



INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT

FÜR DIE STADT RHEDA-WIEDENBRÜCK

Maßnahmenkatalog

Förderprojekt

Die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist im Rahmen der Förderrichtlinie Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert worden.

Laufzeit: 01.01.2023 – 30.04.2024

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Projektpartner

Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Stadt Rheda-Wiedenbrück und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

Auftraggeber

Stadt Rheda-Wiedenbrück

Rathausplatz 13

33378 Rheda-Wiedenbrück

Tel.: +49 5242 963-301

Ansprechpartner: Lukas Menne

Auftragnehmer

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 58866 216

Ansprechpartner: Olav Hunting



INHALTSVERZEICHNIS

TABELLENVERZEICHNIS.....	V
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	VI
1 MAßNAHMENKATALOG	7
1.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG.....	10
1.2 GEMEINSAM GEHEN WIR DURCH RHEDA-WIEDENBRÜCK!	13
1.3 GEMEINSAM MACHEN WIR DAS RADELN SICHER UND BEQUEM! .	22
1.4 WIR SCHAFFEN EIN ATTRAKTIVES ÖPNV-ANGEBOT FÜR JEDEN! .	38
1.5 GEMEINSAM SIND WIR FLEXIBEL UND VIELFÄLTIG UNTERWEGS!	48
1.6 WIR FAHREN NACHHALTIG, GEMEINSAM UND ELEKTRISCH!	56
1.7 GEMEINSAM BEWEGEN WIR UNS UMWELTBEWUSST UND RÜCKSICHTSVOLL!	71
2 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN	86
3 QUELLENVERZEICHNIS.....	88
4 ANHANG.....	89

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1-1: Übersicht der Leitziele.....	7
Tabelle 1-2: Maßnahmenübersicht und Grundlage.....	8
Tabelle 1-3: Bewertungsschemata Maßnahmen	10
Tabelle 1-4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung	12
Tabelle 1-5: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Fußverkehr	13
Tabelle 1-6: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Radverkehr	22
Tabelle 1-7: Regelungen und Führungsformen an den unterschiedlichen Stufen des Radvorbehaltsnetzes	24
Tabelle 1-8: Übersicht der innerörtlichen Kreisverkehre mit der Führungsform für den Radverkehr	30
Tabelle 1-9: Beispielhafte Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungs-elemente	34
Tabelle 1-10: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich ÖPNV	38
Tabelle 1-11: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Intermodalität	48
Tabelle 1-12: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich MIV	56
Tabelle 1-13: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Mobilitätsmanagement und Planungsprozesse.....	71
Tabelle 2-1: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung.....	86

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Fußweg im Stadtteil Wiedenbrück.....	13
Abbildung 1-2: Beispiel Insellösung taktiles Leitsystem: Herzebrocker Str.....	14
Abbildung 1-3: Adaptive Straßenbeleuchtung.....	21
Abbildung 1-4: Fahrradpiktogramm.....	22
Abbildung 1-5: Vorschlag für ein Radvorbehaltsnetz.....	24
Abbildung 1-6: Beispiel-Flyer Dooring-Unfälle	37
Abbildung 1-7: Bushaltestelle am Sankt Vinzenz Hospital.....	38
Abbildung 1-8: Vorschläge für Stadtbuslinien in der Stadt Rheda-Wiedenbrück	44
Abbildung 1-9: WestfalenTarif-App.....	46
Abbildung 1-10: Mobilstation am Bahnhof in Rheda	48
Abbildung 1-11: Beispielhafte Verteilung von Mobilstationen im Stadtgebiet von Rheda-Wiedenbrück.....	52
Abbildung 1-12: Carsharing-Angebot am Bahnhof Rheda.....	56
Abbildung 1-13: Beispiel Ladelaterne.....	65
Abbildung 1-14: Hol- und Bringzone in Wiedenbrück.....	71

1 MAßNAHMENKATALOG

Als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rheda-Wiedenbrück sind insgesamt 32 Maßnahmen erarbeitet worden. Die Maßnahmen haben zum Ziel, die Erreichung der Ziel-Vision der zukünftigen Mobilität in Rheda-Wiedenbrück (vgl. Kap. 5 im Abschlussbericht) zu begünstigen. Gleichzeitig ist eine kurzfristige Reduktion der verkehrsinduzierten Umwelt-auswirkungen notwendig, um das THG-Minderungsziel um 48% bis 2030 zu erreichen. Neben den ökologischen Auswirkungen soll die Maßnahmenumsetzung langfristig auch eine Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt bewirken.

Basierend auf den ermittelten Defiziten und den daraus abgeleiteten Handlungsmöglichkeiten wurden innerhalb der sechs Leitziele dieses Konzeptes Einzelmaßnahmen entwickelt: Dabei sind die Maßnahmen das Ergebnis eines umfangreichen Prozesses: Neben den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den daraus definierten Handlungsansätzen und den Erfahrungen des Projektteams beruhen die Maßnahmen insbesondere auch auf den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate.

Tabelle 1-1: Übersicht der Leitziele
[Eigene Darstellung]

F	Fußverkehr	Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!
R	Radverkehr	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ÖV	Öffentlicher Verkehr	Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!
IM	Intermodalität	Gemeinsam sind wir flexibel und vielfältig unterwegs!
M	Motorisierter Verkehr	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
MM	Mobilitätsmanagement	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!

In Summe sind auf diese Weise 32 Maßnahmen innerhalb der obigen Leitziele entwickelt worden. Eine Gesamtübersicht aller Maßnahmen sowie die Darstellung der Grundlage einer jeden Maßnahme erfolgt in nachfolgender Tabelle 1-2.

Tabelle 1-2: Maßnahmenübersicht und Grundlage
[eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahmentitel
F1	Flächendeckender Ausbau der Barrierefreiheit
F2	Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)
F3	Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen
F4	Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen
R1	Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes
R2	Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs
R3	Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch (farbliche) Markierungen
R4	Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn
R5	Lückenschluss im Radwegenetz
R6	Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen
R7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekten für den Radverkehr
ÖV1	Erhöhung der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV und Werksverkehren
ÖV2	Einrichten eines zukunftsfähigen und bedarfsorientierten ÖPNV-Angebots für die kleineren Stadtteile
ÖV3	Schaffung von Stadtbuslinien im Stadtgebiet
ÖV4	Verbesserte Kommunikation / Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten
IM1	Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Wiedenbrück
IM2	Errichtung von Mini-Mobilstationen in den Wohnsiedlungen
IM3	Einrichten von Fahrradabstellanlagen an allen (regelmäßig genutzten) Haltestellen
M1	Ausweitung des Carsharing-Angebots auf die Quartiere und Wohngebiete
M2	Einrichten eines nachhaltigen Parkraummanagements in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück
M3	Schaffung eines digitalen Parkleitsystems
M4	Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV
M5	Ausbau der dezentralen Ladeinfrastruktur
M6	Prüfung und Ausweitung der Einbahnstraßenregelung sowie Straßensperrungen zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehren
M7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit bezgl. Fördermittel und THG-Quoten für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und einer privaten Ladeinfrastruktur
MM1	Mitgliedschaft der AGFS
MM2	Durchführung von Verkehrsversuchen und Modellprojekten
MM3	Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen
MM4	Verbesserung des Baustellenmanagements
MM5	Durchsetzung des Prinzips der selbsterklärenden Infrastruktur
MM6	Schulisches Mobilitätsmanagement
MM7	Betriebliches Mobilitätsmanagement

1.1 ERLÄUTERUNG DER MAßNAHMEN-PRIORISIERUNG

Weiterführend erfolgt eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand folgender Bewertungskriterien:

Tabelle 1-3: Bewertungsschemata Maßnahmen
[eigene Darstellung]

Bewertungsschema Kosten / Auswirkungen / Umsetzbarkeit					
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Bewertungsschema Umsetzungsdauer					
	Sehr kurzfristig	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Strategisch
Umsetzungsdauer					
Bewertungsschema Priorisierung					
	Sehr gering	Gering	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Priorisierung					

Kosten

Jeder Maßnahme wurden die zu erwartenden Kosten überschlägig zugeschrieben, welche mit der Umsetzung sowie der dauerhaften Instandhaltung und / oder dem Betrieb einhergehen. Bezüglich der finalen Priorisierung wurden die zu erwartenden Kosten anhand nachfolgender Bewertungsgrundlage differenziert:

	5 Punkte	Sehr geringe zu erwartende Kosten (< 20.000 €)
	4 Punkte	Geringe zu erwartende Kosten (20.000 - 50.000 €)
	3 Punkte	Mittlere zu erwartende Kosten (50.000 - 100.000 €)
	2 Punkte	Hohe zu erwartende Kosten (100.000 - 200.000 €)
	1 Punkt	Sehr hohe zu erwartende Kosten (> 200.000 €)

Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität

Zur Bewertung dieses Kriteriums wurden die Maßnahmen in Summe gegenübergestellt und hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität bewertet. Dabei wurden mögliche Auswirkungen einer Maßnahme bezüglich der Aspekte vermeiden, verlagern und verbessern berücksichtigt. Darüber hinaus sind der potenzielle Personenkreis, dem eine Maßnahme zugutekommen würde, sowie potenzielle Einflüsse auf

das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Bevölkerung ebenfalls berücksichtigt worden. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

		1 Punkt	Sehr geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
		2 Punkte	Geringe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
		3 Punkte	Mittlere Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
		4 Punkte	Hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung
		5 Punkte	Sehr hohe Auswirkungen auf die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung

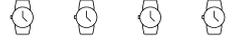
Umsetzbarkeit

Für die Bewertung dieses Kriteriums wurden die mit der Maßnahmenumsetzung einhergehenden Rahmenbedingungen (bspw. Grundstückserwerb, Einflussmöglichkeit der Stadt Rheda-Wiedenbrück, Anzahl zu beteiligender externer Akteur*innen etc.) bewertet. Je mehr begleitende Rahmenbedingungen die Umsetzung einer Maßnahme möglicherweise negativ beeinflussen, desto geringer wurde die Umsetzbarkeit bewertet. Insgesamt sind die Maßnahmen in dieser Vorgehensweise wie folgt bewertet worden:

		1 Punkt	Sehr geringe Umsetzbarkeit
		2 Punkte	Geringe Umsetzbarkeit
		3 Punkte	Mittlere Umsetzbarkeit
		4 Punkte	Hohe Umsetzbarkeit
		5 Punkte	Sehr hohe Umsetzbarkeit

Umsetzungsdauer

Weiterführend wurde jede Einzelmaßnahme dahingehend bewertet, in welchem Zeitraum voraussichtlich mit einer Umsetzung nach Umsetzungsbeginn zu rechnen ist. Dabei wurde wie folgt differenziert.

		5 Punkte	Sehr Kurzfristige Umsetzung (0 – 1 Jahr)
		4 Punkte	Kurzfristige Umsetzung (2 – 3 Jahre)
		3 Punkte	Mittelfristige Umsetzung (4 - 5 Jahre)
		2 Punkte	Langfristige Umsetzung (6 -7 Jahre)
		1 Punkt	Strategische Umsetzung (> 7 Jahre)

Priorisierung

Um final eine Aussage darüber treffen zu können, welche Maßnahmen bevorzugt umgesetzt werden sollen, wurden diese untereinander priorisiert. Diese Priorisierung basiert auf einer Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen und damit einhergehend einer Kosten-Nutzen Gewichtung.

Je Bewertungskriterium konnten jeweils maximal fünf Bewertungspunkte erreicht werden. Die Höchstpunktzahl wurde dabei immer für die vorteilhafteste Bewertung (geringe Kosten, hohe Auswirkungen, hohe Umsetzbarkeit, kurze Umsetzungsdauer) vergeben.

Im Rahmen der abschließenden Priorisierung wurden die Bewertungspunkte je Maßnahme addiert. Die Maßnahmen sollen langfristig einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in Rheda-Wiedenbrück bewirken, sodass das Bewertungskriterium Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität 3-fach gewertet wurde. In nachfolgender Rechnung ist die Vorgehensweise beispielhaft dargestellt

Beispielrechnung:

Table 1-4: Beispielrechnung Maßnahmenpriorisierung
[eigene Darstellung]

	4 Punkte	1x	4 Punkte
	3 Punkte	3x	9 Punkte
	4 Punkte	1x	4 Punkte
	3 Punkte	1x	3 Punkte
			20 Punkte

Die Summe der Bewertungspunkte kann mit Hilfe des nachfolgenden Priorisierungsschlüssels umgerechnet werden:

	6 – 10 Punkte	Geringer Kosten-Nutzen-Faktor → langfristige Umsetzung zu empfehlen
	11 – 15 Punkte	Eher geringer Kosten-Nutzen-Faktor → mittel- / langfristige Umsetzung empfohlen
	16 – 20 Punkte	Mittlerer Kosten-Nutzen-Faktor → mittelfristige Umsetzung zu empfehlen
	21 – 25 Punkte	Eher hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurz- / mittelfristige Umsetzung empfohlen
	26 – 30 Punkte	Hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurzfristige Umsetzung zu empfehlen

1.2 GEMEINSAM GEHEN WIR DURCH RHEDA-WIEDENBRÜCK!

Zu Fuß Gehen stellt die ursprünglichste, natürlichste und in vielerlei Hinsicht nachhaltigste Art der Fortbewegung dar. Es handelt sich um eine Fortbewegungsart ohne jegliches Verkehrsmittel und mit maximaler Flexibilität auf nahezu allen Flächen und auch auf engem Raum. Mindestens der Anfang und das Ende eines jeden Weges werden zu Fuß zurückgelegt.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der zu Fuß Gehenden nachkommen. Eine Förderung des Fußverkehrs setzt daher vor allem an den Aspekten Wegequalität, Konfliktvermeidung, Aufenthaltsqualität, Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit an. Die nachfolgenden Maßnahmen haben zum Ziel, den Fußverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück zu stärken.



Abbildung 1-1: Fußweg im Stadtteil Wiedenbrück
[eigene Aufnahme]

Tabelle 1-5: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Fußverkehr

Nr.	Titel
F1	Flächendeckender Ausbau der Barrierefreiheit
F2	Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)
F3	Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen
F4	Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen

Flächendeckender Ausbau der Barrierefreiheit**F1**

LEITZIEL	Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!
ZIELGRUPPE	Gehende, Mobilitätseingeschränkte Personen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Sicherheit im Fußverkehr; indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split

Ausgangssituation

Das Fußwegenetz in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist im gesamten Stadtgebiet gut ausgebaut und weist nur wenige Lücken auf. Stellenweise sind allerdings Defizite mit Bezug auf folgende Parameter erkennbar:

- ▶ Oberflächenqualität (insb. Kopfsteinpflasterung in den Stadtkernen)
- ▶ Geringe Gehwegbreite (insb. im Stadtteil Wiedenbrück)
- ▶ Hindernisse auf den Gehwegen (Umlaufsperrern, Straßenschilder, Mülltonnen, etc.)
- ▶ Querungsmöglichkeiten (z.B. Lange Straße in Wiedenbrück).
- ▶ Beleuchtung (insb. an Querungen und Tunneln)

In beiden Stadtkernen in Rheda und in Wiedenbrück finden sich zahlreiche Wege mit einer Kopfsteinpflasterung. Diese unebene Oberfläche ist nicht barrierefrei und sorgt für Probleme bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Auch die geringe Gehwegbreite und Hindernisse auf den Gehwegen erschweren die Nutzung der Fußverkehrsinfrastruktur. Stellenweise sind auch die Querungsmöglichkeiten nicht barrierefrei ausgebaut und fehlt es an diesen oder in Tunneln teilweise an passender Beleuchtung (z.B. Pixeler Straße). Darüber hinaus ist das taktile Leitsystem stellenweise unterbrochen (Insellösungen) bzw. nicht vorhanden, sodass Personen mit einer Sehbehinderung oder Sehschwäche nicht problemlos alle Alltagsziele sicher erreichen können.



Abbildung 1-2: Beispiel Insellösung taktiles Leitsystem: Herzbrocker Str.

[eigene Aufnahme]

Maßnahme

Zur Steigerung des Anteils der Wege, die täglich in Rheda-Wiedenbrück zu Fuß zurückgelegt werden, sollte die Barrierefreiheit flächendeckend ausgebaut werden. Das Ziel ist es, dass alle Menschen selbstständig die Ziele in den Stadtkernen über die Fußverkehrsinfrastruktur erreichen können.

Zum Ausbau der Barrierefreiheit zählt die Verbesserung der Oberflächenqualität, die Verbreiterung der Gehwege und das Verringern von Hindernissen auf den Gehwegen, sowie die barrierefreie Gestaltung von Querungsmöglichkeiten und die Einrichtung von Beleuchtung an Stellen mit Bedarf (vgl. Maßnahme F4).

Bei den Wegen, die mit Kopfsteinpflaster verlegt wurden, sind die Rahmenbedingungen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Eine Möglichkeit die Kopfsteinpflaster in den Innenstädten dennoch barrierefrei zu gestalten, ist das Abschleifen der einzelnen Steine. Ein Best-Practice-Beispiel

hierfür ist der neu gestaltete Doktorplatz oder die Situation am Markt in der Innenstadt von Wiedenbrück von dem Behindertenparkplatz zum barrierefreien Eingang des historischen Rathaus.

Darüber hinaus sollte insbesondere an relevanten Stellen im Stadtgebiet für ein zusammenhängendes taktiles Leitsystem für Menschen mit einer Sehbehinderung gesorgt werden. Dabei sind insbesondere Querungsmöglichkeiten von hochfrequentierten Straßen sowie Fußwege in der Nähe von zentralen Einrichtungen priorisiert anzupassen.

- Handlungsschritte**
1. Bedarfsermittlung und Priorisierung
 2. Optimierungspotenziale definieren
 3. Zuständigkeiten definieren
 4. Sukzessive Umsetzung
 5. Evaluation / Controlling

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026				2027				2028				2029				2030					
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Inklusionsbeauftragte(r); Seniorenbeirat
 - ▶ Pflegeeinrichtungen und Krankenhäuser

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**
- Planungs- / Investitionskosten:
- ▶ Taktiles Leitsystem: ca. 40 € pro Meter zzgl. Montage
 - ▶ Umgestaltung Querungsmöglichkeiten > 10.000 € Stk. (zzgl. Montage)
 - ▶ Tief- / Umbau ggf. hohen Kosten verbunden

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit ist mit hohem Aufwand verbunden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)		F2
LEITZIEL	Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!	
ZIELGRUPPE	Gehende, Senior*innen und Kinder, Tourist*innen	
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der Stadt; indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	

Ausgangssituation

Die Attraktivität des Zufußgehens hängt stark mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusammen. Gehende nehmen die Umgebung aufgrund ihrer verlangsamten Geschwindigkeit intensiver wahr als beispielsweise Radfahrende oder Pkw-Fahrende und Wegezwecke sind häufig mit Aufhalten verbunden. Ein hohes Maß an verfügbaren Freiräumen, Sitzgelegenheiten und im Gegenzug geringen Emissionen des Verkehrs und Gewerbes tragen zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Diese ist außerdem insbesondere in der Ortsmitte kleiner und mittelgroßer Städte von großer Bedeutung, da so die soziale Teilhabe und Begegnung gestärkt wird.

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist die Aufenthaltsqualität besonders positiv zu bewerten - insbesondere mit dem Park Flora-Westfalica und dem Schlosspark in Rheda, sowie den Gehwegen entlang der Ems und den zahlreichen Sitz- und Rastmöglichkeiten in den Innenstädten. Dennoch reduziert vor allem der motorisierte Verkehr die Attraktivität des zu Fuß Gehens in der Stadt. Darunter leidet die Attraktivität der öffentlichen Räume und des zu Fuß Gehens, sowohl bei den Bewohnenden der Stadt als auch bei Tourist*innen.

Maßnahme

Um die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten Rheda und Wiedenbrück (und im gesamten Stadtgebiet) zu erhöhen, sollte zum einen geprüft werden, wie der Konflikt zwischen ruhendem Verkehr und Aufenthaltsqualität gelöst werden kann. Dies ist unter anderem Inhalt der Maßnahme M3.

Zum anderen sollten die positiven Beispiele, die bereits für eine attraktive Aufenthaltsqualität in Rheda-Wiedenbrück sorgen, multipliziert werden. Dazu zählt das Einrichten von weiteren Sitzmöglichkeiten sowie Spiel- und Grünelementen. Eine weitere Möglichkeit zur Attraktivierung des Fußverkehrs stellt auch die Einrichtung und Ermöglichung weiterer Außengastronomiebereiche dar. Folgende Liste zählt verschiedene Elemente auf, mit deren Installation im Stadtraum zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität beigetragen werden kann:

- ▶ Sitzbänke, auch in Kombination mit Pflanzkübeln und ggf. kostenlosem WLAN
- ▶ Pflanzbeete und vertikale Begrünung
- ▶ Sonnenschirme oder hohe Bäume als Schattenspender und Hitzeschutz
- ▶ (interaktive) Wasserelemente, wie Springbrunnen oder kleine Wasserbecken (wie bspw. am Doktorplatz oder Konrad-Adenauer-Platz)
- ▶ Kunstwerke und Skulpturen, oder temporäre Kunstausstellungen im öffentlichen Raum
- ▶ Weitere kleine Spielgeräte, oder -möglichkeiten
- ▶ Offene Bücherregale (wie bspw. am Rathausplatz oder Konrad-Adenauer-Platz)
- ▶ Zusätzliche Flächen für die Außengastronomie

Für eine hohe Wirkung der Maßnahme ist es wichtig, dass bei der Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Fokus nicht nur auf den Innenstädten liegt. Die Attraktivierung des öffentlichen Raums ist im gesamten Stadtgebiet anzugehen, um viele Menschen zu motivieren, gesamte Wege zu Fuß zu bestreiten.

- Handlungsschritte**
1. Identifikation von Standorten mit Handlungsbedarf
 2. Ggf. konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie
 3. Festlegung von Zuständigkeiten
 4. Sukzessive Umsetzung der Verbesserungen
 5. Instandhaltung und Pflege

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Lokale Vereine (u.a. Gastronomie, Gewerbeverein Wiedenbrück, Initiative Rheda)

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Sponsorengelder
 - ▶ Landesprogramm: Zukunft Innenstadt Nordrhein-Westfalen
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Strä) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**
- Investitions- und Planungskosten, Instandhaltungskosten
- ▶ Bank im öffentlichen Raum ca. 800,00 bis 4.000 € € pro Stk.
 - ▶ Pflanzkübel: 500-2000 € pro Stk.
 - ▶ Spielelemente: 1.000-5.000 € pro Stk.
- zzgl. Tiefbaukosten

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Führt zu Konflikten zwischen Anwohnenden und Nutzenden von öffentlichen Flächen
 - ▶ Wegfallen von Stellplätzen ist mit Konflikten verbunden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen		F3
LEITZIEL	Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!	
ZIELGRUPPE	Gehende, Senior*innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinder, Schulkinder	
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Gehende; indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	

Ausgangssituation

Querungshilfen sind insbesondere an hochfrequentierten Straßen, in der Nähe von wichtigen sozialen Einrichtungen sowie in der Innenstadt ein unverzichtbarer Bestandteil einer gut ausgebauten Fußverkehrsinfrastruktur. Sowohl in Rheda als auch in Wiedenbrück sind zahlreiche Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Nichtsdestotrotz wurde bei der Begehung und durch die Online-Karte deutlich, dass viele Querungshilfen Defizite aufweisen (bspw. kurze Ampelphasen) und zusätzliche Querungshilfen notwendig sind. Folgende Stellen werden entweder von der Bevölkerung gewünscht oder sind im Rahmen der Bestandsanalyse mit einem Bedarf für neue Querungshilfen identifiziert:

- ▶ Rheda:
 - Wilhelmstraße (Höhe Hagemannstraße)
 - Oelder Straße (Höhe Wenneberstraße)
 - Gütersloher Straße (generell mehr Querungshilfen)
- ▶ Wiedenbrück:
 - Lange Straße zur Höhe der Straße „Klingelbrink“
 - Ostenstraße zur Höhe des Klosterwalls
 - Bielefelder Straße (generell mehr Querungshilfen)
 - Varenseller Straße (generell mehr Querungshilfen)
- ▶ Batenhorst:
 - Beckumer Straße Kreuzung Hellweg
 - Lippstädter Straße Bushaltestelle Brill
- ▶ St. Vit:
 - Stromberger Straße Ortseingang Richtung Wiedenbrück

Auch die Unfallanalyse deutet auf ein Handlungserfordernis mit Bezug auf die Querungshilfen hin (aufgrund der Unfallart und der -verortung einer Vielzahl von Unfällen). Die bestehende Situation stellt daher auch ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für den Fußverkehr dar.

Maßnahme

Zur Verbesserung der Sicherheit im Fußverkehr, sollte die Einrichtung neuer Querungshilfen an Stellen mit hohem Bedarf angestrebt werden. Es ist daher an den oben genannten Stellen zu prüfen, ob hier jeweils eine Querungshilfe möglich wäre. Neue Querungshilfen werden in der Regel dann gebraucht, wenn ein erhöhter Querungsbedarf, wie zum Beispiel an sozialen Einrichtungen oder Freizeiteinrichtungen, besteht.

Folgende Querungsmöglichkeiten – mit unterschiedlichen Kostenaufwänden – sind grundsätzlich möglich: Mittelinsel, Fußgängerüberweg (FGÜ), Lichtsignalanlage (LSA)

Je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit des Straßenverkehrs, Kfz-Verkehrsstärke und Bedeutung der Querungshilfe für den Fußverkehr (Querungsbedarf) sollte eine entsprechende Variante gewählt werden. Dabei sind die städtebaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen (StVO, FGSV 2002).

Darüber hinaus sollten die bestehenden Querungshilfen verbessert und sicherer gemacht werden. Im Fall der Lichtsignalanlagen sollte überprüft werden, ob die Grünphasen für den Fußverkehr verlängert werden können. Das Überqueren der Straßen sollte für alle Gehende (auch Kinder und Senior*innen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) innerhalb einer Grünphase problemlos möglich sein. Für die Verbesserung aller Querungsmöglichkeiten gilt außerdem, dass diese solange es bisher noch nicht der Fall ist, an die Standards der Barrierefreiheit angepasst werden.

- Handlungsschritte**
1. Prüfen des Querungsbedarfs an den genannten Stellen und Ableitung einer jeweils geeigneten Querungsmöglichkeit
 2. Überprüfen der vorhandenen Querungshilfen und Ableiten von den jeweils lokal notwendigen Teilmaßnahmen
 3. Festlegung von Zuständigkeiten
 4. Sukzessive Errichtung von zusätzlichen Querungshilfen & Verbesserung der bestehenden Querungshilfen
 5. Wartung und Instandhaltung

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Ggf. Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Inklusionsbeauftragte(r)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Stra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten:
- ▶ Querungshilfe: abhängig vom Typ:
 - ▶ Mittelinsel: mind. 10.000 €
 - ▶ FGÜ: 15.000-30.000 € (abhängig von den Tiefbaukosten, Kosten für den Winterdienst)
 - ▶ LSA: mind. 35.000 € / Stk. zzgl. Tiefbau und Installation
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Fehlende Straßenbaulast der Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Instandhaltung und Unterhalt (Winterdienst)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen		F4
LEITZIEL	Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!	
ZIELGRUPPE	Gehende und Radfahrende	
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Gehende und Radfahrende; indirekter Beitrag zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split	

Ausgangssituation

Die Qualität der vorhandenen Verkehrsanlagen spielt für die Verkehrssicherheit und den Komfort von Gehenden und Radfahrenden in der Stadt eine bedeutende Rolle. Dazu gehören zum einen eine gute Oberflächenqualität und eine ausreichende Breite, zum anderen aber auch Wegweisungen, ausreichend Querungsmöglichkeiten und nicht zuletzt eine adäquate Beleuchtung.

Die Beleuchtung der Geh- und Radwege in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist fast überall gut geregelt. Allerdings gibt es Stellen, an denen bisher durch eine fehlende Beleuchtung Konfliktsituationen entstehen können. Dies ist zum Beispiel der Fall an den Unterführungen der Bahntrasse an der Pixeler Straße. Hier ist die Verkehrssituation durch die Dunkelheit nicht gut einsehbar, was in Kombination mit der geringen Breite der Nebenanlage für Probleme sorgen kann. Weitere beispielhafte Stellen im Stadtgebiet, wo die Beleuchtung zu verbessern ist, sind:

- ▶ Einige Querungshilfen im Stadtgebiet, z.B.:
 - Mittelinsel an der Schlosstraße (Höhe Schulte-Mönting-Straße)
 - Mittelinsel an der Pixeler Straße (Höhe Auf der Schulenburg)
- ▶ Fuß- und Radweg: Zufahrt Aquatunnel aus Richtung Erlenbruch - Flora Westfalica-Park (Beitrag aus der Bevölkerung)

Maßnahme

Um den Anteil der Wege, die mit dem Fuß- und Radverkehr täglich zurückgelegt werden, zu erhöhen, ist die Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmende zu verbessern. Dafür sollte die Beleuchtung an relevanten Stellen der Verkehrsinfrastruktur eingerichtet bzw. verbessert werden. Von besonderer Bedeutung ist diese Maßnahme an Stellen, an denen die Verkehrsteilnehmende derzeit aufgrund fehlender Beleuchtung nicht gut sichtbar sind (Pixeler Straße) bzw. gefährliche Situationen nicht vorhergesehen werden können.

Vor dem Hintergrund einer energieeffizienten und umweltverträglichen Einrichtung von Beleuchtung sollten bestimmte Aspekte berücksichtigt werden. Zum einen sollte die Lichtleistung grundsätzlich so gering wie möglich dimensioniert sein und ggf. ab 20 Uhr dem meist deutlich geringeren Bedarf angepasst werden. Außerdem ist zu beachten, dass die Leuchtquellen nicht die Straßen, sondern vornehmlich die Fuß- und Fahrradwege beleuchten (Patent der Nacht 2022). Weiterhin könnte adaptive Beleuchtung eingesetzt werden. Gehende und Radfahrende aktivieren die Beleuchtung durch Ihre Bewegung, sodass Energie gespart und Lichtemissionen reduziert werden können (vgl. Abbildung 1-3). Eine entsprechende Beleuchtung ist insbesondere dort empfohlen, wo eine dauerhafte Beleuchtung des Fuß- und Radweges umweltbedingte Schäden verursachen könnte (z.B. der Flora Westfalica-Park).

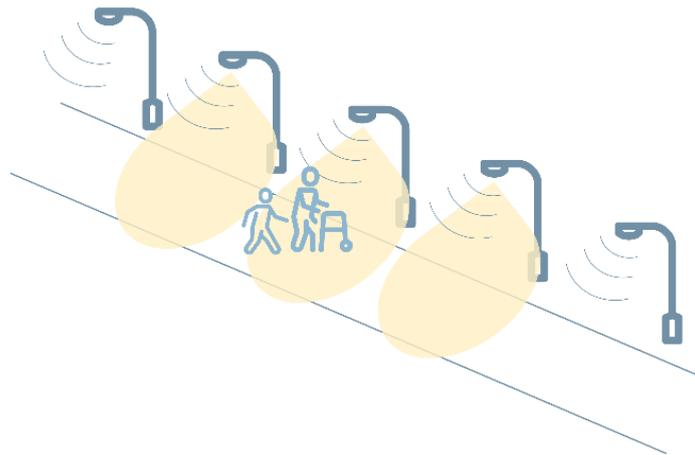


Abbildung 1-3: Adaptive Straßenbeleuchtung
[eigene Darstellung]

Handlungsschritte

1. Identifikation und Prüfung von möglichen Standorten
2. Auswahl einer geeigneten Beleuchtungsform
3. Festlegung von Zuständigkeiten
4. Umsetzung der baulichen Maßnahme
5. Wartung und Instandhaltung

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026			2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

Verantwortung / Akteure

- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ Ggf. Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

Kosten

- Planungs- und Investitionskosten, Stromkosten
- ▶ Beleuchtung: 3.000 – 4.000 € pro Lichtpunkt

Begründung Umsetzbarkeit

- ▶ Umwelt- und Artenschutz können zu Problemen führen
- ▶ Bei sicherheitsrelevantem Bedarf ist die Umsetzung kurzfristig möglich

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

1.3 GEMEINSAM MACHEN WIR DAS RADELN SICHER UND BEQUEM!

Für Alltagswege innerhalb des Stadtgebietes sowie in Richtung der Nachbarkommunen stellt das Fahrrad eine gute und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Entscheidend für eine hohe Attraktivität des Radverkehrs in der Stadt ist eine durchgängige und einheitliche Infrastruktur, die für alle Nutzende verständlich und sicher ist. Deshalb stellen infrastrukturelle Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit und Steigerung des Komforts einen zentralen Baustein zur Förderung des Radverkehrs dar.



Abbildung 1-4: Fahrradpiktogramm
[eigene Aufnahme]

Tabelle 1-6: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Radverkehr

Nr.	Titel
R1	Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes
R2	Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs
R3	Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch (farbliche) Markierungen
R4	Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn
R5	Lückenschluss im Radwegenetz
R6	Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen
R7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekten für den Radverkehr

Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes

R1

LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ZIELGRUPPE	Radfahrende
POTENZIAL	Erhöhung der Geschwindigkeit, der Sicherheit und des Komforts des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr

Ausgangssituation

Damit durchgängige Wegeverbindungen entstehen, ist ein stringentes, zusammenhängendes Radverkehrsnetz notwendig. Da bisherige Planungen im Radverkehr oft nur ein "Nebeneffekt" der gesamten Verkehrsplanung waren, entstand an vielen Stellen in der Stadt ein Flickenteppich aus unterschiedlichen Führungsformen, abbrechenden Verbindungen und veralteten Standards. Um den Radverkehr angebotsorientiert weiterzuentwickeln, ist eine von Grund auf neu strukturierte Netzplanung notwendig.

Maßnahme

Mithilfe eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes entstehen durchgängige Wegeverbindungen, die sich an den Bedarfen der Bevölkerung orientieren. Hierzu ist eine Quell-/Ziel-Analyse notwendig, die mithilfe von Ideallinien die Wunschrouten im Radverkehr identifiziert. Das so entstehende Netz wird dann hierarchisiert und an bestimmte Qualitätsstandards gebunden. Mit der Einführung von Radschnellwegen haben Bund und Länder bereits die höchste Hierarchiestufe etabliert. Diese Routen sind getrennt von jeglichen anderen Verkehrsarten und bevorrechtigt geführt, weisen einen hohen Komfort durch breite Wege und zusätzliche Ausstattung auf. Sie sind vergleichbar mit Autobahnen für den Kfz-Verkehr und bieten regionale Verbindungen. Der Radschnellweg OWL 2.0, der bereits in Planung ist, würde eine solche Verbindung vom Bahnhof in Rheda in Richtung Nordosten (Gütersloh, Bielefeld, Herford) ermöglichen.

Das Äquivalent zu Bundesstraßen sind dementsprechend Radvorrangrouten. Sie weisen ebenfalls einen großen Querschnitt und wenn möglich eine gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigte Führung auf. Sie dienen der Verbindung von Stadtteilen und bieten direkte, zügige Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes sowie zu Nachbarorten. Hauptrouten bilden gemeinsam mit Nebenrouten das Alltagsradwegenetz und können je nach Stadtgröße auch zusammengefasst werden. Sie können auch parallel zum Kfz-Vorbehaltsnetz verlaufen und bieten im Nahbereich sichere und komfortable Verbindungen, um konkrete Ziele zu erreichen.

Neben der baulichen Qualität sind die Hierarchiestufen mit weiteren Ausstattungsmerkmalen und Anforderungen an die Bewirtschaftung versehen. So sind Radschnellwege und radvorrangrouten im Winterdienst mit Autobahnen bzw. Bundesstraßen gleichgestellt und werden entsprechend zügig geräumt und gestreut. An diesen Hierarchiestufen bieten sich auch weitere Komfortmerkmale wie regelmäßige Rastanlagen (etwa in Kombination mit Spielplätzen oder an Erholungsorten) oder phosphoreszierende Markierungen im Außerortsbereich an. Gerade an Hauptrouten lohnen sich Trittbretter an Lichtsignalanlagen oder adaptive Signalgeber (vgl. Maßnahme R2).

Für die Stadt Rheda-Wiedenbrück ist somit ein entsprechendes Radvorbehaltsnetz zu entwickeln. Dabei ist die Verbindung zwischen allen Stadtteilen, zu den Nachbarkommunen und wichtigen Alltagszielen zu sichern. Um das Netz der Radvorrangrouten so umfangreich wie möglich gestalten zu können, sind die bereits bestehenden Fahrradstraßen sowie die alte Bahntrasse in der Planung zu berücksichtigen, da diese bereits ohne Umbaumaßnahmen als Vorrangrouten fungieren. Ein Vorschlag eines Radvorbehaltsnetzes für die Stadt zeigt Abbildung 1-5.

Tabelle 1-7: Regelungen und Führungsformen an den unterschiedlichen Stufen des Radvorbehaltensnetzes
[eigene Darstellung, vgl. Anhang 1]

Stufe	Mögliche Führungsformen	Vorfahrt bei Kreuzung Kfz-Verkehr	Breite
Radschnellweg	Radschnellweg, Fahrradstraße	Immer	Nach Regelwerk
Radvorrangroute	Zweirichtungsweg, Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe)	Wenn möglich vollständig, mind. Querungshilfe	Mind. 3 m
Hauptroute	Getrennte Ein-/Zweirichtungsweg, Radfahrstreifen	Nein, nur Querungshilfe	Mind. 2,5 m
Nebenroute	Radfahrstreifen, getrennte und gemeinsame Ein-/Zweirichtungsweg	nein	Mind. 2 m

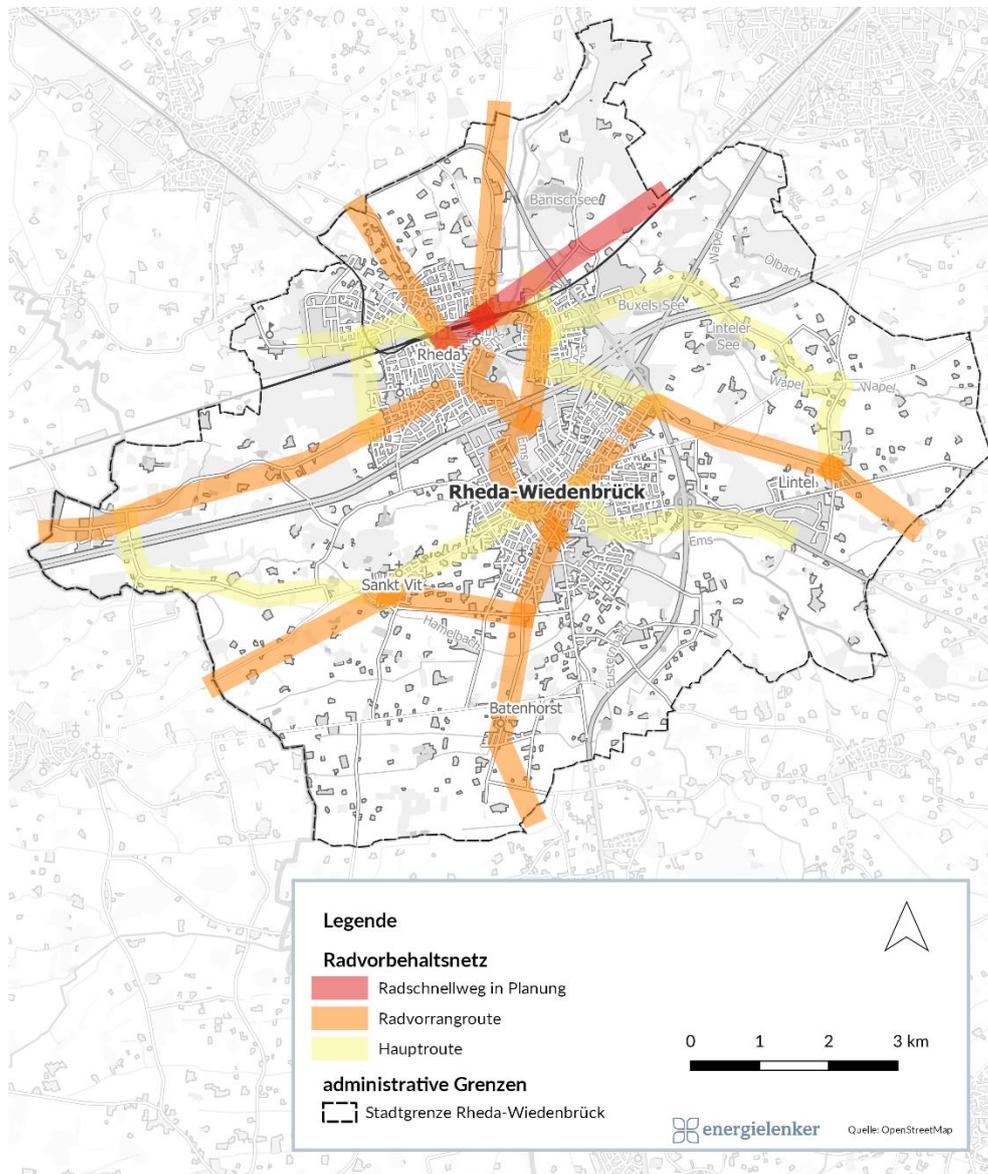


Abbildung 1-5: Vorschlag für ein Radvorbehaltensnetz
[eigene Darstellung]

- Handlungsschritte**
1. Definition eines finalen Radvorbehaltsnetzes
 2. Prüfen und Definition von Stufen pro Strecke
 3. Prüfen von Umsetzungsmöglichkeiten
 4. Absprache mit zuständigen / beteiligten Akteuren
 5. Sukzessive Umsetzung
 6. Evaluation und ggf. Ausweitung um ein Nebennetz

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Ggf. Grundstückeigentümer
 - ▶ Nachbarkommunen, Nachbarkreis (Warendorf)

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Stra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)

- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Unterhaltungskosten
- ▶ Ggf. mit hohen Tiefbaukosten verbunden
 - ▶ Z.B: Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 300-400 € pro Meter zzgl. Beschilderung

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Unterschiedliche Baulastträger erschweren die Umsetzung
 - ▶ Personal (Planung, Umsetzung) steht nur eingeschränkt zur Verfügung; Instandhaltung geht vor
 - ▶ Rücknahme Fahrradstraßen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs

R2

LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ZIELGRUPPE	Radfahrende
POTENZIAL	Erhöhung der Geschwindigkeit, der Sicherheit und des Komforts des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr

Ausgangssituation

Lange gehörte es zum Selbstverständnis der Verkehrsplanung, dass Radwege, insbesondere auf gesondert geführten Trassen, dem Kfz-Verkehr untergeordnet und daher bei Kreuzungen mit Straßen unterbrochen und mithilfe von Umlaufsperrn und Sperrpfosten gesichert wurden. Radfahrende verlieren heute je nach Knotenpunkt viel Zeit bei der Querung dieser Stellen. Auch im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung wurden die ungünstigen und teilweise unsicheren Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr mehrfach kritisiert. Hierbei wurden insbesondere die Mittelinseln auf der alten Bahntrasse an der Gütersloher und Neuenkirchener Straße erwähnt.

Maßnahme

Der Radverkehr wird an Querungsstellen mit Straßen des Kfz-Verkehrs besser berücksichtigt. Hierbei sind immer die verschiedenen Belange der Verkehrsarten abzuwägen.

An Wegen des übergeordneten Straßennetzes (klassifizierte Straßen und sonstige Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Vorbehaltensnetzes) sind die Kfz-Verkehrsmengen meist zu hoch, als dass dem querenden Radverkehr Vorfahrt gegeben werden kann. Stattdessen können insbesondere außerorts Querungshilfen in Form von Mittelinseln installiert werden, sodass Radfahrende die schnell befahrenen Straßen in zwei Zügen queren können. Innerorts bieten sich adaptive Lichtsignalanlagen an, bei denen Radfahrende vor der Ampel ihre Fahrgeschwindigkeit so anpassen können, dass sie nicht bis in den Stillstand abbremsen müssen, sondern langsam weiterfahren können und die Kreuzung bei der nächsten Grünphase erreichen. Für ein besonders attraktives Radwegenetz sind die Lichtsignalanlagen mit einer Sensorik auszustatten, damit Radfahrende bereits frühzeitig erkannt werden und Wartezeiten an den entsprechenden Anlagen reduziert werden können. Beispielhafte Standorte, wo eine Verbesserung der Querungssituation zu empfehlen und zu prüfen ist, sind:

- ▶ Alte Bahntrasse – Gütersloher Str. (Adaptive LSA mit Sensorik und Anforderungsampel)
- ▶ Alte Bahntrasse – Neuenkirchener Str. (Adaptive LSA mit Sensorik und Anforderungsampel)
- ▶ Alte Bahntrasse – Hauptstraße (Adaptive LSA mit Sensorik und Anforderungsampel)
- ▶ Pixeler Str. – zukünftiger Radschnellweg (vorgelagerte Anforderungsampel)
- ▶ Beckumer Str. – Hellweg (ggf. Mittelinsel)
- ▶ Nordring – Flora Westfalica Park (vorgelagerte Anforderungsampel)

An Wegen des untergeordneten Straßennetzes (z. B. in Tempo-30-Zonen, Nebenstraßen, Wirtschaftswege) kann geprüft werden, ob eine Anpassung der Vorfahrtsregelung möglich ist. Hierbei bekommt der Weg mit dem hohen Radverkehrsaufkommen Vorfahrt gegenüber dem Weg mit den geringen Kfz-Verkehrsmengen. Diese Vorfahrtsumkehrung ist baulich deutlich zu kennzeichnen. Dies kann mithilfe von Fahrbahnanhebungen, -verengungen sowie einer deutlichen Beschilderung, Markierung und Beleuchtung geschehen. Die Veränderung ist den Verkehrsteilnehmenden bei Einrichtung temporär zu kommunizieren (Aufstellen von Plakaten, zusätzlichen Schildern, o. ä.).

Sowohl die Anpassung von Querungsmöglichkeiten als auch die Anpassung der Vorfahrtsregelung ist grundsätzlich auf Strecken anzuwenden, die für den Radverkehr eine besonders wichtige Bedeutung haben und Teil des Radvorbehaltensnetzes sind. Insbesondere für den zukünftigen Radschnellweg und die Radvorrangrouten gehört eine schnelle und sichere Querung zu den Mindestvoraussetzungen für ein attraktives Radwegenetz (vgl. Maßnahme R1).

Handlungsschritte

1. Identifikation von möglichen Standorten
2. Auswahl der geeigneten Form für die jeweilige Querungshilfe / Anpassung der Vorfahrtsregelung
3. Ggf. Rücksprache mit dem betroffenen Baulastträger
4. Sukzessive Umsetzung
5. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

Verantwortung / Akteure

- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
- ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Stra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)

Kosten

- Planungs- und Investitionskosten
- ▶ LSA: mind. 35.000 € Stk. zzgl. Tiefbau, Installation und Sensorik
 - ▶ Mittelinsel: mind. 10.000 €
 - ▶ Fahrbahnmarkierung: 35-50 € pro m² / Piktogramm: 50 € pro Stk.
 - ▶ Beschilderung: 400-600 € pro Stk.
- Ggf. mit hohen Tiefbaukosten verbunden

Begründung Umsetzbarkeit

- ▶ Unterschiedliche Baulastträger erschweren die Umsetzung
- ▶ Gefahr oder ausreichend Querungen am Tag müssen nachgewiesen werden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch (farbliche) Markierungen

R3

LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ZIELGRUPPE	Radfahrende, Pkw-Fahrende
POTENZIAL	Erhöhung der Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr

Ausgangssituation

Eine sichere Radverkehrsinfrastruktur gilt als Grundvoraussetzung für ein attraktives und komfortables Radwegenetz und somit für die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in der Stadt Rheda-Wiedenbrück.

Wie die Unfallanalyse gezeigt hat, geschehen mehr als die Hälfte der Radverkehrsunfälle bei Einbiege/Kreuzungs- (39 %) oder Abbiegesituationen (14 %). An einem Großteil dieser Radverkehrsunfälle ist der motorisierte Verkehr beteiligt, da Radfahrende regelmäßig übersehen werden. Dies deutet darauf hin, dass die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum der Stadt Rheda-Wiedenbrück verbesserungswürdig ist und eine entsprechende Verbesserung die Sicherheit für den Radverkehr steigern würde.

Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist die Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs für andere Verkehrsteilnehmende (insb. der motorisierte Verkehr) sowie eine Steigerung der Akzeptanz gegenüber Radfahrende in der Stadt Rheda-Wiedenbrück und eine damit einhergehende erhöhte gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Hierdurch kann die Sicherheit der Radfahrende kurzfristig erhöht und die Attraktivität des Radverkehrs langfristig gesteigert werden.

Um eine erhöhte Sichtbarkeit und somit Sicherheit des Radverkehrs erreichen zu können, werden drei Teilmaßnahmen vorgeschlagen:

- ▶ **Anbringen von Fahrradpiktogramme**

An den nicht-benutzungspflichtigen Radwegen in der Stadt gilt die Regelung, dass Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch die Nebenanlagen benutzen können. Aufgrund der zum Teil schmalen gemeinsamen Geh- und Radwege empfiehlt es sich, insbesondere für schnellere Radfahrende, die Fahrbahn zu nutzen. Da jedoch nur wenigen Personen (weder Radfahrende noch Pkw-Fahrende) die Regelung bekannt ist, kommt es vermehrt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Deshalb wird empfohlen, sofern die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen es zulässt, anhand von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn auf die Situation aufmerksam zu machen. Zusätzlich kann die Installation von temporären Hinweisschildern geprüft werden.

- ▶ **Farbliche Markierungen an Kreuzungen und Ausfahrten**

Da ein Großteil der Radverkehrsunfälle bei Ein- und Abbiegesituationen des motorisierten Verkehrs geschehen, wird empfohlen, die Aufmerksamkeit an Kreuzungen und Abbiegemöglichkeiten auf den Radverkehr zu lenken. Dies kann einerseits durch eine vermehrte farbliche Markierung von Radwegen an Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten gelingen (wie z.B. an der Kreuzung Südring – Lüernweg). Andererseits besteht an den Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen die Möglichkeit gefärbte Aufstellflächen für den Radverkehr zu schaffen, sodass Radfahrende beim Losfahren nicht übersehen werden können. Ein Best-Practice-Beispiel zeigt die Kreuzung an der Fürst-Bentheim-Straße – Nonenstraße.

- ▶ **Verbreiterung und Einfärbung von Schutzstreifen**

Die Schutzstreifen, die an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück vorhanden sind, erwecken den Anschein bei Pkw-Fahrenden, dass der Überholabstand von

Radfahrenden von 1,50 m nicht eingehalten werden muss. Um die daraus folgenden Sicherheitsmängel und den geringen Komfort beheben zu können, empfiehlt es sich, die Schutzstreifen zu verbreitern und ggf. einzufärben (z.B. Grün). Dies würde die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr lenken und somit die Sichtbarkeit der Radfahrenden deutlich erhöhen. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die zurzeit mehrere Regelwerke neu verfasst (u.a. ERA), wird die Mindestmaße für unterschiedliche Radverkehrsführungsformen zukünftig erhöhen (FGSV 2022), sodass eine Verbreiterung der Schutzstreifen von 1,25 m auf mindestens 1,50 m vorgesehen ist und von der Stadt Rheda-Wiedenbrück bereits frühzeitig umgesetzt werden könnte.

Neben baulichen Maßnahmen ist zudem durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit auf die Situation rund um den Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück aufmerksam zu machen. Dies gilt zum Beispiel für das Einhalten von Überholabständen durch Pkw-Nutzende (vgl. Maßnahme R7).

- Handlungsschritte**
1. Prüfung von Handlungsmöglichkeiten
 2. Identifikation von möglichen Standorten
 3. Auswahl der geeigneten Teilmaßnahme
 4. Ggf. Absprache mit dem zuständigen Baulastträger
 5. Sukzessive Umsetzung
 6. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-KomStra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Beschilderung 400-600 € pro Stk.
 - ▶ Piktogramm: 50 € pro Stk.
 - ▶ Fahrbahnmarkierung – rot: 35-50 € pro m²
- zzgl. Instandhaltungskosten

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Vorgaben vom Kreis und das angestrebte gemeinsame Vorgehen erschweren die Umsetzung

ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn

R4

LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ZIELGRUPPE	Radfahrende, Pkw-Fahrende
POTENZIAL	Erhöhung der Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit des Radverkehrs, indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr

Ausgangssituation

Eine sichere und verständliche Radverkehrsinfrastruktur gilt als Grundvoraussetzung für ein attraktives und komfortables Radwegenetz. Unabhängig von der Radverkehrsführung muss eindeutig erkennbar sein, wo Radfahrende fahren dürfen, um Missverständnisse mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermeiden zu können. Auch an besonderen Knotenpunkten, wie z.B. Kreisverkehren, ist sicherzustellen, dass die Radverkehrsführung eindeutig ist, um Gefahrensituationen verhindern zu können.

Bereits im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung wurden die unterschiedlichen Regelungen an den verschiedenen Kreisverkehren in der Stadt kritisiert. Insbesondere für den motorisierten Verkehr ist nicht /eindeutig, wo bei welchen Kreisverkehren mit Radfahrenden gerechnet werden kann. Insbesondere im Stadtteil Rheda, wo die Kreisverkehre nah aneinander liegen (z.B. Herzebrocker Str. und am Bahnhof) führt die unterschiedliche Führungsform zur Verwirrung. Folgende Tabelle zeigt die Führungsformen an den innerörtlichen Kreisverkehren in der Stadt.

Tabelle 1-8: Übersicht der innerörtlichen Kreisverkehre mit der Führungsform für den Radverkehr [eigene Darstellung]

Kreisverkehr	Typ des Kreisverkehrs	Führungsform Radverkehr
Am Bahnhof	Klein (26-40 m)	Auf der Fahrbahn
Herzebrocker Str. – Bosfelder Weg	Mini (13-22 m)	Auf umlaufenden Radwegen
Alleestraße – Röntgenstraße	Klein (26-40 m)	Auf umlaufenden Radwegen
Am Holzbach – Holzstraße	Klein (26-40 m)	Auf der Fahrbahn
Bahnhofstraße – Fontainestraße	Klein (26-40 m)	Auf der Fahrbahn
Am Rondell – Fontainestraße	Mini (13-22 m)	Auf der Fahrbahn
Ringstraße – Fontainestraße	Mini (13-22 m)	Auf der Fahrbahn
Wieksweg – Westring	Klein (26-40 m)	Auf der Fahrbahn
Lippstädter Str. – Ellendorffstraße	Klein (26-40 m)	Auf umlaufenden Radwegen
Am Postdamm – Kapellenstraße	Klein (26-40 m)	Auf umlaufenden Radwegen

Maßnahme

Um die Verkehrssituation für den Radverkehr an Kreisverkehren sicherer zu gestalten, empfiehlt es sich, eine einheitliche Regelung / Führung des Radverkehrs anzustreben. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist wegen der annähernd gleichen Geschwindigkeiten von Radverkehr und Kfz-Verkehr eine sichere Lösung. Da Radverkehrsunfälle hauptsächlich dann geschehen, wenn Radfahrende auf umlaufenden Radwegen übersehen werden, ist zu prüfen, ob eine einheitliche Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durchgesetzt werden kann.

Bei Minikreisverkehren (mit einem Außendurchmesser von 13-22 Metern) wird eine Führung auf der Fahrbahn laut ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) generell empfohlen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Kreisinsel für Überfahrten durch Kfz unattraktiv gestaltet wird, um Überholversuche zu verhindern. Bei kleinen Kreisverkehren wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/Tag von einer hohen Akzeptanz gegenüber dem Radverkehr ausgegangen (FGSV 2010), sodass die Regelung für alle Kreisverkehre in Rheda-Wiedenbrück eine geeignete Lösung wäre.

Bei beiden Kreisverkehrsgrößen (klein und mini) ist darauf zu achten, dass wenn der Radverkehr auf den zuführenden Straßen zum Kreisverkehr auf Nebenanlagen geführt wird, dieser frühzeitig anhand von Einfädlungshilfen / Schutzstreifen auf die Fahrbahn geleitet wird, damit der Radverkehr nicht kurz vor dem Kreisverkehr vom Kfz-Verkehr überholt werden kann. Der Kreisverkehr am Bahnhof zeigt exemplarisch, wie eine derartige Führungsform für den Radverkehr aussehen sollte.

Für eine erhöhte Akzeptanz in der Bevölkerung sollen eine intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie Hinweisschilder an den entsprechenden Kreisverkehren sorgen (vgl. Maßnahme R7)

- Handlungsschritte**
1. Definition einer sinnvollen Verkehrsregelung an allen Kreisverkehren
 2. Absprache mit den betroffenen Baulastträgern
 3. Sukzessive Umsetzung der Maßnahme
 4. Öffentlichkeitsarbeit
 5. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026			2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Ggf. Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Stra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Hinweisschild: 400 € pro Stk.
 - ▶ Einfädlungshilfe + Schutzstreifen (eingefärbt): abhängig von der einzelnen Verkehrssituation / Anzahl der zuführenden Straßen
 - ▶ Rückbau der aktuellen Führung auf der Seitenanlage: abhängig von der Umnutzung
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Zweckbindungen der Maßnahmen verhindern eine Anpassung
 - ▶ Unterschiedliche Baulastträger erschweren die Umsetzung

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Lückenschluss im Radwegenetz

R5

LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ZIELGRUPPE	Radfahrende, Pendelnde
POTENZIAL	Direkte Steigerung der Attraktivität der Radverkehrsanlagen; indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr

Ausgangssituation

Rheda-Wiedenbrück verfügt über ein fast vollständiges interkommunales und interörtliches Radverkehrsnetz. Dazu zählen auch zahlreiche Freizeitrouten und Strecken des Radverkehrsnetzes NRW, welches ebenfalls für den Alltagsverkehr geeignet ist. Zwischen den kleineren Ortsteilen und Wiedenbrück existieren zudem bereits Fahrradstraßen bzw. werden demnächst Fahrradstraßen eingerichtet. Auch ein Radschnellweg (RS3) befindet sich in Planung.

Nichtsdestotrotz konnten im Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrücks Lücken im Radwegenetz festgestellt werden. Insbesondere zwischen den Stadtteilen, zu den Gewerbegebieten und in die Nachbarkommunen ist das Radwegenetz noch ausbaufähig. Die folgenden beispielhaften Verbindungen weisen eine fehlende Radverkehrsinfrastruktur an frequentierten Hauptverkehrsstraßen auf:

- ▶ Beckumer Straße
- ▶ Stromberger Straße (St. Vit – Stromberg)
- ▶ Rentruper Straße (St. Vit / Wiedenbrück – AUREA)
- ▶ Geweckenhorst / Wieksweg (Marburg – Wiedenbrück)

Da die Nutzung des Fahrrades maßgeblich von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere von einem lückenlosen Radwegenetz abhängt, liegt in der Schließung der Lücken im Radwegenetz ein großes Potenzial zur Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr. Insbesondere für Pendelnde, die derzeit noch den privaten Pkw für Arbeitswege nutzen, könnte eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur den Anreiz für den Umstieg auf das Fahrrad bedeuten.

Maßnahme

Für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur, die im Alltag von jedem genutzt werden kann, ist das Radwegenetz zu vervollständigen. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass Radfahrende zwischen den Ortsteilen Rheda-Wiedenbrücks, zu den Gewerbegebieten und in die Nachbarkommunen abseits vom motorisierten Verkehr ihre Ziele erreichen können. Dabei kann je nach Möglichkeit und Rahmenbedingungen

- ▶ eine getrennte Radverkehrsführung geschaffen werden (z.B. ein gemeinsamer Geh- und Radweg)
- ▶ auf Alternativen für den Radverkehr aufmerksam gemacht werden (z.B. alltagstaugliche Wirtschaftswege und Fahrradstraßen)

Im Rahmen dieser Maßnahme sollte die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Ortsteilen Rheda-Wiedenbrücks, zu den Gewerbegebieten und in die Nachbarkommunen vervollständigt werden und je nach Möglichkeit und Rahmenbedingungen eine geeignete Radverkehrsführung ergänzt werden. Für Strecken die im Vorbehaltsnetz für den Radverkehr liegen, sind die Ausbaustandards der jeweiligen Stufe (Vorrangroute, Hauptroute) zu berücksichtigen.

Die Entscheidungshoheit hinsichtlich Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen obliegt dabei immer dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Je nach Straßenklassifizierung sind dies u. a. der Landesbetrieb Straßen.NRW oder der Kreis Gütersloh. Interkommunale Wegeverbindungen, also Verbindungen zwischen Kommunen, müssen immer in Kooperation mit den Nachbarkommunen und ggf. Nachbarkreisen errichtet und gepflegt werden.

- Handlungsschritte**
1. Ermittlung der Bedarfe zur Netzlückenschließung zur Priorisierung der Streckenabschnitte
 2. Ggf. Absprache mit Nachbarkommunen, Nachbarkreisen, Baulastträgern (Land und Kreis)
 3. Zuständigkeiten definieren
 4. Herleitung einer geeigneten Radverkehrsführung
 5. Umsetzung
 6. Instandhaltung

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Nachbarkommunen
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel des zuständigen Straßenbaulastträgers
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“
 - ▶ Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Kosten**
- Planungs-, Investitions- und Instandhaltungskosten
- ▶ Radwegeneubau je nach Ausstattung (Beleuchtung, Oberflächenbelag, etc.) ca. 300-400 € pro Meter zzgl. Beschilderung
 - ▶ Möglicherweise hohe Grunderwerbskosten
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Unterschiedliche Baulastträger erschweren die Umsetzung
 - ▶ Personal (Planung, Umsetzung) steht nur eingeschränkt zur Verfügung; Instandhaltung geht vor
 - ▶ An einzelnen Stellen bestehen Hindernisse die zeitnah nicht zu verändern sind

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen		R6
LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!	
ZIELGRUPPE	Radfahrende, Schulkinder, ÖPNV-Nutzende	
POTENZIAL	Direkte Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs; indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr	

Ausgangssituation

Zur Initiierung einer nachhaltigen Radverkehrsförderung, die eine zunehmende Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr umfasst, ist ein breites Angebot im Bereich des Fahrradparkens notwendig. Insbesondere durch die Zunahme von hochwertigen Fahrrädern wie zum Beispiel E-Bikes, Pedelecs oder Lastenräder, ist sicherzustellen, dass Fahrradabstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität vorhanden sind. Sichere und hochwertige Fahrradabstellanlagen an relevanten Stellen im Stadtgebiet schützen Fahrräder gegen Diebstahl und Vandalismus.

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück befinden sich zahlreiche Fahrradabstellanlagen, die sich hauptsächlich an öffentlichen und sozialen Einrichtungen finden lassen. Obwohl diese Standorte eine hohe Quantität an Fahrradabstellanlagen aufweisen, handelt es sich bei einem Großteil um nicht zeitgemäße Vorderradhalter (bspw. am Bahnhof). Auch in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück existieren nur vereinzelt Anlehnbügel, wenngleich diese insbesondere für Personen, die in der Innenstadt einkaufen wollen oder für Fahrradtourist*innen, die in der Gastronomie eine Pause machen möchten, von Bedeutung sind.

Positiv zu erwähnen ist, dass bereits zusätzliche und hochwertige Fahrradabstellanlagen an mehreren Standorten in der Stadt Rheda-Wiedenbrück beschlossen und installiert wurden. Hierbei handelt es sich sowohl um Fahrradabstellmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen als auch um Anlehnbügel in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück.

Maßnahme

Mit dem Ziel, das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag zu stärken, sollten die veralteten Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet, insbesondere an relevanten Standorten (Einkaufstraßen, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Bushaltestellen, etc.) durch Anlehnbügel oder Fahrradboxen ersetzt werden. Die Abstellanlagen sind dabei ortsspezifisch zu gestalten (vgl. Tabelle 1-9).

An bedeutenden öffentlichen Einrichtungen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Maßnahme IM3) sind überdachte Fahrradkäfige oder -boxen anzustreben, da diese einen vermehrten Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bieten. Darüber hinaus sind Fahrräder an diesen Orten häufig über einen längeren Zeitraum abgestellt. Die zusätzliche Ausstattung mit weiteren Ausstattungselementen wie bspw. Lademöglichkeiten für E-Bikes ist einzeln zu prüfen. Um die Sicherheit der abgestellten Fahrräder zusätzlich sichern zu können, ist zu prüfen, ob einige Fahrradabstellanlagen anhand von Kameras mit Hinweisschildern überwacht werden können.

Die Verbesserung bzw. Anpassung der Fahrradabstellanlagen wird u. a. an folgenden relevanten Standorten empfohlen:

Tabelle 1-9: Beispielhafte Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen und Ausstattungselemente

Mögliche Standorte	Art der Abstellanlage / Ausstattungselemente
Öffentliche Einrichtungen / Schulen:	▶ Fahrradbox / Fahrradkäfig
▶ Schloss Rheda	▶ Anlehnbügel & Überdachung
▶ Schulzentrum Rheda	▶ Ggf. Ladeinfrastruktur (öffentl. Einrichtungen)
▶ Ratsgymnasium Rheda-Wiedenbrück	
ÖPNV-Haltestellen:	▶ Anlehnbügel & Überdachung
▶ Bahnhof Rheda	▶ ggf. Fahrradboxen (z.B. Bahnhof)

- ▶ Schlossstraße
 - ▶ Amtsgericht/Museum
-
- Innenstädte Rheda und Wiedenbrück
- ▶ Anlehnbügel
 - ▶ Fahrradboxen

- Handlungsschritte**
1. Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte
 2. Auswahl der Art und Anzahl der Abstellanlagen
 3. Festlegung von Zuständigkeiten
 4. Sukzessiver Umbau der Fahrradabstellanlagen
 5. Instandhaltung und Pflege

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Eigentümer / Öfftl. Einrichtungen
 - ▶ Lokaler Einzelhandel / Unternehmen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Eigenmittel der weiteren zuständigen/beteiligten Akteure
 - ▶ Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Förderquote: Maximal 75 %)
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)

- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten
- ▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradbox (für ein Fahrrad): ca. 1.000-2.500 € / Stk. zzgl. Montage

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Gute Umsetzbarkeit
 - ▶ Sobald Eingriffe in den MIV vorgesehen sind, ist mit Widerstand zu rechnen

ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekten für den Radverkehr

R7

LEITZIEL	Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!
ZIELGRUPPE	Radfahrende, Pkw-Fahrende
POTENZIAL	Direkte Steigerung der Sicherheit im Radverkehr; indirekter Beitrag zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr

Ausgangssituation

Die Unfallanalyse für Rheda-Wiedenbrück hat ergeben, dass die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden, zum Teil mit fatalen Folgen, nicht rückläufig ist. Im Jahr 2022 konnten 73 Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden aufgenommen werden. Die meisten Radverkehrsunfälle fanden in den Jahren von 2018- 2021 unter Beteiligung von Pkw statt. Darüber hinaus fand die Hälfte der Unfälle im Radverkehr an Kreuzungen, Einfahrten oder sonstigen Stellen statt, wo verschiedene Verkehrsteilnehmende einander kreuzen. Räumlich betrachtet, sind die Unfälle größtenteils an den Hauptverkehrsstraßen vorgefallen. Hauptverkehrsstraßen, wo in den genannten drei Jahren besonders viele Unfälle aufgenommen wurden, sind z.B.:

- ▶ Hauptstraße (K1) 17 Radverkehrsunfälle
- ▶ Nordring / Westring (L791) 15 Radverkehrsunfälle
- ▶ Wilhelmstraße / Gütersloher Str. 14 Radverkehrsunfälle

Aber auch an den Kreisverkehren in Rheda-Wiedenbrück kommt es vermehrt zu Unfällen (Maßnahme R4). Hierzu zählen beispielhaft die Kreisverkehre am Bahnhof (6 Radverkehrsunfälle) und am Wieksweg – Westring.

Maßnahme

Um die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden zu verringern sind neben baulichen Maßnahmen insbesondere auch Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit von Bedeutung. Viele Unfälle können mit einer verbesserten Sichtbarkeit des Radverkehrs verhindert werden. Insbesondere an Kreuzungen kann eine erhöhte Aufmerksamkeit auf mögliche Radfahrende zu mehr Vorsicht und Umsicht führen und Unfälle vermeiden. Aber auch eine Sensibilisierung von Autofahrenden und Radfahrenden zu den Überholabständen, das Aufzeigen der korrekten Verhaltensweise in Kreisverkehren und auf Fahrradstraßen für Autofahrende und Radfahrende sowie das Aufzeigen von Möglichkeiten, um Dooring-Unfälle zu vermeiden, zählen zu Maßnahmen, mit denen dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit gewidmet und die Sicherheit im Radverkehr erhöht werden kann.

Eine aktive Öffentlichkeitsarbeit über die Regelungen und Sicherheitsaspekte im Straßenverkehr von der Stadt Rheda-Wiedenbrück kann dieses Ziel voranbringen. Die Stadt kann unter anderem:

- ▶ Informationsveranstaltungen planen
- ▶ Kampagnen und Plakataktionen durchführen
- ▶ Online-Publikationen auf der Website erstellen
- ▶ Beiträge über Social Media teilen (bspw. über die offizielle Instagram Seite der Stadt)
- ▶ Artikel in lokalen Medien verfassen / Berichterstattung zu Kampagnen über die lokalen Medien organisieren

Aber auch vor Ort können beispielsweise Verkehrsschilder und Infotafeln die Aufmerksamkeit stärker auf den Radverkehr lenken. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, ist zu empfehlen auf mehreren Wegen parallel in die Öffentlichkeitsarbeit zu starten. Dabei können die gleichen Inhalte in unterschiedlicher Ausführung genutzt werden. Zielführend ist auch die Kooperation mit öffentlichen Einrichtungen (bspw. Schulen), Unternehmen, dem ADFC und der Polizei. Die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt zur Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr hat außerdem den Vorteil, dass das Fahrrad grundsätzlich mehr Aufmerksamkeit in den Medien erhält, was wiederum zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen kann.



Abbildung 1-6: Beispiel-Flyer Dooring-Unfälle [DVR 2020]

Handlungsschritte

1. Entscheidung über die geeigneten Methoden pro Unterthema
2. Kontaktaufnahme mit Akteuren
3. Festlegen von Zuständigkeiten & Formaten der Öffentlichkeitsarbeit
4. Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit / einer Kampagne
5. Evaluation und Wiederholung einzelnen Teilmaßnahmen

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026			2027				2028				2029				2030						
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

Verantwortung / Akteure

- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ Öffentliche Einrichtungen, Unternehmen und/oder der ADFC

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
- ▶ Projektförderung für örtliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen der Kommunen

Kosten

- ▶ Kosten für Öffentlichkeitsarbeit pro Thema: ca. 5.000-10.000 €
- ▶ (bei einer Wiederholung können zusätzliche Kosten entstehen)

Begründung Umsetzbarkeit

- ▶ Einfache Umsetzung, wenn zeitliche Ressourcen vorhanden sind

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten	🪙	🪙	🪙	🪙
Auswirkungen	🌳	🌳	🌳	🌳
Umsetzbarkeit	🏠	🏠	🏠	🏠
Umsetzungsdauer	🕒	🕒	🕒	🕒
Priorisierung	★	★	★	☆

1.4 WIR SCHAFFEN EIN ATTRAKTIVES ÖPNV-ANGEBOT FÜR JEDEN!

Neben dem Fuß- und Radverkehr können Wege des motorisierten Individualverkehrs vor allem auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagert werden. Zur Nutzung dieses Potenzials sollte der ÖPNV bewusst gefördert werden und das Ziel verfolgen, ein bedarfsgerechtes und attraktives Angebot zu schaffen. Dazu zählt zum einen eine bessere Anbindung aller Ortsteile zum anderen eine gute Erreichbarkeit der Alltagsziele.



Abbildung 1-7: Bushaltestelle am Sankt Vinzenz Hospital
[eigene Aufnahme]

Tabelle 1-10: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich ÖPNV

Nr.	Titel
ÖV1	Erhöhung der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV und Werksverkehren
ÖV2	Einrichten eines zukunftsfähigen und bedarfsorientierten ÖPNV-Angebots für die kleineren Ortsteile
ÖV3	Schaffung von Stadtbuslinien im Stadtgebiet
ÖV4	Verbesserte Kommunikation / Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten

Erhöhung der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV und Werksverkehren ÖV1

LEITZIEL	Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!
ZIELGRUPPE	Pendelnde, Berufsverkehrende
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes für den Arbeitsweg; Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Busanbindung interkommunaler Ziele von Rheda-Wiedenbrück aus als gut bewertet werden kann. Auf innerstädtischer Ebene sind allerdings Defizite zu erkennen. Innerstädtisch fehlt es insbesondere an der Anbindung der Gewerbestandorte, wie z.B., Gewerbegebiet Lintel und Bosfelderweg, da wie die Bevölkerung äußerte, Mitarbeitende der betroffenen Firmen nicht mit dem ÖPNV zur Arbeit kommen können.

Das Gewerbegebiet AUREA (Amazon) und die Firma Tönnies stellen bereits heute oder planen ein Werksverkehr für die eigenen Mitarbeitenden, sodass ein Großteil der Mitarbeitenden eine ÖPNV-Anbindung an die Gewerbegebiete ermöglicht wird.

Im Rahmen des Pendelverkehrs bestehen aber weitreichende Potenziale, das Verkehrsaufkommen vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern, insbesondere im Rahmen der Anbindung von Gewerbegebieten, denn hier müssen viele Personen zur gleichen Zeit ähnliche Strecken zurücklegen. Diese Mobilitätsbedürfnisse können in einem ÖPNV-Angebot gebündelt und zusammengelegt werden und so CO₂-Emissionen gespart werden. Außerdem kann dies den Komfort der Mitarbeitenden auf dem Arbeitsweg erhöhen, denn anstatt selbst fahren zu müssen, kann die Strecke in ähnlicher Geschwindigkeit zurückgelegt werden und dabei anderen Tätigkeiten nachgegangen werden.

Maßnahme

Zur Ermöglichung der Verlagerung des Pendelverkehrs in die Gewerbegebiete vom MIV auf den ÖPNV, sollen entsprechende Buslinien eingerichtet werden. Da die Einrichtung von Buslinien Aufgabe des Kreises ist, sollte dieser Linienvorschlag bei der Erarbeitung eines neuen Linienbündels (2029) für den Kreis Gütersloh berücksichtigt werden.

Bevor diese Maßnahme umgesetzt werden kann, wird jedoch empfohlen eine genauere Betrachtung der Bedarfe und Möglichkeiten sowie eine konkrete Planung von innerstädtischen Verkehren in einem Stadtbuslinienkonzept prüfen zu lassen.

Zuvor sollte in Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Gewerbegebiete ermittelt werden, wann welche Bedarfe vorhanden sind, um die ÖPNV-Potenziale möglichst zielorientiert bedienen zu können. Diese Vorarbeit sollte von der Stadt in Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Gewerbegebiete geschehen.

Im Fall der Gewerbefläche AUREA ist aufgrund der Nähe zu Oelde gegebenenfalls eine grenzüberschreitende Buslinie sinnvoll. Es ist daher zu empfehlen, unter anderem bei dieser Linienkonzeptionierung die Nachbarkommunen und ggf. den Nachbarkreis Warendorf zu beteiligen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass das Gewerbegebiet AUREA bereits mit einem Werksverkehrsangebot ausgestattet ist, sodass eventuell mit Amazon über eine mögliche Verbesserung und Ausweitung des Angebotes zu sprechen ist.

- Handlungsschritte**
1. Bedarfs- und Potenzialanalyse (ggf. in einem Stadtbuskonzept)
 2. Kontaktaufnahme mit dem Kreis Gütersloh/ VVOWL / ggf. externes Planungsbüro / ggf. Kreis Warendorf
 3. Definition von Linienverläufen
 4. Aufnahme im Linienbündel 2029
 5. Umsetzung der Maßnahme
 6. Evaluation und ggf. Optimierung des Angebotes

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Kreis Gütersloh; ggf. Kreis Warendorf
 - ▶ Zuständiges Verkehrsunternehmen (VVOWL)
 - ▶ Unternehmen der Gewerbegebiete; Interkommunales Gewerbegebiet Aurea
 - ▶ Anbieter der Werksverkehre
 - ▶ Wirtschaftsförderung
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt Rheda-Wiedenbrück, des Kreises Gütersloh und der VVOWL
- Kosten**
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Betriebskosten
- ▶ Planung neuer Linienverläufe von Buslinien ggf. mit hohen Planungskosten verbunden
 - ▶ Anschaffungskosten Linienbus: 250.000 – 600.000 € (wird ggf. teilweise vom Verkehrsunternehmen übernommen)
 - ▶ Laufende Betriebs- und Personalkosten (grobe Schätzung): 350.000 € pro Fahrzeug zzgl. Wartung, Steuern, etc.
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Kaum umsetzbar vor der Neuvergabe des Linienbündels (2029) – es sollte jedoch bereits zeitnah versucht werden die Weichen zu stellen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Einrichten eines zukunftsfähigen und bedarfsorientierten ÖPNV-Angebots für die kleineren Ortsteile

ÖV₂

LEITZIEL	Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzende in den kleineren Ortsteilen, Pendelnde, Senior*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes; Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Busanbindung interkommunaler Ziele von Rheda-Wiedenbrück aus als gut bewertet werden kann, denn alle Nachbarkommunen sind durch mindestens eine regelmäßig fahrende Bus- oder Bahnlinie angebunden. Auf innerstädtischer Ebene sind allerdings Defizite zu erkennen. So sind insbesondere die kleineren Stadtteile Batenhorst, Lintel und St. Vit abgesehen vom Schulbus- und Schüler(spezial)verkehr nahezu ausgeschlossen vom ÖPNV-Angebot. Dies führt dazu, dass die nicht-mobile Bevölkerung (ohne eigenen Pkw) nicht ohne Weiteres am gesellschaftlichen Leben teilhaben kann und i.d.R. mindestens zwei private Fahrzeuge pro Haushalt zur Verfügung stehen.

Maßnahme

Um der Bevölkerung in den kleineren Ortsteilen von Rheda-Wiedenbrück (Batenhorst, Lintel und St. Vit) eine Anbindung an das ÖPNV-Netz ermöglichen zu können und gleichzeitig die nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu fördern, wird die Einrichtung eines zukunftsfähigen On Demand-Verkehrs empfohlen. Hierdurch kann einerseits die Mobilität und Bewegungsfreiheit der Bevölkerung ohne einen eigenen Pkw gesichert werden. Andererseits bietet ein On Demand-Angebot ggf. die Möglichkeit auf ein Zweit- oder Drittwagen im Haushalt verzichten zu können.

Bevor diese Maßnahme umgesetzt werden kann, wird jedoch empfohlen eine genauere Betrachtung der Bedarfe und Möglichkeiten sowie eine konkrete Planung von innerstädtischen Verkehren in einem Stadtbuslinienkonzept prüfen zu lassen. Um das On Demand-Angebot so attraktiv und gleichzeitig effizient wie möglich gestalten zu können, sind verschiedene Faktoren in der Angebotsplanung zu berücksichtigen:

- ▶ Erstens empfiehlt sich ein Angebot, das bereits bestehende/zukünftige Bushaltestellen und Mobilstationen anfährt, um Fahrten besser bündeln zu können und gleichzeitig eine geringe Fahrt-dauer gewährleisten zu können.
- ▶ Zweitens ist das Angebot mit einer mindestens 30-minütigen Voranmeldung zu bestellen, um die Planung von Fahrten möglichst frühzeitig planen und ggf. zusammenlegen zu können. Deshalb sollte die Planung einer Fahrt bereits mehrere Tage im Voraus möglich sein. Die Anmeldung einer Fahrt soll sowohl per App als auch per Telefon möglich sein, um so viele Personen wie möglich erreichen zu können. Dabei ist es hilfreich, wenn das Angebot in einer bereits bestehenden App eingebettet werden kann.
- ▶ Drittens ist sicherzustellen, dass die Fahrzeuge barrierefrei ausgestattet sind und von jedem genutzt werden können, denn insbesondere Personen mit einer Behinderung oder Senior*innen sind in der Regel nicht in der Lage ein eigenes Fahrzeug zu führen, sodass diese einen erhöhten Bedarf an einem öffentlichen Mobilitätsangebot haben.
- ▶ Um eine hohe Anzahl an Fahrgästen zu generieren und somit eine vermehrte Bündelung von Fahrten schaffen zu können, soll das Angebot für alle Personen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück zur Verfügung stehen. Nichtsdestotrotz liegt der Fokus der Maßnahme auf den Stadtteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit.

- ▶ Das Angebot ist frühzeitig und intensiv zu bewerben, um den Bekanntheitsgrad in der Stadt zu erhöhen und die Vorteile der Nutzung darstellen zu können.

Best-Practice-Beispiele, die als Inspiration für die Stadt Rheda-Wiedenbrück dienen können, sind u.a. G-mobil in der Stadt Gronau oder Helmo im Kreis Soest. Mit Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität ist zu prüfen, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden können, um THG-Emissionen einsparen zu können. Weiterhin ist langfristig zu prüfen, ob die Fahrzeuge perspektivisch autonom fahren können.

- Handlungsschritte**
1. Bedarfs- und Potenzialanalyse (ggf. in einem Stadtbuskonzept)
 2. Auswahl einer geeigneten Bedienform
 3. Integration in einer bestehenden App
 4. Beschaffung von Fahrzeugen und Einstellen von Personal
 5. Einführung des Angebotes
 6. Intensive Bewerbung (digital und analog) und Evaluation

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Inklusionsbeauftragte(r)
 - ▶ Dorfvereine
 - ▶ Ggf. Kreis Gütersloh und VVOWL
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, nur für E-Mobilität im ÖPNV)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Personalkosten, Betriebskosten
- ▶ Fahrzeugbeschaffungskosten: 50.000-75.000, stark vom Fahrzeugtyp, Hersteller und individuelles Angebot abhängig
 - ▶ Ladeinfrastruktur für die Fahrzeuge: mind. 15.000 € pro Ladesäule zzgl. Tiefbaukosten
 - ▶ Laufende Betriebs- und Personalkosten (grobe Schätzung): 150.000 € pro Fahrzeug zzgl. Wartung, Steuern, etc.
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Kaum umsetzbar vor Neuvergabe des Linienbündels (2029) – es sollte jedoch bereits zeitnah versucht werden die Weichen zu stellen
 - ▶ Das vorhandene AST-Angebot könnte in einem ersten Schritt verbessert / besser kommuniziert werden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Schaffung von Stadtbuslinien im Stadtgebiet

ÖV₃

LEITZIEL	Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzende, Anwohnende
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes; Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV

Ausgangssituation

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Busanbindung interkommunaler Ziele von Rheda-Wiedenbrück aus als gut bewertet werden kann, denn alle Nachbarkommunen sind durch mindestens eine regelmäßig fahrende Bus- oder Bahnlinie angebunden.

Auf innerstädtischer Ebene sind allerdings Defizite zu erkennen. So sind meiste innerstädtische Ziele nur mit einem Umstieg am Bahnhof Rheda zu erreichen. Weiterhin sind die Außenbereiche der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück nicht gut an den straßengebundenen ÖPNV angebunden, so dass eine regelmäßige Nutzung für die dort wohnende Bevölkerung nicht in Frage kommt.

Maßnahme

Um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes langfristig sichern zu können, ist ein flächendeckendes System notwendig. Dabei gelten die schnellen, interkommunalen Regio- und Schnellbuslinien sowie der SPNV als übergeordnetes Netz, an dem sich der innerstädtische ÖPNV orientieren soll. Um der lokalen Bevölkerung einen einfachen und regelmäßigen Umstieg auf die übergeordneten Linien sowie eine hohe Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen zu ermöglichen, ist zu prüfen, ob Stadtbuslinien eingeführt werden können.

Bevor diese Maßnahme umgesetzt werden kann, wird jedoch empfohlen eine genauere Betrachtung der Bedarfe und Möglichkeiten sowie eine konkrete Planung von innerstädtischen Verkehren in einem Stadtbuslinienkonzept prüfen zu lassen.

Für die Stadt Rheda-Wiedenbrück kommen insbesondere Linien infrage, die die Außenbereiche der beiden zentralen Stadtteile mit einer regelmäßigen Taktung anbinden (vgl. Abbildung 1-8). Dabei können sowohl Anwohnenden als auch Mitarbeitende der dort ansässigen Unternehmen von einem innerstädtischen ÖPNV-System profitieren. Die Vorschläge für Stadtbuslinien, die hier als Beispiel aufgeführt sind und im Falle einer Umsetzung konkret geplant werden müssten, sind als Ringlinien vorgesehen und befahren jeweils einen der beiden Stadtteile (ggf. als Zweirichtungslinie).

Für eine verbesserte Verbindung zwischen den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück wird empfohlen die An- und Abfahrtzeiten der Regional- und Schnellbuslinien am Bahnhof Rheda zu ändern bzw. diese Änderung zu prüfen, denn durch versetzte An- und Abfahrtzeiten kann die Taktung zwischen Rheda und Wiedenbrück von 60 auf ggf. 20 bis 30 Minuten reduziert werden.

Bei der konkreten Planung der Stadtbuslinien sind drei wichtige Faktoren zu berücksichtigen:

- ▶ Die Stadtbuslinien dienen hauptsächlich als Zubringerverkehre zu den Regional- und Schnellbuslinien. Deswegen ist die Anbindung an mindestens eine zentrale Haltestelle von großer Bedeutung (z.B. Bahnhof Rheda oder Kreisverwaltung Wiedenbrück)
- ▶ Die Stadtbuslinien sind so zu planen, dass eine Überschneidung mit dem Radvorbehaltsnetz (Maßnahme R1) auf ein Minimum reduziert wird, denn insbesondere auf Radvorrangrouten würde der Radverkehr den ÖPNV stark abbremsen und je nach Tageszeit für Verspätungen sorgen.
- ▶ Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist darüber zu entscheiden, ob die Stadt die Fahrzeuge selber anschafft oder ein Verkehrsunternehmen für den Betrieb der Linien beauftragt wird. Je

nachdem welche Variante gewählt wird, ist mit unterschiedlich hohen Kosten zu rechnen und kann es ggf. sinnvoller sein, Linienbusse anstatt Kleinbusse fahren zu lassen.

Mit Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität ist zu prüfen, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden können, um THG-Emissionen einsparen zu können. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass neue barrierefreien Bushaltestellen eingerichtet werden müssen, die ggf. mit Grunderwerbskosten einhergehen. Weiterhin ist langfristig zu prüfen, ob die Fahrzeuge perspektivisch autonom fahren können.

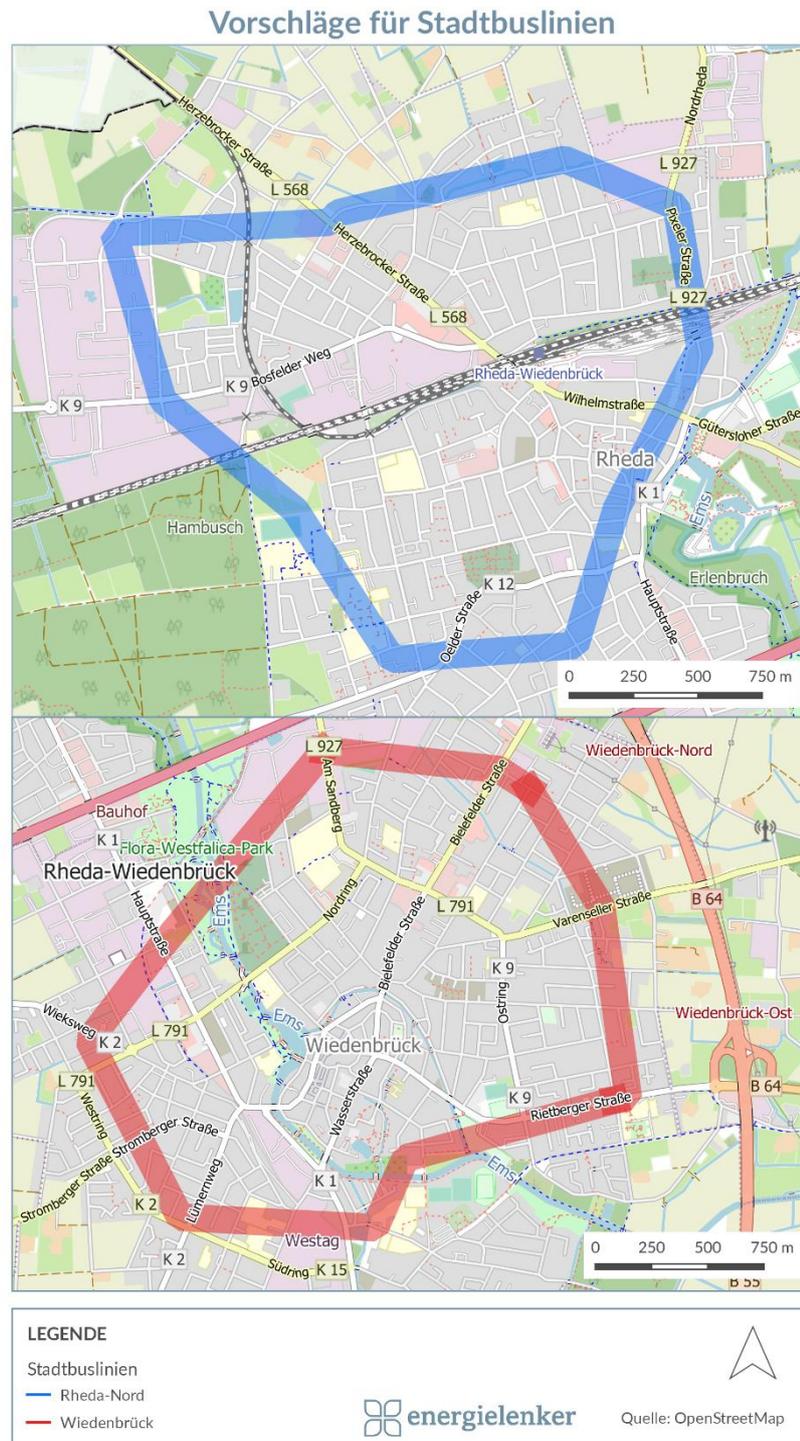


Abbildung 1-8: Vorschläge für Stadtbuslinien in der Stadt Rheda-Wiedenbrück [eigene Darstellung]

- Handlungsschritte**
1. Bedarfs- und Potenzialanalyse (ggf. in einem Stadtbuskonzept)
 2. Prüfen von genaueren Linienvläufen (ggf. in Kombination mit einem externen Planungsbüro)
 3. Beauftragung eines Busunternehmens / Anschaffung von Fahrzeugen und Einstellen von Personal
 4. Einführung der Buslinie(n)
 5. Evaluation und ggf. Anpassung

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück, Kreis Gütersloh, VVOWL
 - ▶ Ggf. Busunternehmen (muss beauftragt werden)
 - ▶ Ggf. Planungsbüro
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, nur für E-Mobilität im ÖPNV)
- Kosten**
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Betriebskosten
- ▶ Stadtbuskonzept. 30.000-60.000 €
 - ▶ Planung neuer Linienvläufe von Buslinien ggf. mit hohen Planungskosten verbunden
 - ▶ Anschaffungskosten Linienbus: 250.000 – 600.000 € (wird ggf. teilweise vom Verkehrsunternehmen übernommen)
 - ▶ Laufende Betriebs- und Personalkosten: ca. 4 € pro km zzgl. Wartung, Steuern, etc.
 - ▶ Ggf. Grunderwerbskosten und Kosten für den Bau von neuen Bushaltestellen
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Kaum umsetzbar vor der Neuvergabe des Linienbündels (2029) – es sollte jedoch bereits zeitnah versucht werden die Weichen zu stellen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Verbesserte Kommunikation / Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten

ÖV4

LEITZIEL	Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzende, Schulkinder, Menschen mit Behinderung
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Steigerung der Nutzungsqualität des ÖPNV; Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV

Ausgangssituation

Die Nutzung des ÖPNV hängt stark von der Attraktivität des Angebotes ab. Neben der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes, ist grundsätzlich die Kenntnis über die bestehenden vielfältigen ÖPNV-Angebote, Tarife und Verbindungsmöglichkeiten relevant. Damit nimmt die Informationsvermittlung dessen einen wichtigen Stellenwert ein und sollte auch außerhalb von Fahrzeugen und Haltestellen möglich sein. Sie geben Aufschluss darüber, wie und mit welchen Verkehrsmitteln eine Strecke von A nach B mit dem ÖPNV zurückgelegt werden kann. So können sich die Nutzende einfach über Angebote informieren. Dafür bestehen in Westfalen und in ganz NRW bereits zwei Portale/Apps: WestfalenTarif App und Mobil.nrw App.

Neben der Informationsvermittlung über die bestehenden Angebote und Verbindungsmöglichkeiten, wurde im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung auch die Kommunikation im laufenden Betrieb kritisiert. Insbesondere die fehlenden Informationen zu Verspätungen und Ausfälle von Fahrten werden nicht rechtzeitig mit den Nutzenden kommuniziert. Am Bahnhof in Rheda existiert bereits ein digitales Fahrgastinformationssystem. Über die digitalen Anzeigen lassen sich Abfahrtszeiten übersichtlich darstellen und Informationen zu Verspätungen einbinden. Der Informationsfluss zum Kunden wird auf diese Weise verbessert und kann zu einer Steigerung der Nutzungsqualität des ÖPNV beitragen.

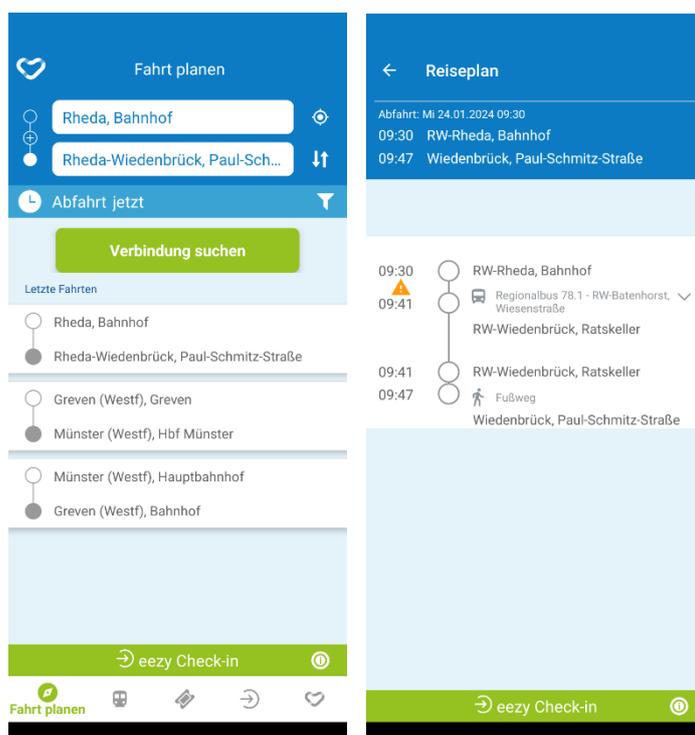


Abbildung 1-9: WestfalenTarif-App
[eigene Aufnahme]

Maßnahme

Zur Verbesserung der Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten, sollte die Stadt Rheda-Wiedenbrück die vorhandenen Portale/Apps stärker bewerben – zum Beispiel durch die Integration eines Hinweises auf der eigenen Homepage. Auch Informationen zu den weniger bekannte Angeboten sollten hier geteilt werden (wie bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und Angebote für die letzte Meile, bspw. Carsharing) (vgl. Maßnahmen ÖV2 und M1) und zu Möglichkeiten, wie Fahrradmitnahme (vgl. Maßnahme IM3). Da sich die digitale Informationsvermittlung allerdings nicht für alle Personen eignet und manche Personen nicht über ein eigenes Smartphone verfügen, sollten die Informationen zum bestehenden ÖPNV-Angeboten, Tarifen und Verbindungsmöglichkeiten weiterhin auch analog und vor Ort an den Haltestellen sowie an persönlichen Infoständen zugänglich sein.

Dafür können zum Beispiel dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) mit Echtzeitinformationen sowie Informationen über Baustellen, Umleitungen, Großveranstaltungen etc. an zentralen Haltestellen dienen. Die sich aktualisierenden Abfahrtszeiten und Informationen zu Verspätungen oder Fahrtänderungen, verbessern so den Informationsfluss und damit die Nutzungsqualität des ÖPNV, wie es an der Mobilstation am Bahnhof Rheda bereits der Fall ist. Zur Unterstützung sehgeschwacher Fahrgäste können die Anzeigen um die Funktion der akustischen Bedarfsansage ergänzt werden. Dabei werden die aktuellen Informationen der Haltestelle auf Tastendruck akustisch übermittelt. Dort, wo ein DFI eingerichtet wird, sollte auch eine akustische Bedarfsansage mit integriert werden.

An den weniger stark frequentierten Haltestellen, an denen kein DFI eingerichtet wird, sollten die Informationen weiterhin analog zugänglich sein und immer aktuell gehalten werden. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass die Informationen unkompliziert und einfach wahrnehmbar sind. Komplexe Linienfahrpläne und Tarifgestaltungen verhindern häufig eine verstärkte ÖPNV-Nutzung. Es sollte also ein gut lesbarer Linienfahrplan an allen Haltestellen zu finden sein und mögliche Fahrplanänderungen stets aktualisiert werden. Auch ein Flyer mit aktuellen Informationen zum ÖPNV-Angebot in der Stadt Rheda-Wiedenbrück, anlehnend an den Antrag der Verkehrswendeinitiative vom 17.11.2022, kann zu einer erhöhten Nutzung beitragen und ist an öffentlichen Stellen (z.B. Bahnhof, Stadthalle, etc.) auszulegen.

- Handlungsschritte**
1. Identifikation von Umsetzungsmöglichkeiten und Standorten
 2. Absprache mit den zuständigen Akteuren
 3. Sukzessive Umsetzung / aktive Öffentlichkeitsarbeit
 4. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Verkehrsunternehmen (VVOWL)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / VVOWL
 - ▶ Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ DFI: ca. 30.000 € pro Stk. (je nach Leistung und Ausstattung)
 - ▶ Weitere Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Einfache Umsetzung, wenn zeitliche Ressourcen vorhanden sind

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

1.5 GEMEINSAM SIND WIR FLEXIBEL UND VIELFÄLTIG UNTER- WEGS!

Eine weitere Möglichkeit zur Attraktivierung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNV, ist die Förderung von intermodalen Wegeketten bzw. der Nutzung mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg. Durch attraktive Angebote und gebündelte Umsteigepunkte kann die Intermodalität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück nachhaltig gestärkt werden.



Abbildung 1-10: Mobilstation am Bahnhof in Rheda

[eigene Aufnahme]

Tabelle 1-11: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Intermodalität

Nr.	Titel
IM1	Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Wiedenbrück
IM2	Errichtung von Mini-Mobilstationen in den Wohnsiedlungen
IM3	Einrichten von Fahrradabstellanlagen an allen (regelmäßig genutzten) Haltestellen

Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Wiedenbrück

IM1

LEITZIEL	Gemeinsam sind wir flexibel und vielfältig unterwegs!
ZIELGRUPPE	Anwohnenden, Tourist*innen, mobile Personen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivitätssteigerung von alternativen Angeboten, Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils am Umweltverbund und Reduktion der privaten Pkw-Anzahl

Ausgangssituation

Um die Mobilität in Rheda-Wiedenbrück zukünftig nachhaltiger zu gestalten, sind verschiedene Verkehrsmittel mit dem ÖPNV zu verknüpfen. Dies kann mit Hilfe von Mobilstationen erfolgen. Mobilstationen machen den ÖPNV durch die Anbindung von anderen Mobilitätsangeboten besser erreichbar und somit attraktiver.

Aktuell befindet sich bereits eine Mobilstation am Bahnhof Rheda. Seit einigen Jahren wird über eine weitere Mobilstation für den Stadtteil Wiedenbrück gesprochen. Wie aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten zu erkennen ist, wünscht sich die Bevölkerung ein ähnlich attraktives Angebot, wie es am Bahnhof Rheda bereits besteht. Somit besteht großes Potenzial, Alltagswege besser verknüpfen und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagern zu können.

Maßnahme

Zur Stärkung des ÖPNV-Anteils am Modal Split und zur Förderung von intermodalen Wegen ist für den Stadtteil Wiedenbrück eine große Mobilstation zu errichten. Als Standort eignet sich hier der Parkplatz „An der Schanze“, welcher in unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle „Paul-Schmitz-Straße“ liegt. Vorteil des Standortes an der Schanze ist die direkte Busanbindung der Regionalbuslinien 70, 76 und 79.

Um ein einheitliches Mobilitätsangebot in der Stadt schaffen zu können, soll sich die Ausstattung der Mobilstation stark an der Ausstattung der Mobilstation am Bahnhof Rheda orientieren. Je nach Bedarf und Größe der Fläche, die zur Verfügung steht, kann das Angebot jedoch von dem am Bahnhof abweichen. Beispielhafte Elemente, die an der Mobilstation an der Schanze untergebracht werden könnten, sind:

- ▶ Digitale Fahrgastinformation
- ▶ Carsharing
- ▶ Lastenrad-Sharing
- ▶ Ausreichend überdachte Fahrradabstellanlagen
- ▶ Pkw-Stellplätze (teilweise mit öffentlicher Ladeinfrastruktur, ggf. Behindertenstellplätze)
- ▶ Packstation / Mikrodepot
- ▶ Sitzmöglichkeit, Informationsstele und Wegweisung

Bei der Errichtung neuer Mobilstationen sollten die Angebote aktiv an die Bevölkerung weitergetragen und auf die Vorteile aufmerksam gemacht werden. Für den Erfolg der Maßnahme spielt somit u.a. die Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle. Um die Wiedererkennbarkeit der Mobilstationen zu erhöhen, soll die Mobilstation möglichst ein gleiches Design, wie die am Bahnhof Rheda bekommen. Hier kann sich an den Farben und Gestaltungselementen von mobil.nrw orientiert werden.

- Handlungsschritte**
1. Prüfung der Gegebenheiten vor Ort / verfügbare Fläche
 2. Ggf. Bedarfsanalyse der Bevölkerung
 3. Entwicklung eines Ausbaustandards samt Mobilitätsangebot
 4. Absprache mit Akteuren und VVOWL /Kreis Gütersloh
 5. Sukzessive Umsetzung der Maßnahme
 6. Öffentlichkeitsarbeit
 7. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026			2027				2028				2029				2030					
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Kreis Gütersloh
 - ▶ Zuständiges Verkehrsunternehmen (VVOWL)
 - ▶ Mobilitätsdienstleister (Carsharing, TIER, etc.)
 - ▶ KEP-Dienstleister
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen Mobilität in städtischen Regionen (FöRi nachhaltige städtische Mobilität) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Unterhaltungskosten
- ▶ Digitale Fahrgastinformation: ca. 30.000 €
 - ▶ Carsharing-Fahrzeug: Je nach Anbieter können sich die Kosten stark unterscheiden, jedoch bei einem externen Angebot ist mit geringen Kosten zu rechnen (ggf. + Stellplatz und Ladesäule)
 - ▶ Packstation/Mikrodepot: i.d.R. Kostenübernahme durch Dienstleister (sonst abhängig von der Größe und Ausstattung)
 - ▶ Überdachte Fahrradabstellanlagen:
 - ▶ Anlehnbügel: 250 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Überdachung: mind. 15.000 €
 - ▶ Stele und Wegweisung der Mobilstation: ca. 10.000 €
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Umgestaltung auf der Schanze noch nicht absehbar

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Errichtung von Mini-Mobilstationen in den Wohnsiedlungen

IM2

LEITZIEL	Gemeinsam sind wir flexibel und vielfältig unterwegs!
ZIELGRUPPE	Anwohnenden, alle mobilen Personen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivitätssteigerung von alternativen Angeboten, Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils am Umweltverbund und Reduktion der privaten Pkw-Anzahl

Ausgangssituation

Neben den großen Mobilstationen verbergen sich bereits hinter einer einfachen Verknüpfung von Verkehrsmitteln große Potenziale zur Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität. Denn häufig stellt eine schlechte Erreichbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten eine Nutzungsbarriere dar, die dafür sorgt, dass diese als unattraktive Alternativen zum Pkw wahrgenommen werden. Dementsprechend können geeignete Angebote für die erste und letzte Meile dazu beitragen, die Nutzungsqualität des ÖPNV zu erhöhen.

Bislang existieren einige Mobilitätsangebote in der Stadt Rheda-Wiedenbrück, die die nachhaltige Mobilität in der Stadt fördern, wie z.B.:

- ▶ Carsharing
- ▶ Öffentliche Ladeinfrastruktur
- ▶ Radstation mit Leih- und Reparaturmöglichkeit
- ▶ E-Scooter-Sharing

Obwohl bereits einige Mobilitätsangebote in der Stadt vorhanden sind, wurde in mehreren Beteiligungsformate die Distanz zu den Angeboten (z.B. Carsharing) als Defizit genannt. Die große Distanz zu öffentlichen Mobilitätsangeboten erhöht die Hemmschwelle für eine regelmäßige Nutzung und verhindert eine Verlagerung von Modal Split-Anteilen auf den Umweltverbund.

Maßnahme

Um die Erreichbarkeit von Mobilitätsangeboten in der Stadt zu verbessern, können sogenannte Mini-Mobilstationen errichtet werden. Im Vergleich zu einer großen Mobilstation, wie zum Beispiel am Bahnhof oder zukünftig auf der Schanze in Wiedenbrück (siehe IM1), verfügen Mini-Mobilstationen über ein eingeschränktes Mobilitätsangebot, da die Angebote hauptsächlich für die lokale, vor Ort lebende Bevölkerung zur Verfügung steht. Um die Bevölkerung erreichen zu können, die sonst keinen Zugriff auf die städtischen Angebote hat, sollen die Mini-Mobilstationen gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt werden, sodass eine Mobilstation für jede Person in der Stadt fußläufig zu erreichen ist. Dabei können sowohl bestehende Bushaltestelle zu Mobilstationen umgebaut als auch neue Mobilstationen / Haltestellen geschaffen werden. Die Karte in Abbildung 1-11 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt eine beispielhafte Verteilung von Mobilstationen, mit der alle Siedlungsbereiche der Stadt abgedeckt wären.

Die Ausstattung der Mini-Mobilstationen kann je nach Lage und verfügbarem Platz unterschiedliche Angebote beinhalten. Generell kommen folgende Angebote für eine Mini-Mobilstation in Frage:

- ▶ (E-)Carsharing (vgl. Maßnahme M1)
- ▶ Lastenrad-Sharing (geeignet für kurze innerstädtische Wege: z.B. Einkaufsweg)
- ▶ Packstation / Mikrodepot (Bündelung von KEP-Diensten und Reduktion von Verkehrsaufkommen)
- ▶ Dezentrale Ladeinfrastruktur (vgl. Maßnahme M5)

- ▶ Haltepunkt für das On-Demand-Verkehrsangebot und ggf. einer der neuen Stadtbuslinien (vgl. Maßnahme ÖV2 und ÖV3)
- ▶ Fahrradabstellmöglichkeiten (Anlehnbügel / Fahrradboxen)
- ▶ Reparaturstationen für den Radverkehr
- ▶ Abstellflächen für E-Scooter

Bei der Errichtung neuer Mobilstationen sollten die Angebote aktiv an die Bevölkerung weitergetragen und auf die Vorteile aufmerksam gemacht werden. Für den Erfolg der Maßnahme spielt somit u.a. die Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle. Um die Wiedererkennbarkeit der Mobilstationen zu erhöhen, sollen alle Mobilstationen möglichst ein gleiches Design bekommen. Hier kann sich an den Farben und Gestaltungselementen von mobil.nrw orientiert werden, wie es am Bahnhof Rheda geschehen ist.

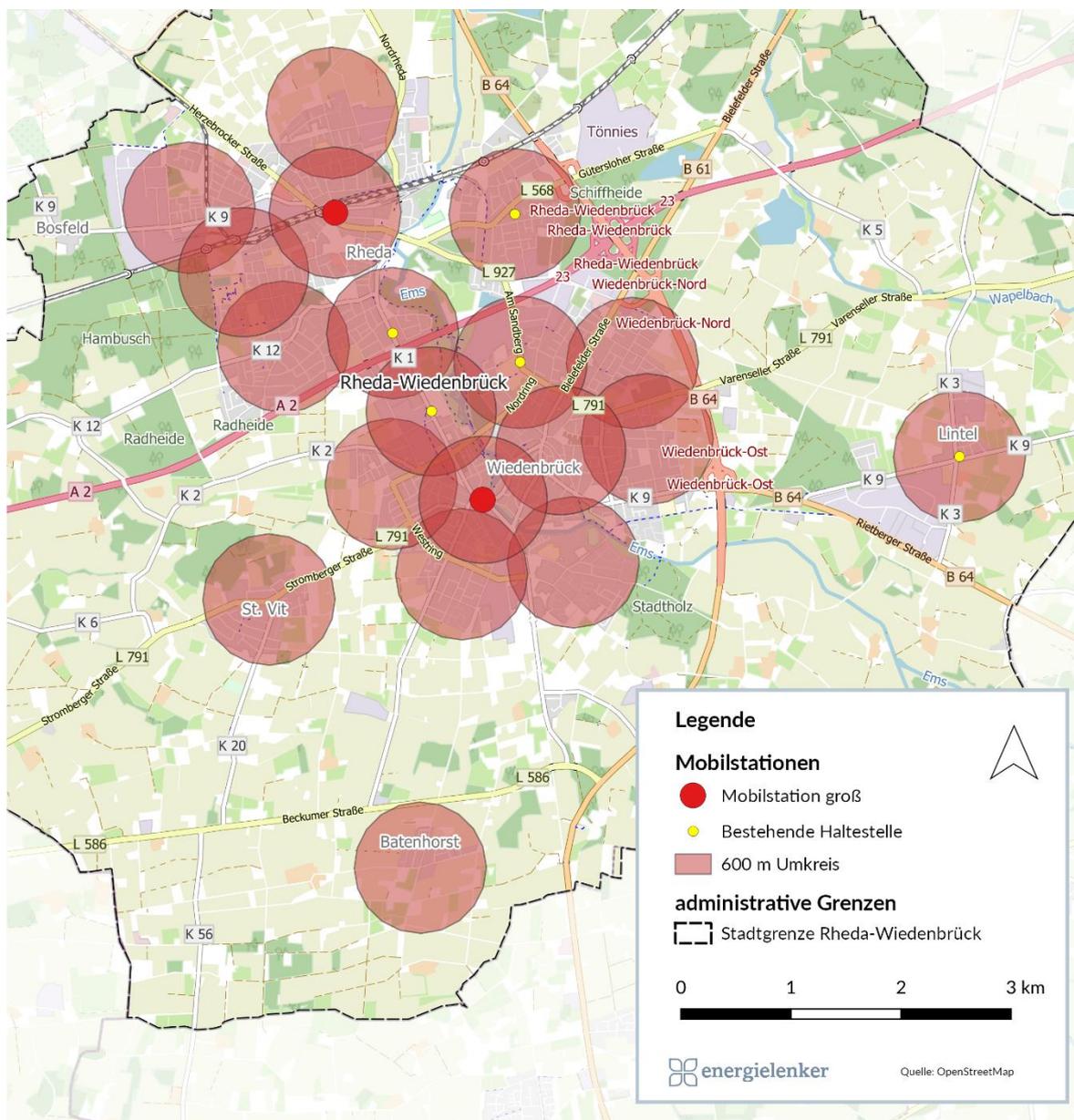


Abbildung 1-11: Beispielhafte Verteilung von Mobilstationen im Stadtgebiet von Rheda-Wiedenbrück [eigene Darstellung]

- Handlungsschritte**
1. Definition und Prüfung von geeigneten Standorten
 2. Ggf. Bedarfsanalyse der Bevölkerung
 3. Entwicklung eines Ausbaustandards samt Mobilitätsangebot
 4. Absprache mit Akteuren und ggf. Anwohnenden
 5. Sukzessive Umsetzung der Maßnahme
 6. Öffentlichkeitsarbeit
 7. Evaluation und ggf. Ausweitung des Angebotes

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Mobilitätsdienstleister (Carsharing, etc.) und KEP-Dienstleister
 - ▶ Ggf. Stromversorger

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen Mobilität in städtischen Regionen (FöRi nachhaltige städtische Mobilität)
 - ▶ Förderprogramm progres.nrw – Emissionsarme Mobilität
 - ▶ E-Lastenfahrrad: 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, max. 4.200 €
 - ▶ Lastenfahrrad (ohne Motor): 500 € je Fahrrad

- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Unterhaltungskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Carsharing-Fahrzeug: Je nach Anbieter können sich die Kosten stark unterscheiden, jedoch bei einem externen Angebot ist mit geringen Kosten zu rechnen (ggf. + Stellplatz und Ladesäule)
 - ▶ Lastenfahrrad: 2.500-7.500 € (je nach Modell und Antrieb) + Abstellmöglichkeit
 - ▶ Dezentraler Ladepunkt: Umrüstung Laterne: ca. 2.500 €
 - ▶ Packstation/Mikrodepot: i.d.R. Kostenübernahme durch Dienstleister (sonst abhängig von der Größe und Ausstattung)
 - ▶ Ggf. Tiefbaukosten

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Im Neubau relativ einfach zu berücksichtigen
 - ▶ Im Bestand aufgrund der fehlenden Flächen kompliziert
 - ▶ Hohe Umsetzbarkeit: viele städtische Flächen identifiziert

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Einrichten von Fahrradabstellanlagen an allen (regelmäßig genutzten) Haltestellen

IM3

LEITZIEL	Gemeinsam sind wir flexibel und vielfältig unterwegs!
ZIELGRUPPE	ÖPNV-Nutzende, Radfahrende, Schulkinder
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes, Indirekter Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV und Radverkehrs

Ausgangssituation

Neben vollständigen Mobilstationen verbergen sich bereits hinter einer besseren Verknüpfung von Rad und ÖPNV große Potenziale zur Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität. Denn häufig stellt eine schlechte Erreichbarkeit von Haltestellen eine Nutzungsbarriere dar, die dafür sorgt, dass der ÖPNV als unattraktive Alternative zum MIV wahrgenommen wird. Dementsprechend können geeignete Angebote für die erste und letzte Meile dazu beitragen, die Nutzungsqualität des ÖPNV zu erhöhen. Dazu zählt beispielsweise die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen im Stadtgebiet.

Entscheidende Aspekte sind bei der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen vor allem der Diebstahl-, Vandalismus- und Witterungsschutz. Vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung der Elektromobilität im Radverkehr, gewinnen vor allem Sicherheitsaspekte zunehmend an Bedeutung. Moderne E-Bikes und Pedelecs sind mit deutlich höheren Anschaffungskosten verbunden als herkömmliche Fahrräder. Daher kommt insbesondere an Bushaltestellen die Notwendigkeit sicherer Abstellanlagen eine hohe Bedeutung zu. Unter sicheren Abstellmöglichkeiten werden im Rahmen der Diebstahl- und Vandalismussicherheit vor allem Anlehnbügel, Fahrradboxen und Radstationen gesehen. Neben der Möglichkeit des Fahrradparkens, kann außerdem die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im Bus die Kombination von Rad und Bus attraktiver machen und zu einer Alternative zum Zurücklegen von Strecken mit dem eigenen Pkw werden.

Maßnahme

Zur Förderung der Kombination von Rad und Bus, sollen im Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrück an stark frequentierten Haltestellen geeignete Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Dabei sollte insbesondere darauf geachtet werden, dass Diebstahl- und Vandalismussicherheit gegeben ist. Aber auch Witterungsschutz ist von Bedeutung. Zusätzlich kann auch eine mögliche Ausstattung mit Lademöglichkeiten für E-Bikes geprüft werden. Wie bereits unter Maßnahme R6 vorgeschlagen, wird beispielhaft an folgenden Standorten die Einrichtung von Anlehnbügeln mit Überdachung und ggf. Fahrradboxen empfohlen:

- ▶ Bahnhof Rheda
- ▶ Schlossstraße
- ▶ Amtsgericht/Museum

Darüber hinaus wird empfohlen, auch an vielbesuchten (Schul-)Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen einzurichten, um eine Verlagerung von Alltags- und Schulwegen auf den Umweltverbund zu fördern.

Weiterhin ist die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in den entsprechenden Bussen stärker zu vermitteln. Dies kann zum Beispiel an den Haltestellen selbst, auf der Website der Stadt Rheda-Wiedenbrück oder in den Mobilitätsapps passieren (vgl. Maßnahme ÖV4). Ggf. braucht es hierzu Rücksprache mit dem Verkehrsunternehmen VVOWL, ob und wann die Fahrradmitnahme möglich sein kann oder ob zu bestimmten Tages- und Jahreszeiten Fahrradanhänger möglich sind.

- Handlungsschritte**
1. Bedarfsermittlung und Priorisierung der Bushaltestellen
 2. Auswahl der Art und Anzahl der Abstellanlagen
 3. Sukzessiver Umbau der Fahrradabstellanlagen
 4. Bewerbung der Fahrradmitnahme im Bus
 5. Instandhaltung und Pflege
 6. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Verkehrsunternehmen (VVOWL)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Eigenmittel der weiteren zuständigen/beteiligten Akteure
 - ▶ Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Förderquote: Maximal 75 %)
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Anlehnbügel: ca. 250,00 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradüberdachung (je Modell und Größe): ca. 7.500 – 15.000 € / Stk. zzgl. Montage
 - ▶ Fahrradbox (für ein Fahrrad): ca. 1.000-2.500 € / Stk. zzgl. Montage
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Gute Umsetzbarkeit
 - ▶ Der fehlende Flächenbedarf an den Haltestellen könnte die Umsetzung erschweren
 - ▶ Sobald Eingriffe in den MIV vorgesehen sind, ist mit Widerstand zu rechnen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

1.6 WIR FAHREN NACHHALTIG, GEMEINSAM UND ELEKTRISCH!

Der motorisierte Individualverkehr ist nach wie vor für einen Großteil der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Stadt verantwortlich. Mit dem Ziel, dies zu ändern, gilt es motorisiertes Verkehrsaufkommen sowohl zu reduzieren als auch auf alternative Antriebsformen oder Mobilitätsformen zu setzen.



Abbildung 1-12: Carsharing-Angebot am Bahnhof Rheda
[eigene Aufnahme]

Tabelle 1-12: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich MIV

Nr.	Titel
M1	Ausweitung des Carsharing-Angebots auf die Quartiere und Wohngebiete
M2	Einrichten eines nachhaltigen Parkraummanagements in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück
M3	Schaffung eines digitalen Parkleitsystems
M4	Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV
M5	Ausbau der dezentralen Ladeinfrastruktur
M6	Prüfung und Ausweitung der Einbahnstraßenregelung sowie Straßensperrungen zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehren
M7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit bezgl. Fördermittel und THG-Quoten für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und einer privaten Ladeinfrastruktur

Ausweitung des Carsharing-Angebots auf die Quartiere und Wohngebiete**M1**

LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
ZIELGRUPPE	MIV-Fahrenden, Anwohnenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduktion der Anzahl an privaten Pkw in der Stadt und Senkung der verkehrsbedingten THG-Emissionen

Ausgangssituation

Statistiken des Umweltbundesamtes (2022) zufolge wird der private Pkw durchschnittlich nicht mehr als eine Stunde pro Tag genutzt. In den verbleibenden 23 Stunden stehen die Fahrzeuge entweder auf privaten Grundstücken oder öffentlichem Grund, wo sie viel des ohnehin begrenzten Raumes einnehmen. Viele Menschen benötigen jedoch in regelmäßigen Abständen einen Pkw und sind auf gewisse Eigenschaften des motorisierten Individualverkehrs (MIV) angewiesen.

Der Privatbesitz von Kfz führt im Verhältnis zur Nutzungszeit zu einer erhöhten Quote an Fahrzeugen pro Einwohner*innen. Eine Möglichkeit die Anzahl an Fahrzeugen zu reduzieren und die Anzahl der Nutzenden pro Fahrzeug zu erhöhen bieten Sharing-Angebote. Carsharing stellt eine Alternative zum eigenen Pkw dar und reduziert die Anzahl der Pkw im Stadtgebiet bei gleichbleibender Verfügbarkeit eines Fahrzeugs für private Wegezwecke.

Das bestehende Carsharing-Angebot in der Stadt Rheda-Wiedenbrück mit mehreren zentralen Standorten wird laut der Befragung der lokalen Agenda 21 bereits gut angenommen. Nichtsdestotrotz wurde im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung insbesondere die große Distanz zu den Wohngebieten als Kritikpunkt erwähnt, was bei einer Ausweitung des Angebotes mitgedacht werden kann.

Maßnahme

Zur Reduktion der Anzahl an Pkw in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist zu prüfen, ob das bestehende Carsharing-Angebot auf die Quartiere und Wohngebiete ausgeweitet werden kann. Denn so kann die Attraktivität des Angebotes erhöht und evtl. eine Alternative für die letzte Meile geschaffen werden.

Ziel ist es, die Carsharing-Standorte an (Mini-)Mobilstationen (vgl. Maßnahmen IM1 und IM2) mit anderen Mobilitätsangeboten zu verbinden. Bei der Entwicklung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum sind die Vorschriften des Carsharinggesetzes (CsgG) einzuhalten. Damit auf einem Stellplatz ausschließlich Car-Sharing-Autos parken dürfen, sind die Verkehrszeichen 314 oder 315 (Parken) in Verbindung mit dem Verkehrszeichen 1010-70 (Car-Sharing-Stellplatz) anzubringen.

Um das Angebot so nachhaltig wie möglich gestalten zu können, ist zu prüfen, ob Carsharing-Fahrzeuge mit E-Antrieb zur Verfügung gestellt werden können. Dabei ist die entsprechende Ladeinfrastruktur an den (Mini-)Mobilstationen zu berücksichtigen.

Alternativ zum bereits bestehenden Carsharing-Angebot besteht die Möglichkeit Carsharing mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot zu verknüpfen. Das sogenannte Linien-E-Carsharing, was seit April 2022 in der Gemeinde Borgholzhausen zur Verfügung steht, soll die Nutzung des ÖPNV stärken und gleichzeitig eine attraktive Lösung für die letzte Meile bieten. So können Personen mit einem Nahverkehrsticket kostenlos auf die E-Carsharing-Fahrzeuge zugreifen und problemlos in die eigene Wohnsiedlung fahren. Für die Stadt Rheda-Wiedenbrück ist mit Bezug auf die Mini-Mobilstationen zu prüfen, ob ein derartiges Angebot in Frage kommen würde und die Attraktivität des Busangebotes steigern könnte.

- Handlungsschritte**
1. Bedarfsermittlung
 2. Absprache mit externen Anbietern / Schaffung eines städtischen Angebotes
 3. Standortplanung
 4. Sukzessive Umsetzung
 5. Öffentlichkeitsarbeit
 6. Evaluation / Ausweitung / Instandhaltung

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Ford / ggf. anderer Anbieter oder Initiative
 - ▶ VVOWL
 - ▶ Stromversorger / Ladeinfrastrukturbetreiber
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) (Förderung bis zu 80 % Zuschuss)
 - ▶ Progres.nrw – Emissionsarme Mobilität (individuelle Förderhöhe; bspw. für Ladeinfrastruktur, Konzepte o.ä.)
 - ▶ Förderrichtlinie Elektromobilität (individueller Zuschuss für die Anschaffung von E-Fahrzeugen)
- Kosten**
- Planungs- und ggf. Investitionskosten, ggf. Betriebs- und Unterhaltungskosten
- ▶ Kosten sehr stark von der Ausgestaltung des Carsharings abhängig (Kooperation mit einem gewerblichen Anbieter oder eigenständige Lösung)
 - ▶ Bei eigenständigem Betrieb je nach Art und Anzahl der Fahrzeuge einmalige Investitionskosten in Höhe von ca. 25.000-30.000 € (E-Fahrzeug) sowie Unterhaltungskosten
 - ▶ Unterhaltungskosten: ca. 800-1000 € jährlich zzgl. Fahrzeug-Telematik o.ä.
 - ▶ Ladeinfrastruktur: zwischen 2.500 und 15.000 € pro Ladesäule (abhängig von der Ausstattung: Ladelaterne / Ladesäule)
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Im Neubau relativ einfach zu berücksichtigen
 - ▶ Im Bestand aufgrund der fehlenden Flächen kompliziert
 - ▶ Hohe Umsetzbarkeit: viele städtische Flächen identifiziert

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Einrichten eines nachhaltigen Parkraummanagements in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück M2

LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrenden, Anwohnenden, Tourist*innen, Mitarbeitenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten sowie Reduktion der Anzahl der Pkw in der Innenstadt

Ausgangssituation

Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie in den Akteursgesprächen wurde festgestellt, dass die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten durch den ruhenden Verkehr stark beeinträchtigt wird. Insbesondere in Wiedenbrück geht der Charme der alten Fachwerkhäuser durch parkende Pkw verloren. Neben den parkenden Pkw wird die Innenstadt auch durch Parksuchverkehre belastet, da Besuchenden / Tourist*innen einen kostenfreien straßenbegleitenden Stellplatz suchen.

Wie aus dem Dialog mit den Gewerbevereinen deutlich wurde, ist in den Innenstädten mit zwei verschiedenen Kundengruppen zu rechnen. Einerseits die ortskundigen Kunden, die kurz in die Innenstadt fahren, um kleine Einkäufe zu erledigen. Andererseits Tourist*innen und Besuchenden, die am Wochenende durch die Innenstadt bummeln und für einen längeren Zeitraum in der Stadt anwesend sind. Im Rahmen eines sinnvollen Parkraummanagements sind beide Zielgruppen so zu berücksichtigen, dass die Bedürfnisse der Kunden gedeckt und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität sowie die Attraktivität des nicht-motorisierten Verkehrs gestärkt werden.

Maßnahme

Um die Nutzung der Parkplätze effizienter zu gestalten, ist es sinnvoll, ein Parkraummanagement einzurichten. Hierzu stehen einer Kommune verschiedene Instrumente zur Verfügung. Ziel ist, dass Nutzende sich überlegen, ob die Fahrt mit dem Kfz in die Innenstadt wirklich notwendig ist, oder ob nicht auch andere Verkehrsmittel sinnvoll genutzt werden können. Voraussetzung hierfür ist ein entsprechendes Alternativangebot.

Für ein sinnvolles Parkraummanagement braucht es zum einen die bereits existierenden großen Parkplätze in und rund um die Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück, die teilweise monetär (zeitlich unbegrenzt) und kostenlos (zeitlich unbegrenzt) genutzt werden können. Diese sind entsprechend zu pflegen und vorrangig von Pkw-Fahrenden zu nutzen, da die Flächenkonkurrenz und der Konflikt mit der Aufenthaltsqualität, Gastronomie und anderen Verkehrsteilnehmenden hier am geringsten ist. Weiterhin sollen Parksuchverkehre verringert werden. Hierzu kann zum Beispiel ein digitales Parkleitsystem genutzt werden, welches die großflächigen Parkplätze mit der Anzahl an verfügbaren Stellplätzen deutlich anzeigt (vgl. Maßnahme M3).

Zum anderen stehen Stellplätze am Straßenrand als Kurzzeitstellplätze zur Verfügung, wofür ein Zeitraum von maximal einer Stunde empfohlen wird. Hierfür ist eine Parkraumüberwachung notwendig. Um diese so kostengünstig und effizient wie möglich zu gestalten, bieten sich digitale Systeme wie Parksensoren (insb. bei markierten Einzelstellplätzen) oder kameragestützte Auswertungen mithilfe von KI (insb. bei unmarkierten Seitenparkständen, Straßenrandparken) an. Bei Nutzung dieser Systeme kann in Echtzeit geprüft werden, welche Fahrzeuge die Parkdauer von einer Stunde überschritten haben, sodass die Parkraumkontrolle durch das Ordnungsamt effizienter gestaltet werden kann. Anwohnenden mit einem entsprechenden Parkausweis sind von der zeitlichen Begrenzung ausgeschlossen. Außerdem kann eine detaillierte Auswertung der Stellplatzbelegung durchgeführt werden. Mithilfe dieser können gering genutzte Stellplätze identifiziert und ggf. anderen Nutzungen (Entsiegelung/Grünfläche, Außengastronomie, Fahrradstellplätze, Aufenthaltsbereiche) zugeführt werden.

- Handlungsschritte**
1. Definition eines sinnvollen und geeigneten Parkraummanagements (ggf. eine städtische Stellplatzverordnung)
 2. Erfassung aller Stellplätze und Parkplätze in den Innenstädten mit einem sinnvollen System
 3. Definition von Zuständigkeiten
 4. Absprache mit den betroffenen Akteuren
 5. Sukzessive Umsetzung
 6. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Einzelhandelsverbände / Einzelhändler
 - ▶ Ordnungsamt
 - ▶ Anwohnenden
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen Mobilität in städtischen Regionen (FöRi nachhaltige städtische Mobilität) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFund) (bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Personalkosten, Wartungskosten
- ▶ Stellplatzsensorik: ca. 250€ pro Stellplatz
 - ▶ Kosten für ein Parkleitsystem:
 - ▶ ab ca. 5.000 € für einfache Beschilderung
 - ▶ deutliche Kostensteigerung bei Digitalisierung/Dynamisierung des Parkleitsystems: 75.000-150.000 € je nach Art und Umfang
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Es ist mit Widerstand gegen Veränderungen mit Einschränkungen für den MIV zu rechnen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Schaffung eines digitalen Parkleitsystems		M3
LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!	
ZIELGRUPPE	Anwohnenden, Tourist*innen, alle Verkehrsteilnehmende	
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten sowie Reduktion der Anzahl der Pkw in der Innenstadt	

Ausgangssituation

Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie in den Akteursgesprächen wurde festgestellt, dass die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten durch den ruhenden Verkehr stark beeinträchtigt wird. Insbesondere in Wiedenbrück geht der Charme der alten Fachwerkhäuser durch parkende Pkw verloren. Neben den parkenden Pkw wird die Innenstadt auch durch Parksuchverkehre belastet, da Besuchenden / Tourist*innen einen kostenfreien straßenbegleitenden Stellplatz suchen.

Da in Rheda und Wiedenbrück aber auch ausreichend Stellplätze auf den kostenfreien Parkplätzen am Rand der Innenstadt vorhanden sind, sind diese Parksuchverkehre in der Innenstadt ein vermeidbarer Missstand. Mithilfe eines Parkleitsystems, mit dem Autofahrenden über statische oder dynamische Anzeigetafeln Hinweise gegeben werden, wo freie Parkplätze zu finden sind, kann der Parksuchverkehr effizienter gesteuert und in der Innenstadt verringert werden. Im integrierten Stadtentwicklungskonzept für Wiedenbrück aus dem Jahr 2022 wird die Einrichtung eines Parkleitsystems bereits für diesen Stadtteil empfohlen.

Maßnahme

Zur Verringerung der Parksuchverkehre in den Innenstädten Rheda und Wiedenbrück, sollte die Stadt in beiden Innenstädten Parkleitsysteme einrichten. Diese können den Parksuchverkehr effizienter steuern. Es empfiehlt sich dabei, ein digitales, dynamisches System einzurichten, welches nicht nur einen Hinweis zur Verortung von Parkplätzen gibt, sondern auch die Anzahl an freien Stellplätzen anzeigen kann. Dies erfordert jedoch eine kontinuierliche Parkraumerfassung, mit dem der Belegungsstatus ermittelt wird.

Ein digitales Parkleitsystem, kann nicht-ortskundigen Pkw-Fahrenden bei der Abwicklung des Parksuchverkehrs helfen, wenn diese darüber auf zu nutzende Flächen hingewiesen werden. So kann der Parksuchverkehr insgesamt reduziert und die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten erhöht werden.

- Handlungsschritte**
1. Entscheidung über die Art des Parkleitsystems (analog/digital)
 2. Identifikation von geeigneten Parkplätzen für die Umlenkung von Parksuchverkehren
 3. Kontaktaufnahme mit relevanten Akteuren
 4. Prüfen von möglichen Standorten und ggf. geeigneter Sensorik an den Parkplätzen
 5. Umsetzung der Maßnahme in beiden Innenstädten
 6. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025			2026				2027				2028				2029				2030					
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Ggf. Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Gewerbevereine
 - ▶ Tourismusverband (Öffentlichkeitsarbeit)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen Mobilität in städtischen Regionen (FöRi nachhaltige städtische Mobilität) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Stra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten
- ▶ Planungskosten: > 5.000 €
 - ▶ Kosten für ein Parkleitsystem:
 - ▶ ab ca. 5.000 € für einfache Beschilderung
 - ▶ deutliche Kostensteigerung bei Digitalisierung/Dynamisierung des Parkleitsystems: 75.000-150.000 € je nach Art und Umfang
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Schwere Umsetzbarkeit, da Displays nicht ins Gesamtbild der historischen Altstadt passen würden.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV

M4

LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
ZIELGRUPPE	Anwohnende, Gehende, Radfahrende, Tourist*innen
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Reduktion der THG-Emissionen, Indirekter Beitrag zur Reduktion des Modal Split-Anteils im motorisierten Individualverkehr

Ausgangssituation

Attraktive Städte und Gemeinden brauchen lebendige und lebenswerte öffentliche Räume. Ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen mit hohen Geschwindigkeiten beeinträchtigt maßgeblich die Qualität dieser öffentlichen Räume, insbesondere in den Stadtzentren. Im Rahmen der Beteiligungsformate für dieses Mobilitätskonzept ist die Geschwindigkeit des MIV häufig als Diskussionsthema aufgetaucht (47x in der Online-Beteiligungskarte) und eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit thematisiert worden (u.a. an der Bahnhofstraße und Westring). In Rheda-Wiedenbrück liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf vielen innerörtlichen Straßen mit einer wichtigen Verbindungsfunktion aktuell bei 50km/h. Abseits der Hauptverkehrsstraßen liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit größtenteils bei 30 oder 20 km/h.

Aktuell können Städte nur dann eine Geschwindigkeitsreduktion anordnen, wenn soziale Einrichtungen an der betroffenen Straße liegen oder eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden nachgewiesen werden kann (z.B. durch einen Unfallschwerpunkt). Der Stadt Rheda-Wiedenbrück sind damit bisher die Hände gebunden. Um das zu ändern, ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück aber seit dem 24. Oktober 2022 auch offizielles Mitglied der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“. Damit setzt sie sich gemeinsam mit 1051 Städten, Gemeinden, Landkreisen und einem Regionalverband (Stand: 21.03.2024) für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (§45) ein, damit Städte und Gemeinden in Deutschland zukünftig selbst entscheiden können, wo eine Temporeduzierung notwendig ist und umgesetzt werden soll.

Maßnahme

Zur Steigerung der Attraktivität und Sicherheit sowie einer Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück, ist es notwendig, die Geschwindigkeit des MIV im Stadtraum zu reduzieren. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen sollte eine Reduktion der Geschwindigkeiten überprüft werden. Dabei kann sich die Stadt ein Beispiel an anderen großen europäischen Städten nehmen, die bereits Vorreiter für die Schaffung von lebenswerten und attraktiven öffentlichen Räumen durch die Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten sind. So ist der Verkehr von Kraftfahrzeugen in der als verkehrsberuhigte Zone (ZTL) markierten Altstadt von Bologna zum Beispiel täglich von 7 bis 20 eingeschränkt und seit Jahresbeginn 2024 gilt auf vielen Straßen in Bologna ein Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde. In Barcelona besteht ebenfalls auf etwa 75 Prozent aller Straßen ein Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde und auch in großen Teilen von Paris gilt jetzt Tempo 30.

Zwar verfügt die Stadt Rheda-Wiedenbrück aufgrund der Gesetzeslage aktuell nicht über die Möglichkeit, Geschwindigkeitsreduktionen an Straßenabschnitten anzuordnen, wenn dort nicht soziale Einrichtungen liegen oder eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden nachgewiesen werden kann, allerdings ist eine Gesetzesänderung diesbezüglich in Zukunft nicht unwahrscheinlich. Den ersten Schritt dafür hat die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit ihrer Mitgliedschaft bei der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ schon gemacht.

Nun kann bereits vor der Gesetzesänderung überlegt werden, wo eine Temporeduzierung des motorisierten Verkehrs im Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrück sinnvoll bzw. notwendig wäre, um bei eventuellen Handlungsmöglichkeiten schnell reagieren zu können. Weiterhin kann bereits heute an städtischen Straßen, wo eine Umsetzung heutzutage schon möglich ist, über eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachgedacht werden (z.B. Fontainestraße oder Wasserstraße).

Handlungsschritte

1. Prüfung von aktuellen Möglichkeiten einer sinnvollen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
2. Prüfung von Möglichkeiten einer sinnvollen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Falle einer Gesetzesänderung

Im Falle einer Gesetzesänderung

3. Absprache mit betroffenen Akteuren
4. Sukzessive Umsetzung der Maßnahme
5. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

Verantwortung / Akteure

- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers

Kosten

- Planungs- und Investitionskosten
- ▶ Änderungen der Beschilderung: 400 – 600 € / Stk.

Begründung Umsetzbarkeit

- ▶ Umsetzung abhängig von den Entwicklungen auf Bundesebene
- ▶ Nicht absehbare Änderung des Bundesgesetzes

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Ausbau der dezentralen Ladeinfrastruktur

M5

LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
ZIELGRUPPE	MIV-Fahrenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Senkung der THG-Emissionen durch die Förderung der E-Mobilität

Ausgangssituation

Es ist das Ziel der Bundesregierung, dass bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sind. Dafür ist eine entsprechende Ladeinfrastruktur von mindestens eine Million Ladepunkte zu errichten (BMUV 2021). Ein erheblicher Anteil der dazugehörigen Planungsleistungen hinsichtlich Abdeckung, Flächenverfügbarkeit und Netzinfrastruktur ist dabei durch die Kommunen zu erbringen. Dabei stellen die vielfältigen strukturell verschiedenen Stadträume sehr unterschiedliche Herausforderungen und Ansprüche an eine nutzungsfreundliche und bedarfsorientierte Ladepunktverfügbarkeit.

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück sind bereits mehrere öffentliche und halb-öffentliche Ladesäulen vorhanden, die das Laden im öffentlichen Raum erleichtern sollen. Durch den starken Zuwachs von E-Fahrzeuge und die Prognosen für die Zukunft wird ein dichtes Netz an Ladeinfrastruktur benötigt. Große Teile des Ladebedarfs können durch private Ladeinfrastruktur (Wallboxen) abgedeckt werden. Insbesondere durch die hohe Dichte an Einfamilienhäuser in der Stadt ist davon auszugehen, dass privates Laden zukünftig eine große Rolle spielen wird. Nichtsdestotrotz stehen manchen Personen, aufgrund von z.B. Mietverhältnis oder fehlender Fläche, keine private Lademöglichkeit zur Verfügung.

Maßnahme

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück treibt proaktiv den Ausbau der Ladesäulen auf dem Stadtgebiet voran, um sowohl der Wohnbevölkerung als auch der Tagesbevölkerung (Berufs-, Versorgungs-, Tourismuseinpendelnde, etc.) ein bedarfsorientiertes Angebot vorweisen zu können. Dies senkt die Einstiegshürden beim Wechsel auf Elektromobilität und steigert die Attraktivität der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort und als touristisches Ausflugsziel.

Insbesondere im Bereich dichter Bebauung oder in den Quartieren ist die Flächenverfügbarkeit oft gering. Daher sind insbesondere auch Lösungen zum Straßenrandladen zu finden. Neben der Ausweisung von gesonderten Stellplätzen für den Ladevorgang auch am Straßenrand und der Errichtung von Standardladesäulen sind daher auch weitere technische Lösungen in Betracht zu ziehen. So können beispielsweise Ladelaternen oder Ladebordsteine gerade dort, wo eine hohe Wohndichte und schmale Straßenquerschnitte vorhanden sind zusätzliche Kapazitäten schaffen.

Sowohl Ladelaterne, wobei die Ladepunkte in einer bestehenden Laterne integriert werden können, als auch bei Ladebordsteine, können ohne große bauliche Veränderungen im öffentlichen Raum integriert werden. Insbesondere die Mini-Mobilstationen sind ideale Standorte für eine entsprechende Infrastruktur (vgl. Maßnahme IM2).



Abbildung 1-13: Beispiel Ladelaterne
[eigene Aufnahme]

Bei der Umsetzung der Maßnahme ist zu beachten, dass die zusätzlichen Ladepunkte im öffentlichen Raum eine erhöhte Belastung für die Stromnetze bedeuten können. Insbesondere mit der Zunahme von E-Fahrzeugen und Wärmepumpen ist zu prüfen, ob die Stromversorgung sichergestellt werden kann. Ggf. kann der Bedarf an Ladekapazitäten anhand eines Ladelastmanagement über den Tag verteilt werden, sodass die Stromnetze entlastet werden können. Hierfür sind Anreize zu schaffen außerhalb der Ladespitzen zu laden (z.B. günstigere Strompreise zu gewissen Uhrzeiten).

- Handlungsschritte**
1. Definition und Priorisierung von Standorten
 2. Festlegung von Zuständigkeiten
 3. Kontaktaufnahme Energieversorger
 4. Umsetzungsplanung
 5. Sukzessive Umsetzung
 6. Evaluation, Betrieb und Wartung

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026		2027				2028				2029				2030				
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Stadtwerk Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Energieversorger
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Förderrichtlinie Elektromobilität (individueller Zuschuss je Art des Vorhabens)
 - ▶ progres.nrw - Emissionsarme Mobilität (Förderung individuell je Art und Umfang der Maßnahme)
 - ▶ Förderrichtlinie „öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (bis zu 60 % der der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Betriebs- und Wartungskosten
- ▶ Anschluss an einer bestehenden Laterne: ca. 2.500 €
 - ▶ Ladebordstein: Preisanfrage bei der Rheinmetall AG, vergleichbare Kosten mit einer Ladelaterne zu erwarten
 - ▶ Evtl. Kosten für den Anschluss am Stromnetz
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Gute Umsetzbarkeit aufgrund verfügbarer Fördermittel und politische Lage
 - ▶ (Weiter)entwicklung der Stadtwerke ist zu berücksichtigen
 - ▶ Entwicklung der Stromnetze (PV, Wärmepumpen, Laden) ist zu berücksichtigen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Prüfung und Ausweitung der Einbahnstraßenregelung sowie Straßensperrungen zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehren**M6**

LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
ZIELGRUPPE	Anwohnende, Radfahrende, Gehende
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität sowie Reduktion der THG-Emissionen

Ausgangssituation

Aus der Bürger*innenbeteiligung geht hervor, dass die Verkehrsbelastung, insbesondere zu den Stoßzeiten besonders hoch ist, weshalb bestimmte Wohngebiete und 30er-Zonen als Abkürzung genutzt werden. Dabei wird regelmäßig die zulässige Höchstgeschwindigkeit missachtet. Speziell für Senior*innen oder Menschen mit Behinderung führt die erhöhte Geschwindigkeit und die hohe Verkehrsbelastung zur Unsicherheit bei der Querung von Straßen.

Auch an den Schulen und Kitas, wo Kinder und Jugendliche mit geringer Erfahrung im Straßenverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, herrscht zum Schulanfang und -ende eine hohe Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr („Elterntaxis“). Hierdurch wird die Attraktivität und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs reduziert, weshalb langfristig noch weniger Kinder die Verkehrsmittel des nicht-motorisierten Verkehrs für den Schulweg nutzen.

Die Kombination aus hoher Verkehrsbelastung und überhöhter Geschwindigkeit kann auch bei Anwohnenden zu Lärmbelästigung führen. Die hier genannten Probleme lassen sich mit Hilfe der Bürger*innenbeteiligung (Online-Karte) beispielhaft an folgenden Stellen verorten:

- ▶ Lange Straße (südlicher Teil bis zum Klingelbrink)
- ▶ Hammersenstraße (zwischen Rietberger und Varenseller Straße)
- ▶ An den Schulen und KiTas in der Stadt, bspw:
 - Rektoratstraße (Ratsgymnasium)
 - Fürst-Bentheim-Straße / Nonenstraße (Schulzentrum Rheda)
 - Paul-Schmitz-Straße (AWO KiTa „Am Emssee“)

Maßnahme

An den Stellen, an denen die Verkehrsbelastung der Straße als zu hoch empfunden wird, kann geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht Einbahnstraßen oder Sackgassen einzurichten, sodass der Durchfahrtsverkehr die Straße zukünftig meidet. Bei einer derartigen Änderung ist jedoch der Verkehrsfluss auf den restlichen Straßen zu berücksichtigen, denn der Verkehr auf den umliegenden Straßen sollte dabei nicht zum Erliegen kommen. Weiterhin besteht die Möglichkeit, eine Straße für den motorisierten Verkehr zu sperren. Dabei wäre eine Zufahrt für Anlieger*innen weiterhin möglich. Das Einrichten von Einbahnstraßen oder Straßensperrungen kann im Rahmen eines Verkehrsversuches zunächst getestet werden (vgl. Maßnahme MM2).

Um den Elterntaxiverkehr an den Schulen einzudämmen, ist zu prüfen, ob die Umsetzung einer temporären Straßensperrung vorgenommen werden kann (Schulstraße). Dieses Konzept, was in den letzten Jahren immer häufiger genutzt wird, um die Verkehrssicherheit vor den Schulen zu verbessern, entspricht einer Straßensperrung für Kraftfahrzeuge (Anwohnenden ausgenommen) kurz vor Schulbeginn und ggf. kurz nach Schulende (z.B. 7:30 bis 8 Uhr morgens). Da die Einrichtung einer Schulstraße nur an einer nicht-verkehrsrelevanten Straße umsetzbar ist, ist zu prüfen, welche Schulen für diese Maßnahme in Frage kommen. Die Umsetzung einer Schulstraße ist im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements (Maßnahme MM6) zu integrieren und ggf. mit Elternhaltestellen zu kombinieren.

- Handlungsschritte**
1. Ermittlung und Priorisierung von möglichen und sinnvollen Standorten/Straßen
 2. Verkehrsrechtliche Prüfung und ggf. Kooperation mit zuständigen Baulastträgern
 3. Beteiligung der Anwohnenden / ggf. Einzelhandel
 4. Umsetzungsplanung
 5. Ggf. Durchführung eines Verkehrsversuches (MM2)
 6. Evaluation und ggf. dauerhafte Umsetzung

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Ggf. Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Anwohnenden / Einzelhandel
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaues (bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Personalkosten
- ▶ Beschilderung: 400-600 € pro Stk.
 - ▶ Kosten für eine verkehrsrechtliche Prüfung: ca. 10.000-30.000 € (je nach Umfang)
 - ▶ Ggf. Kosten für weitere kleinere bauliche Änderungen
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Es ist mit erheblichem Widerstand aus der Politik und der Bürgerschaft zu rechnen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit bezgl. Fördermittel und THG-Quoten für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und einer privaten Ladeinfrastruktur

M7

LEITZIEL	Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!
ZIELGRUPPE	Pkw-Fahrende, Personen, die einen Wechsel zum E-Fahrzeug erwägen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Steigerung des Anteils von elektrisch betriebenen Pkw und somit Verringerung der Treibhausgasemissionen

Ausgangssituation

Im Kreis Gütersloh liegt laut KraftfahrBundesamt (Stand 01.2022) der Anteil an E-Fahrzeugen am Gesamtbestand bei knapp 3 %. Den aktuellen Entwicklungen in der Automobilbranche zufolge, ist davon auszugehen, dass dieser Anteil in den kommenden Jahren stetig steigen wird.

Jedoch haben viele Personen Bedenken bei der Anschaffung eines eigenen E-Fahrzeuges. Das hängt zum einen mit der Einrichtung einer privaten Ladeinfrastruktur zusammen, denn die Angst für hohe Anschaffungskosten schrecken dabei ab. Zum anderen ist auch der Preis eines E-Fahrzeuges für viele Personen eine Hürde, auf die umweltfreundlichere Alternative umzusteigen.

Potenzielle E-Fahrzeug-Nutzende haben keinen Überblick oder fehlendes Wissen über die aktuellen Fördermöglichkeiten der privaten E-Mobilität. Dabei bestehen bereits heute mehrere Förderprogramme, die für das Einrichten von privaten Ladestationen (Wallboxen), den Kauf eines E-Fahrzeuges oder bessere THG-Quoten beantragt werden können. Beispiele sind:

- ▶ Förderrichtlinie progres.NRW (zwischen 1.000-1.500 € pro Ladesäule/Wallbox)
- ▶ Umweltbundesamt – THG-Quote (bis zu 350€ pro Jahr)
- ▶ BMWK - Umweltbonus für E-Fahrzeuge (bis zu 4.500€ + 2.677,50€ Rabatt auf rein elektrische Fahrzeuge).

Maßnahme

Um die Bedenken von Privatpersonen zu nehmen und den Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge im Stadtgebiet zu erhöhen, ist zu empfehlen, Privatpersonen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück auf die Fördermöglichkeiten und somit auf die Vorteile von der Anschaffung eines elektrischen Fahrzeuges hinzuweisen bzw. die genannten Förderprogramme zu bewerben. Gerade bei Personen, die einen Wechsel zu einem E-Fahrzeug bereits erwägen, können Informationsmaterialien die letzten Zweifel beheben und eine weniger fossile Mobilität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück vorantreiben.

Die Bewerbung kann auf unterschiedlicher Art und Weise durchgeführt werden (digital, analog). Um so viele Personen wie möglich zu erreichen, ist es sinnvoll mit Flyern und Broschüren zu arbeiten, die sowohl digital zum Download als auch in Papierform bereitgestellt und verteilt werden können. Zudem bietet es sich an, eine Beratungsmöglichkeit einzurichten oder ggf. einen Verweis zu einer externen Beratungsstelle in das Bewerbungsmaterial zu integrieren, um die Bevölkerung bei möglichen Fragen unterstützen zu können. Für eine gezielte Herangehensweise ist der Kontakt mit der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen aufzunehmen, die wichtige Informationen und Werbematerialien bereitstellen kann.

Handlungsschritte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kontaktaufnahme mit der Verbraucherzentrale und ggf. zusätzlichen Akteuren 2. Umsetzung und Öffentlichkeitsarbeit 3. Evaluation
--------------------------	--

Umsetzungshorizont



- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Verbraucherzentrale NRW
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Kosten**
- Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Broschüre in A5 (2.000 Stück)
 - ▶ Layout / Gestaltung: 500-1000€
 - ▶ Druck: ca. 300-400€
 - ▶ Verteilung: 700€
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Einfache Umsetzung möglich
 - ▶ Umstieg auf E-Mobilität ist gewollt
 - ▶ Informationen stehen zur Verfügung
 - ▶ Umsetzung in Kombination mit M5 möglich

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung	★	★	★	★	☆

1.7 GEMEINSAM BEWEGEN WIR UNS UMWELTBEWUSST UND RÜCKSICHTSVOLL!

Um die unterschiedlichen Bedürfnisse an einer nachhaltigen Mobilität in Rheda-Wiedenbrück gerecht zu werden, sind zielgruppenspezifische Angebote einzurichten, die z.B. Schulkindern oder Pendelnden dabei helfen ihre Wege im Alltag besser und nachhaltiger bewältigen zu können. Weiterhin ist die nachhaltige Mobilität in städtischen Plänen und Planungsprozessen zukünftig zu berücksichtigen.



Abbildung 1-14: Hol- und Bringzone in Wiedenbrück
[eigene Aufnahme]

Tabelle 1-13: Gesamtübersicht der Maßnahmen zum Leitziel im Bereich Mobilitätsmanagement und Planungsprozesse

Nr.	Titel
MM1	Mitgliedschaft der AGFS
MM2	Durchführung von Verkehrsversuchen und Modellprojekten
MM3	Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen
MM4	Verbesserung des Baustellenmanagements
MM5	Durchsetzung des Prinzips der selbsterklärenden Infrastruktur
MM6	Schulisches Mobilitätsmanagement
MM7	Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mitgliedschaft der AGFS**MM1**

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Alle in Rheda-Wiedenbrück mobilen Personen, Stadtplanung, Politik und Verwaltung
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Steigerung des Modal Split-Anteils des Fuß- und Radverkehrs

Ausgangssituation

Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei den Bürgerinnen und Bürgern herbeizuführen, bedarf vielerlei Anstrengungen auf verschiedenen Ebenen. Viele Möglichkeiten und Strategien wurden dafür bereits von verschiedenen Forschungsinstituten analysiert und viele Städte und Gemeinden haben bereits unterschiedlichste Möglichkeiten für einen Wandel des Mobilitätsverhaltens erprobt. Für eine effektive Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens in Rheda-Wiedenbrück stellt das Teilen und Lernen von diesen Erfahrungen und das gemeinsame Zusammenschließen für geteilte Ziele eine zentrale Säule dar.

Das größte und älteste kommunale Netzwerk zum Thema Nahmobilität ist in Deutschland die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. – kurz AGFS. Diese vereint bereits seit 1993 Gemeinden und Kreise in NRW, die sich heute für verbesserte Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr und für Städte als Lebens- und Bewegungsräume einsetzen. So sind z.B. der Kreis Gütersloh, die Stadt Gütersloh sowie auch die Stadt Rietberg bereits Mitglied. Mit der Vision, „gesunde Städte“ zu schaffen, ist das Ziel der Initiative den Anteil der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad im bundesweiten Modal Split auf ca. 60% zu erhöhen. Das soll weniger durch den Ausbau und die Optimierung des bestehenden Systems, sondern vielmehr durch eine Transformation der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume geschehen.

Maßnahme

Um den Wandel der Mobilität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück weiter voranzutreiben, wird eine Mitgliedschaft bei der AGFS NRW empfohlen. Als Mitglied dieser Arbeitsgemeinschaft hat die Stadt weitreichende Vorteile, wie Zugang zu zahlreiche Fachbroschüren, Kampagnen, fachlichen Beratungen sowie exklusiven Fördermitteln. Außerdem findet ein regelmäßiger Wissens- und Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen statt und es besteht die Möglichkeit von kostenlosen Teilnahmen an Seminaren des difu – Deutsches Institut für Urbanistik zum Thema Radverkehr. Neben den direkten Impulsen aus Wissenschaft, Wirtschaft und anderen Kommunen, vertritt die Arbeitsgemeinschaft außerdem gemeinsame Interessen gegenüber der Landes- und Bundespolitik.

Für diese Vorteile durch einen Beitritt bei der AGFS NRW ist ein Jahresbeitrag von 2.500 Euro fällig. Mit einer Mitgliedschaft positioniert sich die Stadt außerdem klar für die Stärkung der nichtmotorisierten Nahmobilität, sowohl nach innen als auch nach außen. Die Mitgliedschaft ist damit ein wichtiger Schritt, um diese klare Positionierung auch in die Planungsprozesse zu übertragen (vgl. Maßnahmen MM3) und darüber hinaus einen Verhaltenswandel in der Bevölkerung anzustoßen und zu unterstützen.

Handlungsschritte

1. Beschluss über den Beitritt der AGFS
2. Einreichung eines Mitgliedsantrages
3. Durchlaufen des Aufnahmeprozesses
4. Dauerhafte Mitgliedschaft mit vielen Vorteilen für die Stadt

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

Verantwortung / Akteure

- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ AGFS
- ▶ VM (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen)

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Stadt

Kosten

Mitgliedskosten, Personalkosten

- ▶ Jährliche Mitgliedskosten: 2.500 €
- ▶ Personalkosten für die Erstellung des Teilnehmeantrages

Begründung Umsetzbarkeit

- ▶ Beitritt ist mit großem Aufwand verbunden
- ▶ Muss politisch und von der Verwaltung gewollt sein
- ▶ Ist mit Veränderungen und der Bevorrechtigung des Radverkehrs im Straßenraum verbunden

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Durchführung von Verkehrsversuchen und Modellprojekten**MM2**

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Alle Einwohner*innen
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Veränderung des Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung, Erhöhung des Verständnisses für die Bedeutung der nachhaltigen Mobilität

Ausgangssituation

Es kommt vor, dass Maßnahmen, die im Rahmen der nachhaltigen Mobilität umgesetzt werden können, auf Widerstand in der Bevölkerung stoßen. Bei anderen Maßnahmen ist nicht von Anfang an abzusehen, ob die erwünschte Zielwirkung erreicht werden kann. In beiden Fällen besteht die Möglichkeit Einzelmaßnahmen als temporäre Pilotprojekte oder Verkehrsversuche durchzuführen. So kann mit der Bevölkerung eine veränderte Situation zeitweise erprobt werden, die sich dann auch für die Bevölkerung als bessere Variante herausstellen kann. Gleichzeitig kann nach einem bestimmten Zeitraum evaluiert werden, ob die Maßnahme die Ziele erreicht hat und eine Weiterführung der Umsetzung erfolgreich sein kann.

Maßnahme

Im Rahmen der Umsetzung von baulichen Maßnahmen ist zu prüfen, ob Verkehrsversuche oder Pilotprojekte in der Stadt Rheda-Wiedenbrück umgesetzt werden können. Gerade bei Maßnahmen, bei denen nicht absehbar ist, ob die Umsetzung die gewünschte Wirkung hat, sind temporäre Veränderungen eine sinnvolle Lösung. Beispielhaft können folgende Pilotprojekte oder Verkehrsversuche im Rahmen des Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden:

- ▶ **Temporäre Umwidmung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität oder des Radverkehrs:**
Mit der temporären Umwidmung von Stellplätzen kann geprüft werden, inwiefern die straßenbegleitenden Stellplätze einen Mehrwert für die Bevölkerung haben oder eine alternative Nutzung angenommen wird. Dabei besteht die Möglichkeit, die Stellplätze für einen Tag zu sperren und diese für den internationalen Parking Day zu nutzen, oder die Stellplätze für einen längeren Zeitraum durch Möbel, Fahrradabstellanlagen oder Grünelemente zu ersetzen. Für eine kostengünstige Anschaffung stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW Kommunen das sogenannte Stadtmobilium zum Ausleihen zur Verfügung. Aber auch das Mieten von mobilen Fahrradabstellanlagen ist kostengünstig realisierbar, sodass eine Durchführung des Pilotprojektes schnell und unkompliziert erfolgen kann.
- ▶ **Temporäre Einrichtung von Einbahnstraßen oder Straßensperrungen:**
Wie bereits in Maßnahme M6 beschrieben wird, kann das Einrichten einer Einbahnstraße oder eine Sackgasse / Straßensperrung den Verkehr in bestimmten Bereichen der Stadt beruhigen und Durchfahrtsverkehre verhindern. Da häufig nicht deutlich ist, welchen Effekt die Einrichtung einer Einbahnstraße oder Straßensperrung auf den Verkehrsfluss im Ortskern und auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hat, könnte die Maßnahme an der einen oder anderen Stelle (vgl. Maßnahme M6) vorerst temporär umgesetzt werden. Dabei ist ein Zeitraum von mindestens 6-12 Monaten zu empfehlen. Nach den 6 bzw. 12 Monaten ist durch die Stadt Rheda-Wiedenbrück zu beschließen, ob die entsprechende Änderung im Straßenverkehr beibehalten oder aufgehoben werden soll.

Weitere Ideen für Pilotprojekte oder Verkehrsversuche können im Leitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität gefunden werden (Zukunftsnetz Mobilität NRW o.J.). Zudem ist zu berücksichtigen, dass Verkehrsversuche auf Straßen mit einer externen Baulast (Straßen.NRW oder Kreis Gütersloh) frühzeitig abzusprechen und anzukündigen sind. Zudem ist die Bevölkerung der Stadt durch umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit frühzeitig über die temporären Versuche zu informieren, damit die Verkehrsversuche nicht auf sofortigen Widerstand stoßen.

- Handlungsschritte**
1. Priorisierung und Abwägung der Umsetzbarkeit
 2. Absprache mit den zuständigen Akteuren (Zeitraum, Kosten, etc.)
 3. Entscheidung über die Durchführung eines oder mehrere Pilotprojekte
 4. Durchführung des Pilotprojektes
 5. Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
 6. Evaluation und ggf. Wiederholung / dauerhafte Umsetzung

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Ggf. Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
 - ▶ Zukunftsnetz Mobilität NRW
 - ▶ Evtl. externe Unternehmen für einzelne Aktionen

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus - MUNV NRW (70-75% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld - BMWK (65% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für Wegweisungselemente)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben)

- Kosten**
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Kosten sind abhängig von der Art des Pilotprojektes / Verkehrsversuches und die benötigten baulichen Veränderungen:
 - Umwidmung Stellplätze: geringe Kosten (Miete Fahrradflunder, Ausleihen Stadtmobiliar)
 - Einrichtung Einbahnstraße / Sperrung: vgl. Maßnahme M4

- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Die Umsetzbarkeit hängt stark von den Projekten ab.
 - ▶ Wenn es durch die Aktionen zu Einschränkungen für den MIV kommt, ist aus der Verwaltung und der Bürgerschaft mit Widerstand zu rechnen.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen MM3

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Alle in Rheda-Wiedenbrück mobilen Personen, Stadtplanung, Politik und Verwaltung
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Steigerung des Modal Split-Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Ausgangssituation

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) macht mit einem Anteil von etwa 55 % den größten Anteil am Modal Split in der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus (Kreis Gütersloh 2014). Diese – nicht nur für Rheda-Wiedenbrück typische - Dominanz des MIV ist nicht zufälliger Natur, sondern war über viele Jahre politisch und planerisch gewollt: Der private Pkw gehörte lange Zeit zum bundesdeutschen Wohlstand und dominierte deshalb lange Zeit das Planungsideal der autogerechten Stadt. Die Konsequenz dessen ist, dass sich die Gestalt vieler Städte in den vergangenen Jahren den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs entsprechend entwickelt hat.

Eine ähnliche Entwicklung ist auch in Rheda-Wiedenbrück zu erkennen. So ist das verkehrliche Geschehen und auch die Stadtgestalt wesentlich von den Hauptverkehrsstraßen (u.a. Gütersloher Str., Bielefelder Str., etc.) geprägt. Die Ressource Raum ist durch vorhandene Bebauung sowie natürliche Barrieren sehr eingeschränkt vorhanden. Verschiedene Verkehrsträger stellen daher vermehrt Ansprüche an diese begrenzte Ressource. Während der Großteil des Raums lange Zeit dem motorisierten Verkehr zugeschrieben wurden und größtenteils noch zugeschrieben wird, fordern nun auch der Fuß- und Radverkehr mehr Flächen für sich ein. Hierbei ist auch die Thematik der Flächengerechtigkeit zu berücksichtigen: Während ein Pkw durchschnittlich 28 m² je Person beansprucht, sind es beim Radverkehr lediglich 7,5 m²/Person und beim Fußverkehr nur 0,8 m²/Person.

Maßnahme

Sichere und komfortable Fuß- und Radwege sind eine Grundvoraussetzung einer zukünftig vermehrten Nutzung dieser Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege. Gleiches gilt für eine barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume sowie für ausreichende, zeitgemäße und sichere Fahrradabstellanlagen. Eine umfangreiche Um- und Neugestaltung des über Jahre gewachsenen Straßenraums samt Nebenanlagen ist kurzfristig nicht umsetzbar. In kurzer Zeit ist jedoch möglich, dass bei allen zukünftigen Planungsprozessen die Belange des Fuß- und Radverkehrs vermehrt und möglichst gleichberechtigt mit den Belangen des motorisierten Verkehrs gemeinsam berücksichtigt werden.

Dies erfordert eine wegweisende Abkehr von der autogerechten Planung und auch einen Grundsatzentscheid dazu, dass die Rad- und Fußverkehrsbelange in zukünftigen Planungen frühzeitig und möglichst gleichberechtigt berücksichtigt werden. Eine praktikable Umsetzung stellt bspw. ein politisch befürworteter und legitimierter Planungsleitfaden für die kommunale Bauleitplanung und eine entsprechende Verankerung zur Mitberücksichtigung fuß- und radverkehrsspezifischer Belange dar. Eine Orientierung können dafür die vom FGSV entwickelten „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ bieten. (E-Klima: <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>)

Handlungsschritte

1. Entscheidung zur Umsetzung der Maßnahme
2. Erarbeitung eines Planungsleitfadens o.ä.
3. Beschlussvorlage und Beschlussfassung

Umsetzungshorizont

2024		2025		2026			2027				2028				2029				2030							
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

- Verantwortung / Akteure** ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten** ▶ Eigenmittel der Stadt
- Kosten**
 - Personalkosten
 - ▶ Personalkosten für die Erstellung des Grundsatzentscheids (sehr geringe Kosten)
- Begründung Umsetzbarkeit**
 - ▶ Einfache Umsetzung: Beschluss
 - ▶ Zukünftig mit (großen) Veränderungen verbunden
 - ▶ Planung und Umsetzung von zukünftigen Vorhaben wird vermehrt auf Kritik stoßen

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG				
Kosten				
Auswirkungen				
Umsetzbarkeit				
Umsetzungsdauer				
Priorisierung				

Verbesserung des Baustellenmanagements**MM4**

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Alle Verkehrsteilnehmende
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Reduktion von verkehrsbedingten THG-Emissionen, Indirekter Beitrag zur Steigerung des Modal Split Anteils im Fuß- und Radverkehr

Ausgangssituation

Gemäß Straßenverkehrsordnung ist bei Baustellen, die den Straßenverkehr beeinflussen ein Antrag auf Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 Abs. 6 StVO zu stellen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Verkehr weiterhin sicher abgewickelt werden kann und keine Gefahr durch den Verkehr für Arbeitende auf der Baustelle entsteht. Während in der gängigen Praxis oft ein gut ausgestaltetes Konzept für einen weiterhin flüssigen Kfz-Verkehr ausgearbeitet wird, sind Fuß- und Radverkehr häufig benachteiligt, stark eingeschränkt oder gänzlich vergessen. Insbesondere bei über der Nebenanlage errichteten Gerüsten werden oft Wegebreiten eingeschränkt, Gehende und Radfahrende bei nicht ausreichender Breite zusammengelegt oder die Nebenanlage vollständig gesperrt und die Verkehrsteilnehmenden zur Querung auf die andere Straßenseite gezwungen. Insbesondere dann suchen sich viele Radfahrende oft eigene Wege, nutzen trotz hoher Verkehrsbelastungen die Kfz-Fahrbahn, fahren über Gehwege oder durch Grünflächen.

Weiterhin fehlt es laut der Bevölkerung an rechtzeitige Informationen über die Zeitpunkte und Dauer von Baustellen auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen. Dies gilt sowohl für wohnhafte Personen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück als auch für Pendelnde aus den Nachbarkommunen.

Maßnahme

Im zukünftigen Baustellenmanagement sind der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr zu bevorzugen. Für beide Verkehrsarten sind auch innerhalb von Baustellen die Mindestbreiten nach Regelwerk (EFA & ERA in Kombination mit E Klima) einzuhalten. Dafür ist ggf. die für den Kfz-Verkehr verfügbare Breite einzuschränken.

Müssen Streckenabschnitte für den Fuß- und Radverkehr vollständig und über einen längeren Zeitraum (> 1 Woche) gesperrt werden, sind auch für diese Verkehrsarten vollwertige Umleitungen einzurichten. Bei langfristigen Baustellen (> 4 Wochen) sind gegebenenfalls zusätzliche Wegeverbindungen einzurichten oder bestehende Verbindungen zuerst für das erhöhte Verkehrsaufkommen zu ertüchtigen.

So wird gewährleistet, dass auch wenn Wege durch Baustellen eingeschränkt werden, dies nicht zulasten von Gehenden und Radfahrenden geht und insbesondere Pendelnde nicht auf das Auto umschwenken.

Weiterhin wichtig ist die Kommunikation bzw. Ausweisung der Maßnahmen und Änderungen. Einschränkungen und in besonderem Maße Umleitungen sollten vorher sowohl an der Lokalität als auch (je nach Baustellengröße und -dauer) in der Presse bekannt gemacht werden. Hierbei helfen digitale Ankündigungstafeln, sowie Baustelleninformationstafel mit Lageplänen und weiteren Informationen.

Baustellen nahe der Kommunalgrenze sind mit der Nachbarkommune hinsichtlich Umleitungen und parallelen Maßnahmen abzustimmen und mit der Bevölkerung zu kommunizieren.

Zuletzt kann eine vermehrte Informationsvermittlung über z.B. Posteinwürfe zur Verbesserung der Situation und eine Erhöhung des Verständnisses beitragen. Hierbei ist zu schauen, welche Anwohnenden unmittelbar von einer Baustelle betroffen sind.

- Handlungsschritte**
1. Schaffung eines Überblicks über alle anstehenden Baustellen
 2. Festlegung von Mindestmaßen und Regelungen für den Fuß- und Radverkehr bei Baustellen
 3. Sensibilisierung von Mitarbeitenden (Bauhof)
 4. Frühzeitige Öffentlichkeitsarbeit bzgl. Baustellen (sowohl inner- als auch interkommunal)
 5. Aufstellen einer eindeutigen Beschilderung und ggf. Ausweisung von Alternativrouten
 6. Evaluation und ggf. Verbesserung des Baustellenmanagements

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Nachbarkommunen
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / Nachbarkommunen / der zuständigen Straßenbaulastträger
- Kosten**
- Personalkosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Ggf. Kosten für eine eindeutige Beschilderung
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Gute Umsetzbarkeit
 - ▶ Große Abhängigkeit von anderen Baulastträgern (Kreis, Land, Bund)
 - ▶ Kommunikation oft schwierig

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Kosten	
Auswirkungen	
Umsetzbarkeit	
Umsetzungsdauer	
Priorisierung	

Durchsetzung des Prinzips der selbsterklärenden Infrastruktur**MM5**

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Gehende, Radfahrende
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Steigerung des Modal Split-Anteils im Fuß- und Radverkehr

Ausgangssituation

In einer vormals stark am Kfz-Verkehr orientierten Infrastrukturplanung nahmen andere Verkehrsarten bisher nur eine untergeordnete Rolle ein. In diesem Zuge wurde ihnen auch nur ein vermindertes "übriggebliebenes" Platzangebot zugeordnet. Die Konsequenz daraus sind unzureichende Wegebreiten, plötzlich endende Wegführungen oder fehlende Übergänge zwischen Führungsformen. Diese treten insbesondere an Baulastgrenzen, großen Knotenpunkten und im Verlauf von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf und stellen ein großes Hemmnis in der Nutzung der Infrastruktur vor allem für Gehende und Radfahrende dar.

Maßnahme

Das Prinzip der selbsterklärenden Infrastruktur ist als Planungsgrundsatz in sämtlichen Planungen im öffentlichen Raum durchzusetzen. Ziel ist es, dass alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv wissen, welcher Raum welchem Verkehrsmittel zugesprochen ist. Dies wird erreicht durch farbliche Trennung der Verkehrsarten, wiederkehrende und prägnante Markierungen und eine Reduzierung der Beschilderung. Verkehrsteilnehmenden sollen in der Lage sein, aufgrund der baulichen Gegebenheiten sofort einschätzen zu können, was die korrekte Geschwindigkeit, Vorfahrtsregelungen oder andere verkehrsrechtliche Vorgaben sind. So können Beschilderungen auf ein Minimum reduziert werden und der Verkehrsraum wird visuell entlastet (Abbau des "Schilderwaldes"). Dabei ist die Beschilderung erst dann zu reduzieren, wenn die Infrastruktur entsprechend selbsterklärend ist.

Angewandt wird das Prinzip bei jeglichen Planungen im Straßenraum sowie auf öffentlichen Plätzen. Hierzu ist eine kommunale Gestaltungsrichtlinie hilfreich, an der sich sowohl die eigenen Verwaltungsangestellten als auch externe Planungsbüros orientieren können. Über diese werden Materialien, über den Standard hinausgehende Breitenanforderungen und zusätzliche Markierungen festgelegt.

Eine reine Erneuerung bei sonstigen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen ist jedoch nicht ausreichend. Vielmehr sind schlecht verständliche Verkehrsführungen zu identifizieren und dezidiert auszubessern. Hierbei können auch Hinweise aus der Bevölkerung, insbesondere von Anwohnenden und Berufspendelnden sehr hilfreich sein. Für identifizierte Problemstellen sind dann ggf. mit Hilfe von Fachbüros neue Lösungen zu erarbeiten. Hierbei bieten die E Klima (FGSV 2022) eine planungssichere Grundlage, um Verkehrsraum zugunsten des Umweltverbundes neu zu verteilen.

Handlungsschritte

1. Identifikation von Verbesserungspotenzialen / Standorte
2. Entscheidung über eine Veränderung der Verkehrssituation
3. Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten
4. Absprache mit den beteiligten Akteuren
5. Sukzessive Umsetzung
6. Evaluation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Baulastträger (u.a. Kreis Gütersloh und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / des zuständigen Baulastträgers
 - ▶ Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (FöRi-Kom-Stra) (bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (Bagatellgrenze 200.000 €, bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben)
- Kosten**
- Planungs- und Investitionskosten, Instandhaltungskosten
- ▶ Piktogramm: 50 € pro Stk.
 - ▶ Fahrbahnmarkierung – rot: 35-50 € pro m²
 - ▶ Gehweg- und Radwegeverbreiterung: ggf. mit hohen Tiefbaukosten verbunden
 - ▶ Abschätzung der Umsetzungs-, Folge- und Unterhaltungskosten
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Relativ einfache Umsetzung
 - ▶ Bei stadtinternen Planungen sollte immer explizit darauf geachtet werden, ob die Nutzung für alle Verkehrsträger selbsterklärend ist.
 - ▶ Bei externen Planungen könnte explizit darauf hingewiesen werden, dass die Infrastruktur selbsterklärend sein soll.
 - ▶ Farbliche Markierung für den Radverkehr ist hier sehr hilfreich, aber nicht unbedingt gewollt.

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

Schulisches Mobilitätsmanagement**MM6**

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Schulkinder, Eltern, Mitarbeitenden der Schule
POTENZIAL	Direkter Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an den Schulen, Indirekter und nachhaltiger Beitrag zur Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes

Ausgangssituation

In Rheda-Wiedenbrück besuchen insgesamt 7.153 Kinder und Jugendliche tagtäglich eine Schule. Der Weg dorthin verursacht ein hohes Verkehrsaufkommen zum Schulanfang und Schulende. Ein verstärkender Faktor für das Verkehrsaufkommen während der Stoßzeiten sind die Elterntaxis. Gerade zum Schulbeginn häuft sich damit die Anzahl an Fahrzeugen vor den Schulen, sodass Schulkinder, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen, gefährdet werden. Im Rahmen der Beteiligungsformate zu diesem Mobilitätskonzept wurde das Thema Schulwege zahlreich thematisiert (31x in der Online-Beteiligungskarte) und es wurden Schulen identifiziert, an denen die Problematik der Elterntaxis festgestellt wurde (u.a. Schulzentrum Rheda, Schulzentrum in Wiedenbrück (Brüder-Grimm-Schule, etc.), Ratsgymnasium Rheda-Wiedenbrück).

An der Pius-Bonifatius-Schule / Regenbogenschule / DRK Kita Budenzauber wird bereits eine Lösung für die Problematik erprobt. Dort ist seit einiger Zeit eine Hol- und Bringzone eingerichtet worden, wo die Kinder am Südring rausgelassen werden können und von dort die letzten Meter zu Fuß zurücklegen. Diese Einrichtung von Hol- und Bringzonen stellt bereits einen ersten Bestandteil eines schulischen Mobilitätsmanagements dar. Ein schulisches Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, den Verkehr von und zu Schulen sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten sowie bei Kindern, Jugendlichen ebenso wie bei den Mitarbeitenden ein bewusstes und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu fördern. Das schulische Mobilitätsmanagement nimmt damit eine bedeutungsvolle Funktion im Rahmen der Mobilitätserziehung ein, da der Schulverkehr die Möglichkeit bietet, Kindern und Jugendlichen von klein auf ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten beizubringen.

Maßnahme

Um die Verkehrssituation an und zu den Schulen zu entlasten und zu verbessern und um die junge Bevölkerung frühzeitig für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren, wird empfohlen, ein einheitliches schulisches Mobilitätsmanagement einzuführen. Mit verschiedenen baulichen und organisatorischen Maßnahmen aber auch informativen und Bildungsmaßnahmen kann der Grundstein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen gelegt werden. Bevor jedoch über umsetzungsorientierte Maßnahmen nachgedacht wird, wird empfohlen ein gesamtheitliches schulisches Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Hierbei werden die Bedürfnisse der Schulkinder (Schulwege) und Probleme an den einzelnen Schulen identifiziert und gemeinsam mit der Schulleitung, den Lehrenden, der Elternvertretung und den Schulkindern diskutiert, um Maßnahmen definieren zu können. Folgende Teilmaßnahmen können für Rheda-Wiedenbrück im Rahmen eines einheitlichen schulischen Mobilitätsmanagements umgesetzt werden:

- ▶ Reduktion bzw. verbesserte Regelung des verbleibenden Verkehrsaufkommens an Schulen durch Ausweisen von Schulstraßen bzw. Einbahnstraßen an Schulen (vgl. Maßnahme M6)
- ▶ Reduktion von Hol- und Bringfahrten („Elterntaxis“) durch eine Förderung des Fuß- & Radverkehrs, bspw. durch verbesserte Radabstellanlagen (vgl. Maßnahme R6)
- ▶ Verlagerung bzw. Bündelung der Hol- und Bringverkehre an Elternhaltestellen zur Attraktivitätsreduzierung von Elterntaxiverkehren
- ▶ Reduktion von Hol- und Bringfahrten („Elterntaxis“) durch eine Sensibilisierung der Schulkinder und Eltern (Mobilitätserziehung, Kommunikation im Unterricht und an Aktionstagen)

- ▶ Entwicklung von Schulwegeplänen (Fuß- und Radverkehr) für alle Schulen (und ggf. KiTas) zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Der Erfolg dieser Maßnahme hängt maßgeblich von den verfügbaren personellen Ressourcen im Mobilitätsmanagement und den Schulen ab. Um personelle Ressourcen zu schonen und die Umsetzung zu erleichtern, sollte die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, ein externes Planungsbüro zu beauftragen.

- Handlungsschritte**
1. Kontaktaufnahme mit den betroffenen Schulen
 2. Ggf. Erstellung eines (oder mehrere) schulisches Mobilitätskonzept oder Bewertung von Einzelsituationen
 3. Sukzessive Umsetzung von Teilmaßnahmen
 4. Öffentlichkeitsarbeit, Durchführung von Aktionstagen
 5. Evaluation und ggf. Ausweitung auf weitere Schulen

Umsetzungshorizont

2024		2025			2026				2027				2028				2029				2030															
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4											
■																																				

- Verantwortung / Akteure**
- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
 - ▶ Schulen und KiTas
 - ▶ Elternvertretung
 - ▶ Schulkinder
 - ▶ Ggf. externes Planungsbüro
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten**
- ▶ Eigenmittel der Stadt / der Schulen
 - ▶ Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
 - ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)
- Kosten**
- Personalkosten, Planungs- und Investitionskosten, Kosten für Öffentlichkeitsarbeit
- ▶ Schulisches Mobilitätskonzept:
 - ▶ Änderung der Beschilderung:
 - ▶ Elternhaltestelle:
 - ▶ Zzgl. Kosten für Öffentlichkeitsarbeit, Aktionstage und die Erstellung von Schulwegepläne (ggf. im Rahmen des Konzeptes)
- Begründung Umsetzbarkeit**
- ▶ Relativ einfache Umsetzung, wenn zeitliche Ressourcen vorhanden sind

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung	★	★	★	★	★

Betriebliches Mobilitätsmanagement

MM7

LEITZIEL	Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!
ZIELGRUPPE	Unternehmen, Mitarbeitenden
POTENZIAL	Indirekter Beitrag zur Reduktion des Modal Split-Anteils im motorisierten Individualverkehr unter Mitarbeitenden

Ausgangssituation

Mobilität muss immer zielgruppenspezifisch betrachtet werden. Unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen haben unterschiedliche Anforderungen und Auswirkungen auf das Mobilitätsangebot und Verkehrsaufkommen in Städten und Gemeinden. Eine dieser Zielgruppen stellen die ortsansässigen Unternehmen dar. Diese verursachen sowohl durch die Mitarbeitenden auf deren innerörtlichen oder auch interkommunalen Wegen von und zur Arbeit als auch durch dienstliche Reisen ein hohes Verkehrsaufkommen.

Dort, wo ein hohes Verkehrsaufkommen verursacht wird, sind aber auch die Potenziale zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens groß. Oftmals sind sich Unternehmen dessen nicht bewusst, bzw. häufig wird das Thema der (Organisation von) Mobilität in Unternehmen nicht oder nur untergeordnet betrachtet. Die Unternehmen verfügen häufig nicht über die Kenntnisse und Informationen oder notwendigen personellen und zeitlichen Ressourcen, sich mit der Mobilität im Unternehmen auseinanderzusetzen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann Unternehmen jedoch als Instrument zur Analyse und Optimierung der firmeneigenen Mobilität dienen. So können Verbesserungspotenziale erkannt und entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Maßnahme

Um den von Unternehmen ausgehenden Verkehr in Rheda-Wiedenbrück nachhaltiger zu gestalten, empfehlen wir der Stadt diesbezüglich mit den Unternehmen in Kontakt zu treten und die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements einzuleiten. Dafür sollte zunächst, in Zusammenarbeit mit der IHK und der Wirtschaftsförderung, eine erste Grobanalyse der im Stadtgebiet vorhandenen Betriebe durchgeführt werden (u. a. Betriebsgröße, Betriebszeiten, verkehrliche Lage der Betriebe). Darüber kann das Potenzial der Betriebe für die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der ersten Stufe abgeschätzt und eine Prioritätenreihung hinsichtlich der Ansprache abgeleitet werden.

Daraufhin sollten die Unternehmen aktiv angesprochen werden und zu einem Unternehmensstammtisch zum Thema betriebliche Mobilität eingeladen werden. Bei diesem Stammtisch sollte die Stadt zusammen mit der IHK und/oder Wirtschaftsförderung die Unternehmen vor Ort für das Thema der betrieblichen Mobilität sensibilisieren, auf Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements hinweisen (Informationsmaterialien anbieten), es können erste und niedrigschwellige Beratungen erfolgen (auch zum Thema Akquise von Fördermitteln) und vor allem können sich die lokalen Unternehmen vernetzen. Zudem können möglicherweise bereits einzelne Betriebe über ihre Erfahrungen von einer erfolgreichen Umsetzung des Mobilitätsmanagements in Betrieb berichten. Ggf. können diese und weitere Termine von einem externen Experten begleitet werden.

Zum Abschluss der Veranstaltung kann bei Bedarf mit interessierten Unternehmen direkt eine Terminvereinbarung für eine Einzelberatung im Unternehmen erfolgen. Dafür sollte ein*e Expert*in zur Verfügung stehen, der oder die die Beratung durchführen kann. Diese Person sollte generell auch als zentrale Ansprechperson für alle Unternehmen weiterhin zur Verfügung stehen. Der Erfolg dieser Maßnahme hängt maßgeblich von den verfügbaren personellen Ressourcen im Mobilitätsmanagement und der Wirtschaftsförderung ab.

Abgesehen von den lokalen Unternehmen kann die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen und die betriebliche Mobilität der Stadtverwaltung nachhaltig verbessern. Hierdurch zeigt die Stadt die Vorteile eines betrieblichem Mobilitätsmanagements und bereits auf einfachem Wege Pkw-Fahrten sowie THG-Emissionen einsparen.

Handlungsschritte

1. Grobanalyse der Unternehmen und Betriebe
2. Absprache mit zuständigen Akteuren
3. Benennung eines Ansprechpartners
4. Initiierung eines Unternehmensstammtisches (ggf. mit Unterstützung)
5. Langfristige Zusammenarbeit zwischen Stadt und Unternehmen zur Verbesserung und Verstetigung der Situation

Umsetzungshorizont

2024		2025				2026				2027				2028				2029				2030			
3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4

Verantwortung / Akteure

- ▶ Stadt Rheda-Wiedenbrück
- ▶ IHK /Wirtschaftsförderung
- ▶ Unternehmen
- ▶ Ggf. externes Planungsbüro

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

- ▶ Eigenmittel der Stadt
- ▶ Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben)

Kosten

Personalkosten, ggf. Kosten für eine externe Beratungsleistung

Begründung Umsetzbarkeit

- ▶ Relativ einfache Umsetzung, wenn zeitliche Ressourcen vorhanden sind
- ▶ Die Stadt kann mit gutem Beispiel vorangehen (kommunales BMM)

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG					
Kosten					
Auswirkungen					
Umsetzbarkeit					
Umsetzungsdauer					
Priorisierung					

2 ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

In nachfolgender Tabelle 2-1 sind alle Maßnahmen der Priorisierungsstufe zugeordnet, so dass auf einen Blick erkennbar ist, welche Maßnahmen am ehesten umzusetzen sind:

Tabelle 2-1: Zusammenfassung der Maßnahmen-Priorisierung

Priorisierung	Nr.	Maßnahme
★★★★★	MM3	Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen
	MM6	Schulisches Mobilitätsmanagement
★★★★★	F3	Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen
	R1	Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes
	R6	Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen
	R7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekten für den Radverkehr
	IM1	Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Wiedenbrück
	IM2	Errichtung von Mini-Mobilstationen in den Wohnsiedlungen
	M2	Einrichten eines nachhaltigen Parkraummanagements in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück (Parkraumbewirtschaftung)
	M7	Aufklärung bzw. Öffentlichkeitsarbeit bezgl. Fördermittel und THG-Quoten für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und einer privaten Ladeinfrastruktur
	MM7	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	★★★	F1
F4		Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen
R2		Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs
R3		Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch farbliche Markierungen
R5		Lückenschluss im Radwegenetz
ÖV1		Erhöhung der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV und Werksverkehren
ÖV2		Einrichten eines zukunftsfähigen und bedarfsorientierten ÖPNV-Angebots für die kleineren Stadtteile
ÖV3		Schaffung von Stadtbuslinien im Stadtgebiet
ÖV4		Verbesserte Kommunikation / Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten
IM3		Einrichten von Fahrradabstellanlagen an allen (regelmäßig genutzten) Haltestellen
M1		Ausweitung des Carsharing-Angebots auf die Quartiere und Wohngebiete („Mobilstationen“)
M3		Schaffung eines digitalen Parkleitsystems
M6		Prüfung und Ausweitung der Einbahnstraßenregelung sowie Straßensperrungen zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehren
MM1		Mitgliedschaft der AGFS
MM2		Durchführung von Verkehrsversuchen und Modellprojekten
MM4		Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen
MM5		Durchsetzung des Prinzips der selbsterklärenden Infrastruktur
★★	F2	Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)
	R4	Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn (+ Einfädlungshilfen)
	M5	Ausbau der dezentralen Ladeinfrastruktur
★	M4	Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV

Bei Betrachtung der Tabelle 2-1 ist zu erkennen, dass zwei Maßnahmen in die höchste Priorisierungsstufe (sehr hoch) fallen. Für diese sollte umgehend mit der Umsetzung begonnen werden, da sie einen großen Effekt auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung haben. Weitere acht Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität. Hier ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen sofort begonnen wird und welche erst in den Folgejahren begonnen werden. Bei der Einschätzung hilft der Umsetzungsfahrplan (vgl. Abschlussbericht).

Eine mittlere Priorität weisen insgesamt siebzehn Maßnahmen auf. In diesen Bereich fallen Maßnahmen, die eine längere Umsetzungsdauer haben oder hohe Kosten verursachen, die in einem nicht so guten Verhältnis zum Nutzen bzw. Effekt auf das Gesamtmobilitätsverhalten in der Kommune stehen.

Zum Schluss sind drei Maßnahmen mit einer geringen und eine Maßnahme mit einer sehr geringen Priorität gekennzeichnet worden. Insbesondere die Maßnahme „*Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV*“ ist eine strategische Maßnahme, die eine schnellere Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen für den motorisierten Verkehr bewirken soll, falls eine bundesweite Gesetzesänderung durchgeführt wurde. Für diese vier Maßnahmen mit einer geringen bzw. sehr geringen Priorisierung wird eine vergleichsweise späte Umsetzung vorgeschlagen. Nichtsdestotrotz kann die Umsetzung dieser Maßnahmen langfristig zu einer Verbesserung der Mobilität in Rheda-Wiedenbrück beitragen.

Die Priorisierung, die aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis hervorgeht, ermöglicht eine Abstufung der Maßnahmen nach Priorität für das Erreichen der Leitziele, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes gesetzt worden sind. Maßnahmen mit einer höheren Priorisierung und somit mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnisses führen mit geringem Zeitaufwand und geringen Kosten zu merkbaren Veränderungen bzgl. der nachhaltige Mobilität in Rheda-Wiedenbrück. Nichtsdestotrotz stellt die Priorisierung der Maßnahmen nur eine Abschätzung der Realität dar, sodass bei der Bewertung der Umsetzung auch die Inhalte der Maßnahmen berücksichtigt werden sollen (vgl. Kap. 7: Handlungs- und Umsetzungskonzept im Abschlussbericht).

3 QUELLENVERZEICHNIS

- BMUV, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2021): Förderung der Elektromobilität. Abrufbar unter: <https://www.bmuv.de/themen/verkehr/elektromobilitaet/foerderung>
- DIHK Service GmbH (o.J.): Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement. Abrufbar unter: <https://mittlerer-niederrhein.ihk.de/de/media/pdf/innovation/mobilitaet/praxisleitfaden-betriebliches-mobilitaetsmanagement-vom-dihk.pdf>.
- DVR, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2020): Kopf drehen, Rad Fahrende sehen! Abrufbar unter: <https://www.dvr.de/service/medien/broschueren/flyer>.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2022): Neue Entwurfsregelungen bevorzugen Fuß- und Radverkehr. Abrufbar unter: <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/neue-entwurfsregelwerke-bevorzugen-fuss-und-radverkehr#:~:text=F%C3%BCr%20Radschnellwege%20soll%20ein%20Ma%C3%9F,nach%20M%C3%B6glichkeit%20noch%20breiter%20werden>.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).
- Kreis Gütersloh (2014): Ergebnisse der Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh.
- Paten der Nacht (2022): Empfehlung für die Beleuchtung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze in Deutschland. Allgemeingültige Grundsätze, zusammengestellt von Paten der Nacht. Abrufbar unter: <https://www.paten-der-nacht.de/wp-content/uploads/2022/10/empfehlungen-strassenbeleuchtung-tipps-web.pdf>.
- Umweltbundesamt (18.03.2022) *Car-Sharing*. Von <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing> abgerufen.

4 ANHANG

Anhang 1: Führungsformen im Radvorbehaltsnetz

1. Führungsformen im Radvorbehaltsnetz

Außerorts:

Führungsform							
	Fahrradstraße	Zweirichtungsradweg	Einrichtungsrادweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Geschützter Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	Schutzstreifen
Radschnellweg	Ja	Ja	Ja (1)	Nein	Nein	Nein	Nein
Radvorrangroute	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein
Hauptroute	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein
Nebenroute	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein

Innerorts:

Führungsform							
	Fahrradstraße	Zweirichtungsradweg	Einrichtungsrادweg	Gemeinsamer Geh- und Radweg	Geschützter Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	Schutzstreifen
Radschnellweg	Ja	Ja	Ja (1)	Nein	Nein	Nein	Nein
Radvorrangroute	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein
Hauptroute	Ja (2)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein
Nebenroute	Nein	Ja (2)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (3)

- 1 = nur, wenn Zweirichtungsführung nicht möglich
- 2 = nicht notwendig, aber in Ordnung
- 3 = im Bestand in Ordnung, auf Dauer austauschen