben (siehe weiter unten) hervorgeht, steht hierbei die Verbindung nach Bocholt im Vordergrund, insbesondere zum Krankenhaus.
- Vielen ist auch eine bessere Verbindung im Stadtgebiet von Rhede wichtig. Auch hier zeigte sich in den Freitexteingaben, dass zumeist eine bessere Anbindung der Ortsteile gewünscht wird.
- Günstigere Ticketpreise für den ÖPNV werden im Schnitt mit 1.8 Punkten bewertet. Hier bestätigt sich, dass den meisten Befragten bessere Verbindungen wichtiger sind als günstigere Preise.

9 Fußverkehr

Um eine bessere Übersicht zu den Handlungsbedarfen im Fußverkehr zu erhalten, wurden die verschiedenen abgefragten Raumkategorien (Wohnstraßen, Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen) miteinander verglichen. Somit wird deutlicher, wo die Teilnehmenden in der Stadt die größten (und geringsten) Handlungsbedarfe im Fußverkehr sehen (kein Handlungsbedarf = 0 vergebene Punkte, großer Handlungsbedarf = 5 vergebene Punkte).

Der deutlichste Handlungsbedarf wird in der Innenstadt gesehen. Hier wurden auch am häufigsten die höchsten Punktwerte (3, 4 oder 5 Punkte) für Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr vergeben.

Vergleich der abgefragten Raumkategorien hinsichtlich der Wünsche zum Fußverkehr

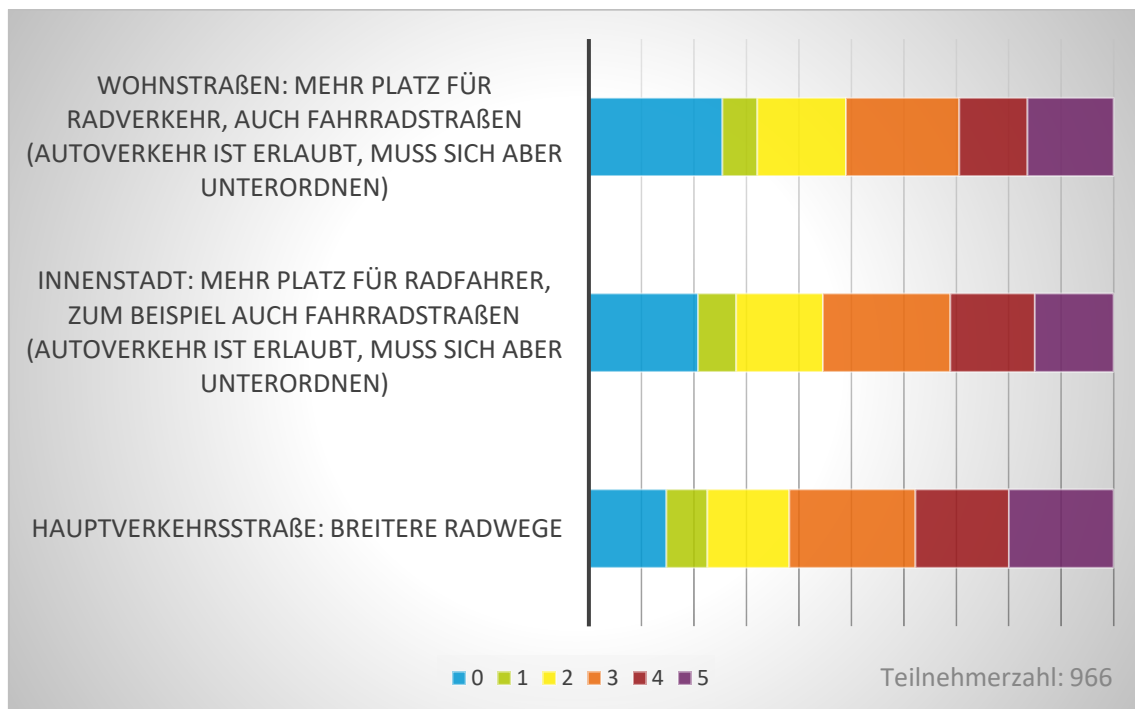


10 Radverkehr

Um eine bessere Übersicht zu den Handlungsbedarfen im Radverkehr zu erhalten, wurden die verschiedenen abgefragten Raumkategorien (Wohnstraßen, Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen) miteinander verglichen. Somit wird deutlicher, wo die Teilnehmenden in der Stadt die größten (und geringsten) Handlungsbedarfe im Radverkehr sehen (kein Handlungsbedarf = 0 vergebene Punkte, großer Handlungsbedarf = 5 vergebene Punkte).

Im Vergleich zum Fußverkehr zeigt sich, dass die Befragten sowohl in Wohnstraßen, in der Innenstadt und auf Hauptverkehrsstraßen einen deutlich höheren Handlungsbedarf sehen. Der größte Handlungsbedarf ergibt sich aus Sicht der befragten entlang der Hauptverkehrsstraßen. Es bestätigt sich auch die Erstabfrage nach den Schwerpunkten des Mobilitätskonzeptes: Der Radverkehr wird von Vielen als sehr wichtig eingestuft.

Vergleich der abgefragten Raumkategorien hinsichtlich der Wünsche für den Radverkehr

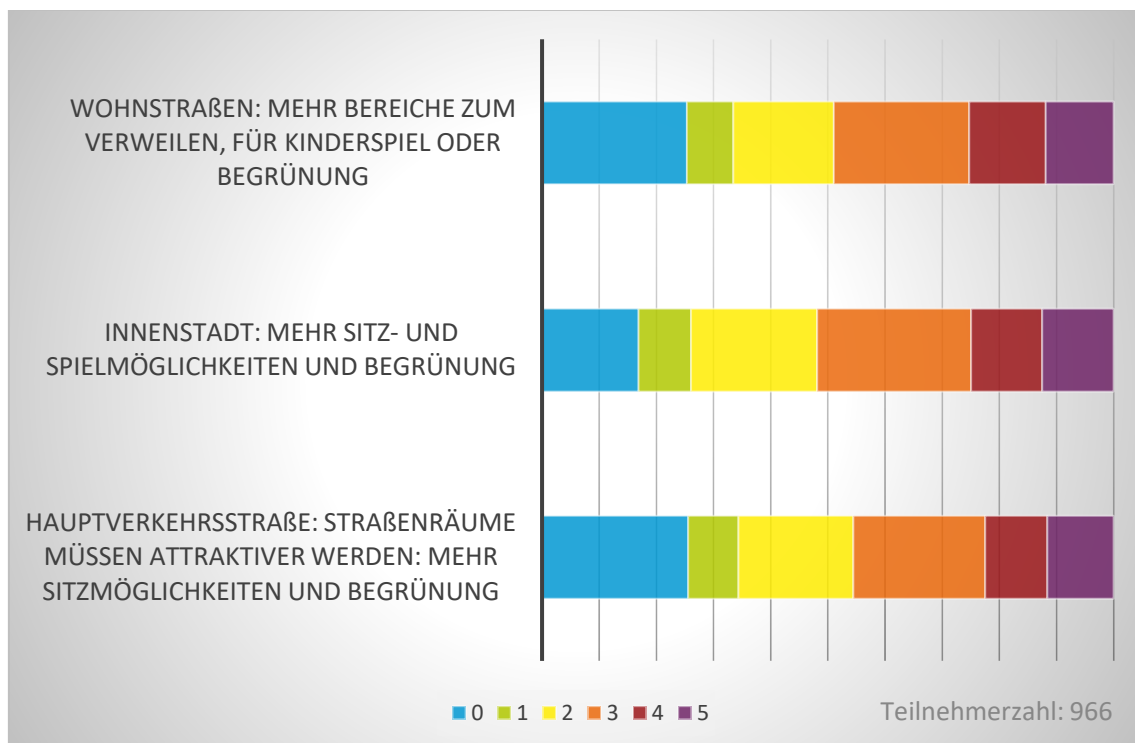


11 Aufenthaltsmöglichkeiten

Um eine bessere Übersicht zu den Handlungsbedarfen bzgl. verbesserter Aufenthaltsmöglichkeiten zu erhalten, wurden die abgefragten Raumkategorien (Wohnstraßen, Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen) miteinander verglichen. Somit wird deutlicher, wo die Teilnehmenden in der Stadt die größten (und geringsten) Handlungsbedarfe bzgl. verbesserter Aufenthaltsmöglichkeiten sehen (kein Handlungsbedarf = 0 vergebene Punkte, großer Handlungsbedarf = 5 vergebene Punkte).

Den mit Abstand größten Bedarf für mehr Aufenthaltsqualitäten sehen die Befragten in der Innenstadt. Die Mehrheit der Befragten sieht aber auch für Wohn- und Hauptverkehrsstraßen Bedarfe für mehr Verweil-, Spiel- oder Grünbereiche.

Vergleich der abgefragten Raumkategorien hinsichtlich der Wünsche für Aufenthaltsqualitäten

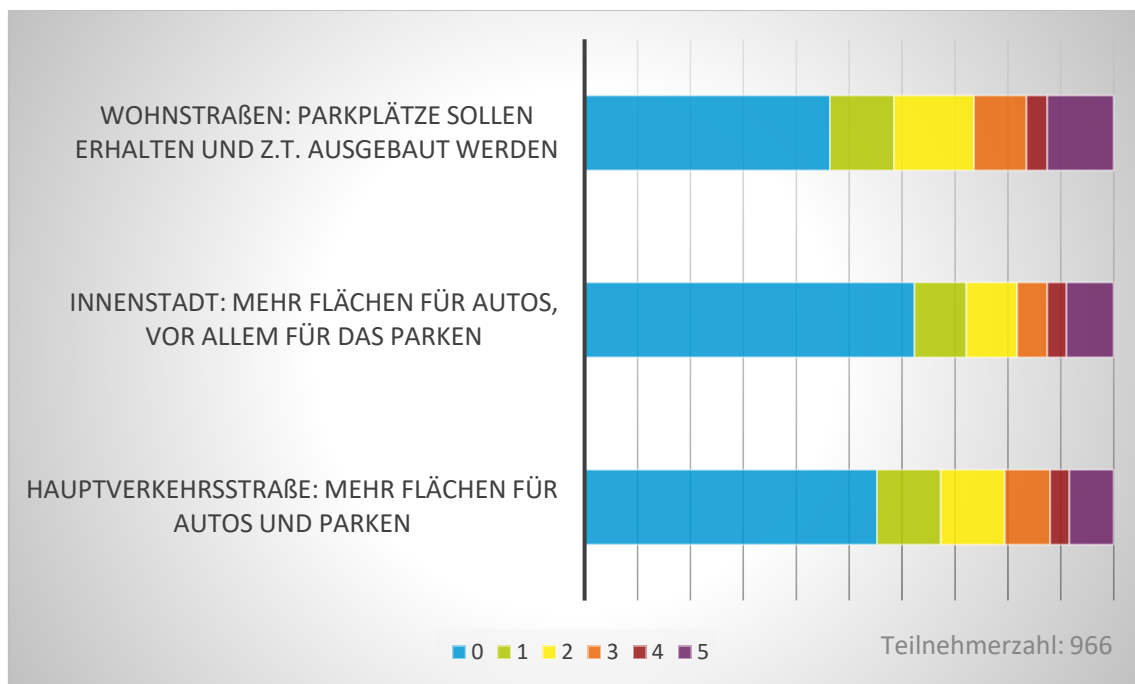


12 Autoverkehr

Um eine bessere Übersicht zu den Handlungsbedarfen bzgl. verbesserter Aufenthaltsmöglichkeiten zu erhalten, wurden die abgefragten Raumkategorien (Wohnstraßen, Innenstadt und Hauptverkehrsstraßen) miteinander verglichen. Somit wird deutlicher, wo die Teilnehmenden in der Stadt die größten (und geringsten) Handlungsbedarfe für den Autoverkehr (Beibehaltung bzw. mehr Flächen für den Autoverkehr) sehen (kein Handlungsbedarf = 0 vergebene Punkte, großer Handlungsbedarf = 5 vergebene Punkte).

Der größte Handlungsbedarf im Autoverkehr wird in den Wohnstraßen gesehen. Allerdings wird im Vergleich mit den Angaben zu den weiteren Verkehrsarten (siehe oben) deutlich, dass im Autoverkehr der geringste Handlungsbedarf gesehen wird.

Wie kann der Handlungsbedarf bzgl. vermehrter Flächen für den Kfz-Verkehr verortet werden?

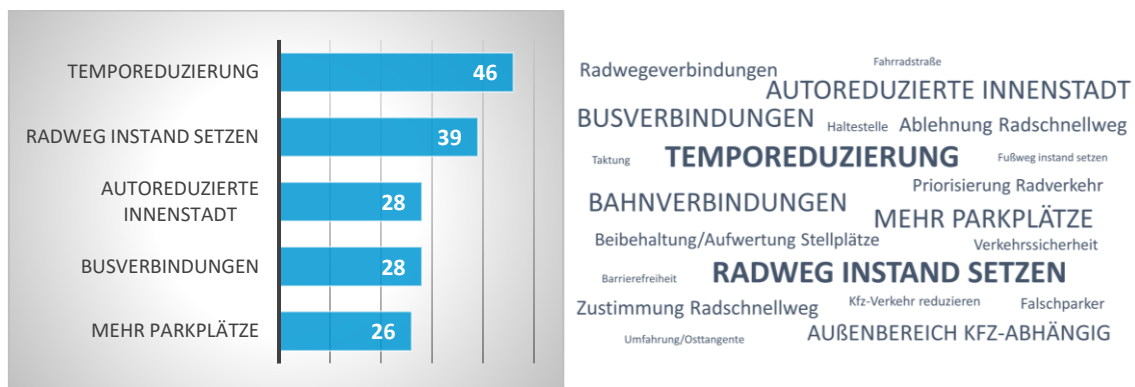


13 Offene Anregungen

Im Rahmen der Online-Beteiligung gab es die Möglichkeiten offene Anregungen in einem Freitextfeld mitzuteilen. Die vielen Freitexteingaben der Bürgerinnen und Bürger wurden nach thematischen und räumlichen Schwerpunkten ausgewertet.

In einer Wortwolke sind die Mehrfachnennungen entsprechend ihrer Häufigkeit dargestellt. Genauer wird im Folgenden auf die Top-5-Themen, die von den Befragten genannt wurden, eingegangen.

Wichtigste Freitexteingaben der Bürgerinnen und Bürger



Links: Top 5 thematische Schwerpunkte, rechts: weitere thematische Schwerpunkte

Wichtigste Anregungen der Befragten zu den „Top 5-Themen“ zusammengefasst:

Temporeduzierung

- Tempolimits anpassen: bspw. Kernstadt (max.) Tempo 30, Wohnquartiere als verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempolimits kontrollieren und baulich unterstützen

Radwege instand setzen

- Räumlicher Schwerpunkt: Münsterstraße
- Verbesserung Oberflächen, ebene und breitere Wege

Autoreduzierte Innenstadt

- Hier gab es vielfältige Anregungen: mehr Verkehrsberuhigung in der Innenstadt, Wünsche für autofreie Bereiche in der Innenstadt und zum Teil auch Wünsche nach einer autofreien Innenstadt

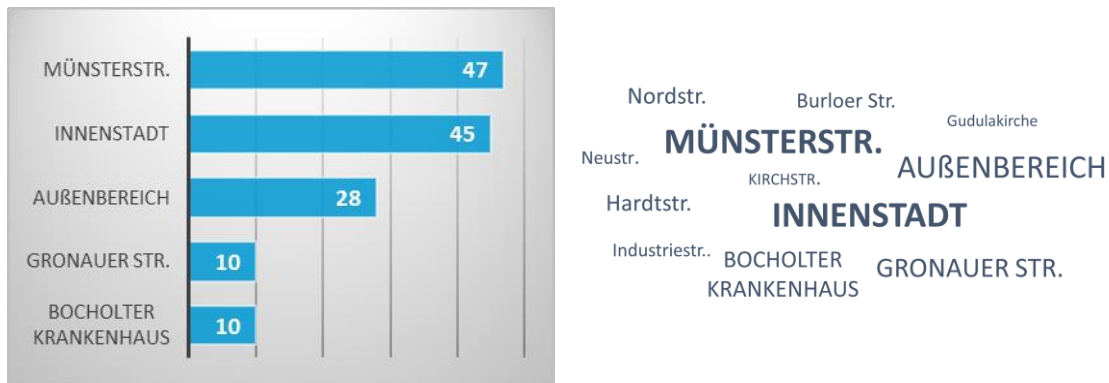
Busverbindungen

- Im Vordergrund der Wünsche stand die engere Verzahnung mit Bocholt, insbes. Krankenhaus

Mehr Parkplätze

- Räumliche Schwerpunkte: Innenstadt-Zentrum (ca. 75%) und Wohnquartiere
- Häufiges Argument für den Ausbau von Parkplätzen: Erreichbarkeit des Zentrums für Ältere gewährleisten, Einzelhandel auf Pkw-Kunden angewiesen, Menschen aus den Ortsteilen und aus dem Umland sind zum Teil auf das Auto angewiesen und müssen Rhede weiterhin erreichen können

Freitexteingaben: Räumliche Schwerpunkte



Links: Top 5 räumliche Schwerpunkte, rechts: weitere räumliche Schwerpunkte

Räumliche Schwerpunkte der Freitexteingaben mit den jeweils häufigsten Anmerkungen der Befragten

Münsterstraße

- unzureichende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur wird bemängelt
- unterschiedliche Lösungsvorstellungen: Tempo 30, Ausbau Geh-/Radwege im Seitenraum, Vorrang Radverkehr auf der Straße

Innenstadt

- Mehrheit für deutliche Aufwertung der Innenstadt und Reduzierung der Bedeutung des Kfz-Verkehrs
- Für einige ist die Erreichbarkeit mit dem Auto bzw. Parkplätze in der Innenstadt aber auch wichtig, sie geben zu Bedenken, dass gerade Menschen aus Ortsteilen, aus dem Umland und ältere Menschen auf das Auto angewiesen sind

Außenbereich

- Bedeutung der Erreichbarkeit der Stadt- und Ortsteile sowie Umlandkommunen wird betont (Rad, Bus, Kfz). Es wird angemerkt, dass Menschen aus den Außenbereichen/Stadtteilen/aus dem Umland auf das Auto angewiesen sind. Zudem wird oftmals die Rad- und Buserreichbarkeit bemängelt.
- Die Bus-/Bürgerbusverbindungen werden noch nicht als gute Alternative zum Auto angesehen, daher werden von einigen die Parkplätze im Zentrum Rhedes als wichtig erachtet.

Gronauer Straße

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (gerade am Sportzentrum) und Ausbau Radinfrastruktur werden angeregt

Bocholter Krankenhaus

- verbesserte Anbindung des Krankenhauses mit dem Bus oder Bürgerbus wird angeregt

14 Zusammenfassung

Die Online-Beteiligung mit der Umfrage zu ersten strategischen Schwerpunkten des Mobilitätskonzeptes wurde von Bürgerinnen und Bürger Rhedes, aber auch Auswärtigen, sehr gut angenommen. Insgesamt haben fast 1.000 Personen die Umfrage beantwortet. Zwar ist die Umfrage nicht repräsentativ, dennoch sind die Ergebnisse aufgrund des durchaus guten Bevölkerungsquerschnitts richtungsweisend für die weiteren Arbeiten am Mobilitätskonzept.

Für die folgende Ziel- und Maßnahmenentwicklung des Mobilitätskonzeptes ergeben sich die folgenden zentralen Erkenntnisse aus der Befragung:

- Die Mehrheit der Teilnehmenden wünscht eine deutliche Förderung des Umweltverbundes (Bus-, Fuß- und Radverkehr). Schwerpunktmäßig soll der Radverkehr gefördert werden.
- In der Innenstadt wird der größte Handlungsbedarf gesehen, dabei wurde deutlich für mehr Aufenthaltsqualität gestimmt. Insgesamt sollen mehr Flächen für Radverkehr, Aufenthalt und Spiel sowie Fußverkehr geben.
Insbesondere für die teilnehmenden Menschen aus den äußeren Ortsteilen Rhedes ist das Auto derzeit das wichtigste Verkehrsmittel. Sie weisen daher auch auf die Bedeutung von Parkplätzen in der Innenstadt hin.
- Fast 2/3 der Befragten sprechen sich für mehr Raum für Fuß- und Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen aus. Im Detail erhalten breitere Radwege und attraktivere Räume für den Aufenthalt hohe Zustimmungen.
- Für die Wohnstraßen sprechen sich die meisten (fast 60%) für mehr Aufenthalts- und Kinderspielflächen oder auch Begrünung aus. Eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs und „Mehr Verweil- und Spielmöglichkeiten sowie Begrünung“ wünschen sich auch hier die meisten Teilnehmenden. Insgesamt wird, verglichen mit den beiden anderen abgefragten Raumkategorien, für Wohnstraßen aber ein geringerer Handlungsbedarf gesehen.
- Im ÖPNV ist die Mehrheit für deutliche Qualitätssprünge im Bedienungsangebot. Insbesondere bessere ÖPNV-Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt sowie nach Bocholt sind oftmals genannt worden.

Die Ergebnisse der Online-Umfrage geben die Zielrichtung zur verstärkten Förderung der Alternativen zum Auto, vor allem des Radverkehrs und zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Dabei müssen aber auch mögliche Zielkonflikte zwischen einerseits mehr Flächen für das Radfahren oder auch Aufenthaltsflächen und andererseits den Flächen für den Autoverkehr, vor allem das Parken, betrachtet werden.