

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE STADT RHEDA-WIEDENBRÜCK

ÖFFENTLICHER AUFTAKT



Energie

Gebäude

Mobilität

Umwelt

01 UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

05 WORKSHOPPHASE

06 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

WIR SIND ENERGIELENKER

FÜR KLIMA UND ZUKUNFT



400 energielenker



14 Standorte

Greven, Berlin, Fellbach, Langen ...



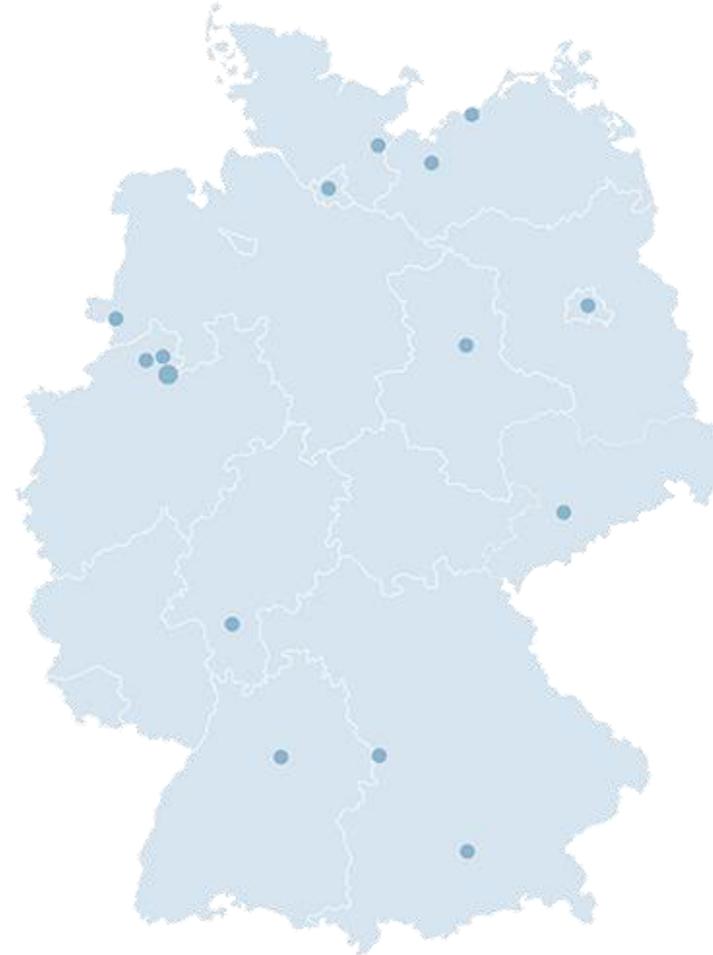
4 Schwerpunkte

Energie – Gebäude – Mobilität – Umwelt



3 Unternehmensbereiche

- ▶ Beratungs-, Konzeptions- und Ingenieurleistungen
- ▶ Digitale Lösungen zur dezentralen Anlagensteuerung und Energiemanagement
- ▶ Betriebs- und Serviceleistungen



ENERGIELENKER ALS STARKER PARTNER

TÄTIGKEITSFELD MOBILITÄT



LÄNDER & KOMMUNEN

- ▶ Mobilitätskonzepte
- ▶ Radverkehrskonzepte
- ▶ Klimaschutzkonzepte – Schwerpunkt Mobilität
- ▶ Potenzialanalysen
- ▶ E-Mobilitäts- & Ladeinfrastrukturkonzepte
- ▶ Mobilitätsentwicklungspläne & -strategien
- ▶ Fuhrparkanalysen
- ▶ Fördermittelberatung



QUARTIERE

- ▶ Umsetzungsberatung inkl. dezentraler Energiekonzepte
- ▶ Planung & Umsetzung
- ▶ Lade- und Lastmanagementsysteme
- ▶ lease&charge – Ladeinfrastruktur

Länder, Kreise, Städte und Gemeinden, kommunale Liegenschaften, Quartiere – wir haben für alle Kundengruppen **die passende Lösung**.

DAS PROJEKTTEAM

WIR BEGLEITEN SIE!



Thomas Pöhlker

Geschäftsführung

- ▶ Akteursnetzwerke
- ▶ eea-Berater und Auditor, eca-Berater



Jana Busse

Projektleitung

- ▶ Radverkehr & Nachhaltige Mobilität
- ▶ GIS-Analysen
- ▶ Moderation und Öffentlichkeitsarbeit



Niclas Töns

Projektmitarbeit

- ▶ Nachhaltige Mobilität
- ▶ Nahmobilität & ÖPNV
- ▶ Zielgruppenspezifische Mobilität



Olav Hunting

Projektmitarbeit

- ▶ Radverkehr
- ▶ Nachhaltige Mobilität
- ▶ On-Demand-Mobilität
- ▶ Potenzialanalysen



Martin Kanning

Projektmitarbeit

- ▶ Kartenarbeiten und GIS-Management
- ▶ Standortanalysen
- ▶ Online Beteiligungsformate

01 UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

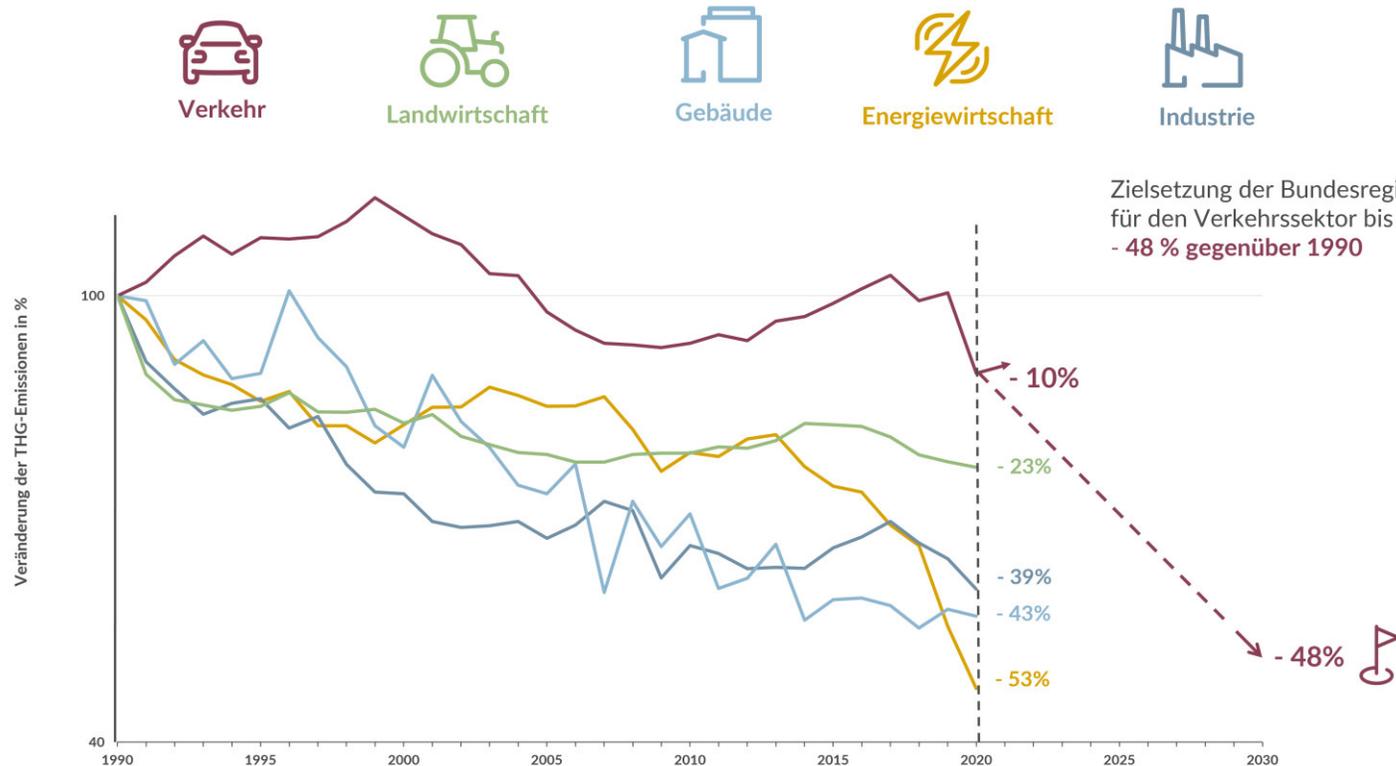
05 WORKSHOPPHASE

06 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland
1990 bis 2020 (1990 = 100%)

 **energielenker**
Für Klima und Zukunft

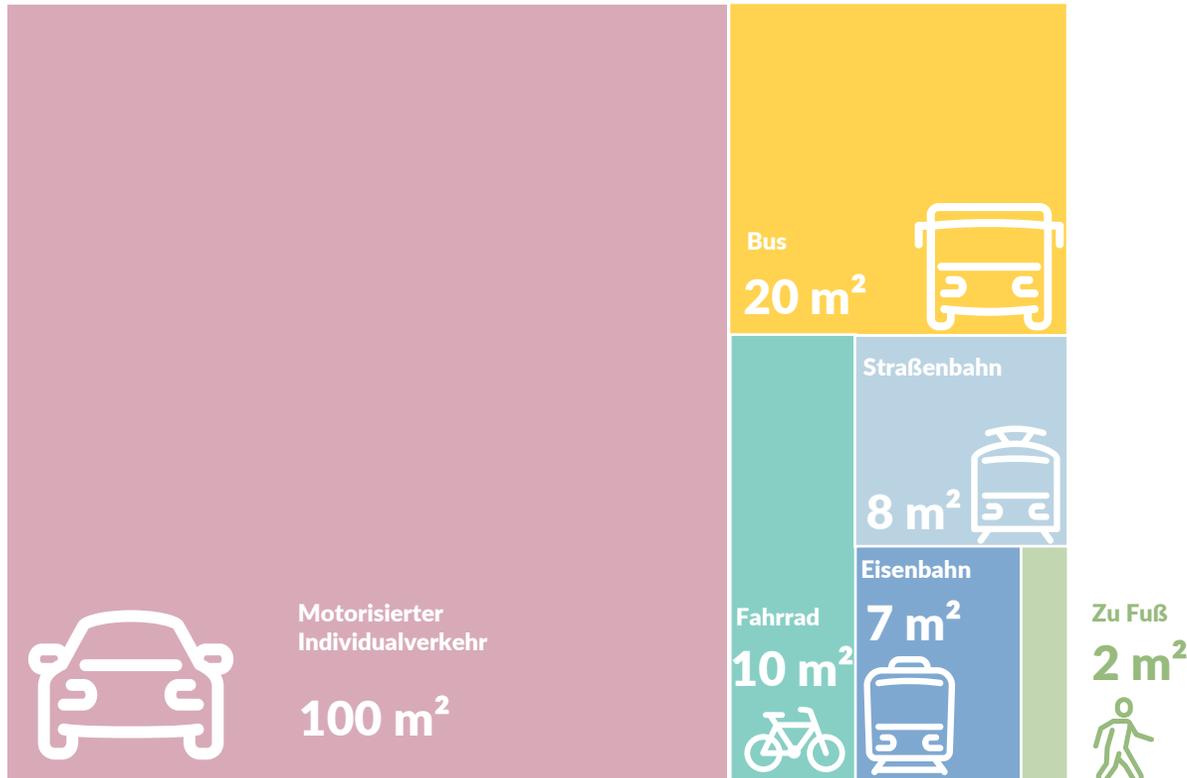


Daten Umweltbundesamt 2022

- ▶ Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 insgesamt um 65% gesenkt werden (gegenüber 1990)
- ▶ Verkehrssektor ist der Bereich mit der größten Abhängigkeit von fossilen Energieträgern
- ▶ Bisher wenig Verringerung der THG-Emissionen des Verkehrssektors
- ▶ Mehr Bemühungen für eine nachhaltige Mobilität notwendig

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

FLÄCHENVERBRAUCH NACH VERKEHRSMITTELN



- ▶ Verkehrsflächen im öffentlichen Raum überwiegend durch motorisierte Fahrzeuge genutzt
- ▶ Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad, Fußverkehr) benötigen weniger Fläche für den Transport einer Person
- ▶ Durch stärkere Nutzung des Umweltverbundes können öffentliche Flächen anders genutzt werden

*eigene Darstellung, Datengrundlage: Tiefbauamt Zürich 2012

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

VERBESSERN

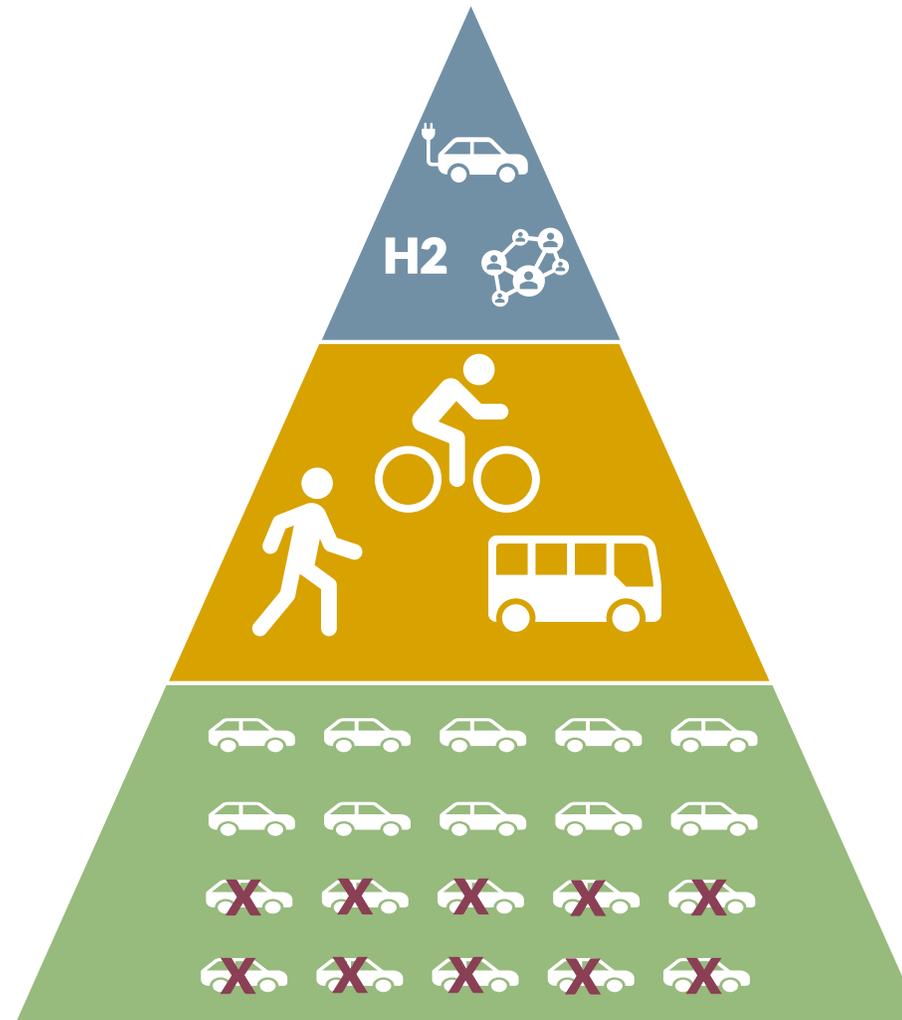
Steigerung der Effizienz und Verringerung der Umweltauswirkung verbleibender Verkehrsaufkommen (bspw. durch Elektrifizierung oder geteilten Besitz).

VERLAGERN

Substitution gegenwärtiger MIV-Anteile durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes

VERMEIDEN

Verringerung der MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen, Verringerung notwendiger Verkehrsaufkommen.



02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

ZUKUNFTSORIENTIERTE STRATEGIE

Entwicklung einer **strategischen Grundlage** zur langfristigen **Verbesserung der Verkehrssituation** im Stadtgebiet. Erhöhung der Lebensqualität durch eine **bedarfsorientierte** und **umweltfreundlichen** Mobilitätsentwicklung, sowie einer **Verbesserung der Verkehrssicherheit** und des **Verkehrsflusses**.

NACHHALTIGE VERKEHRSENTWICKLUNG

Senkung der verkehrsinduzierten **Endenergiebedarfe** und **THG-Emissionen** durch die verstärkte Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Stärkung des **Umweltverbundes** und eines umweltbewussten **Mobilitätsverhaltens**. Einbindung **technologischer Fortschritte** zur Effizienzsteigerung und Verringerung der Umweltauswirkungen.



LANGFRISTIGE MOBILITÄTSSICHERUNG

Beitrag zur langfristigen Sicherung von Mobilität für **alle Bevölkerungsgruppen**. Stärkung **effizienter, kostengünstiger und gesundheitsfördernder** Mobilitätsformen. Ausweitung gemeinschaftlicher Organisations-strukturen (**sharing-economy**).

AKTEURSBETEILIGUNG

Einbindung **relevanter Akteursgruppen** in den Planungsprozess der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Rheda-Wiedenbrück. Erfassung von **Verbesserungswünschen** in den **Beteiligungsformaten**. Entwicklung einer **bedarfs- und anforderungsorientierten** Strategie.

01 UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

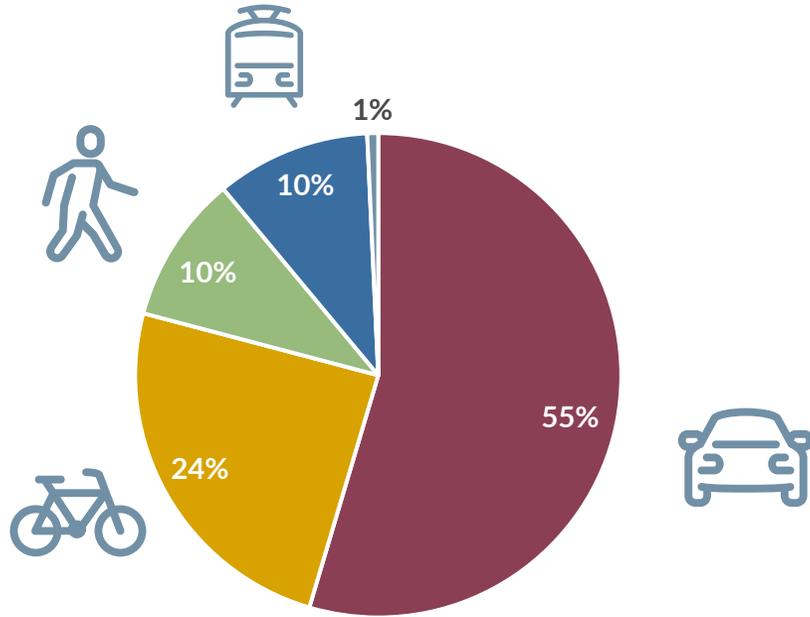
04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

05 WORKSHOPPHASE

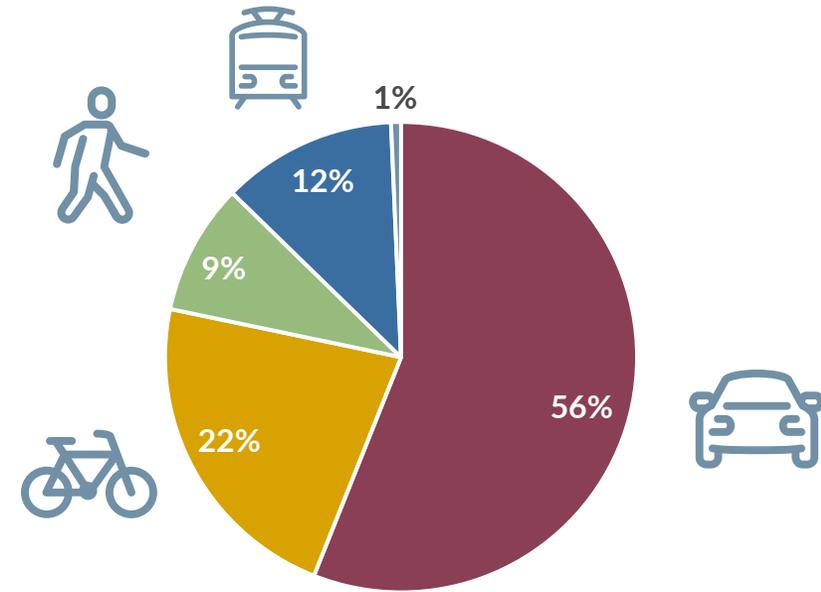
06 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

MOBILITÄTSVERHALTEN DER BEVÖLKERUNG IM KREIS GÜTERSLOH (2014)



Stadt Rheda-Wiedenbrück

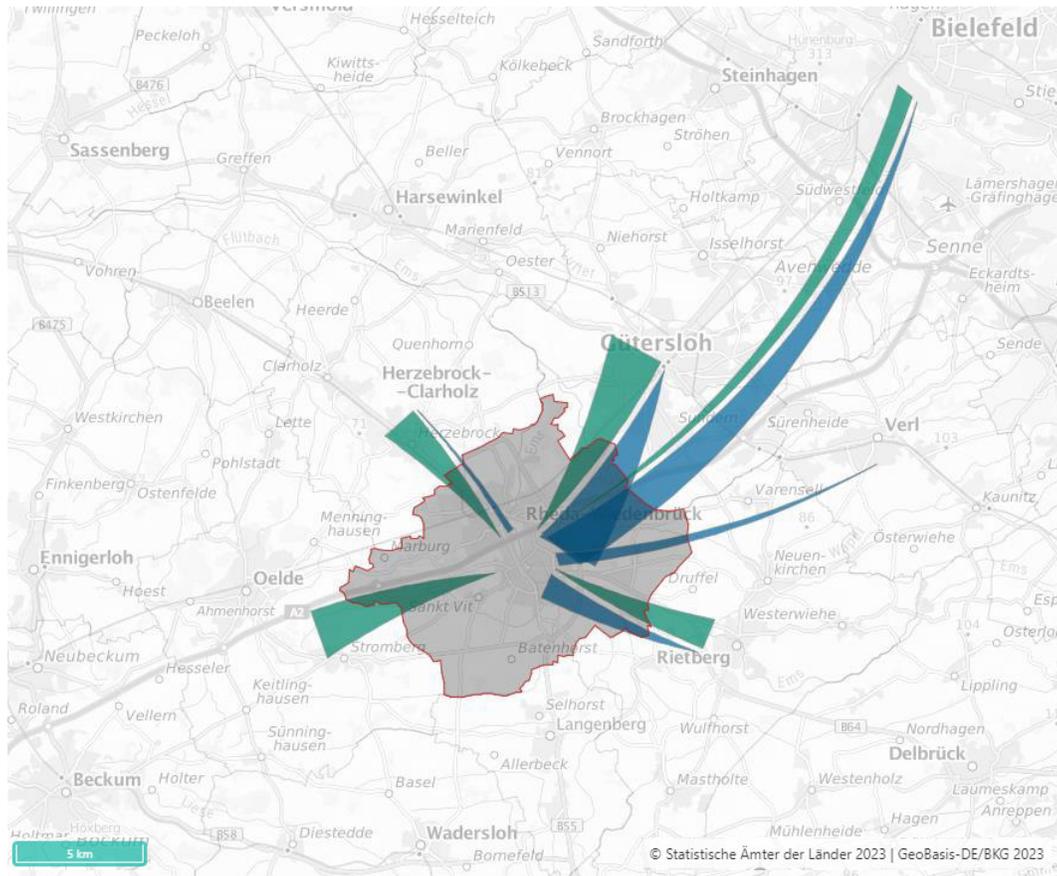


Kreis Gütersloh

*Modal Split Daten 2014 (Mobilitätsuntersuchung im Kreis Gütersloh 2014)

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

PENDLERSTRÖME



*Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

▶ Pendlersaldo von + 4.131

▶ Einpendler*innen:

- 19.300 Einpendler*innen
- Größte Einpendelströme:
 - Gütersloh: 3.375
 - Oelde: 1.600
 - Herzebrock-Clarholz: 1.426

▶ Auspender*innen:

- 15.169 Auspendler*innen
- Größte Auspendelströme:
 - Gütersloh: 4.716
 - Bielefeld: 1.452
 - Rietberg: 1.224

▶ 13.228 Innerörtliche Pendler*innen

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

MOBILITÄTSSITUATION VOR ORT

Eröffnung Mobilstation



Carsharing & Dorfautos mit Fahrdienst



Überregionale Planung Radschnellweg



Konzepte & Planungen

*<https://www.mein-rhwd.de/news/wusstest-du-das/vom-fahrrad-parkplatz-bis-zur-e-bike-reparatur>
*<https://www.rheda-wiedenbrueck.de/umwelt-bauen-verkehr/mobilitaet-verkehr/oeffentliche-verkehrsmittel/mobilstation-rheda-wiedenbrueck/>
*<https://www.rheda-wiedenbrueck.de/umwelt-bauen-verkehr/mobilitaet-verkehr/carsharing/>

01 UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

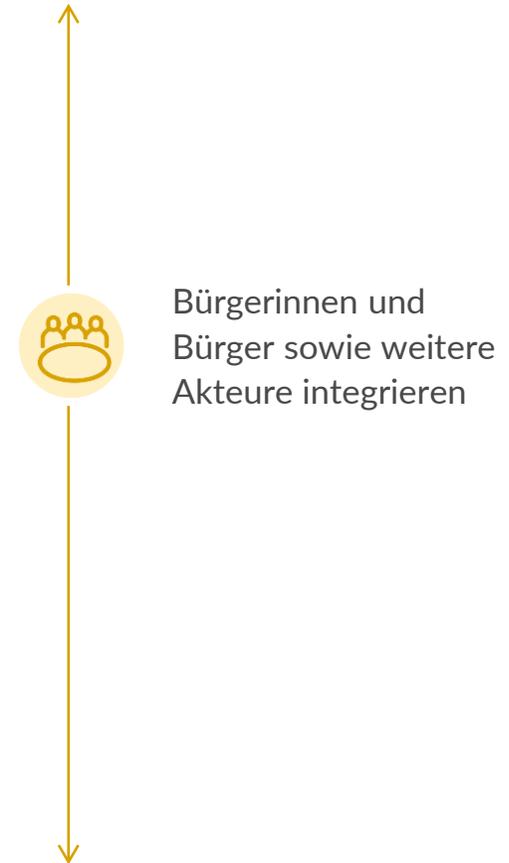
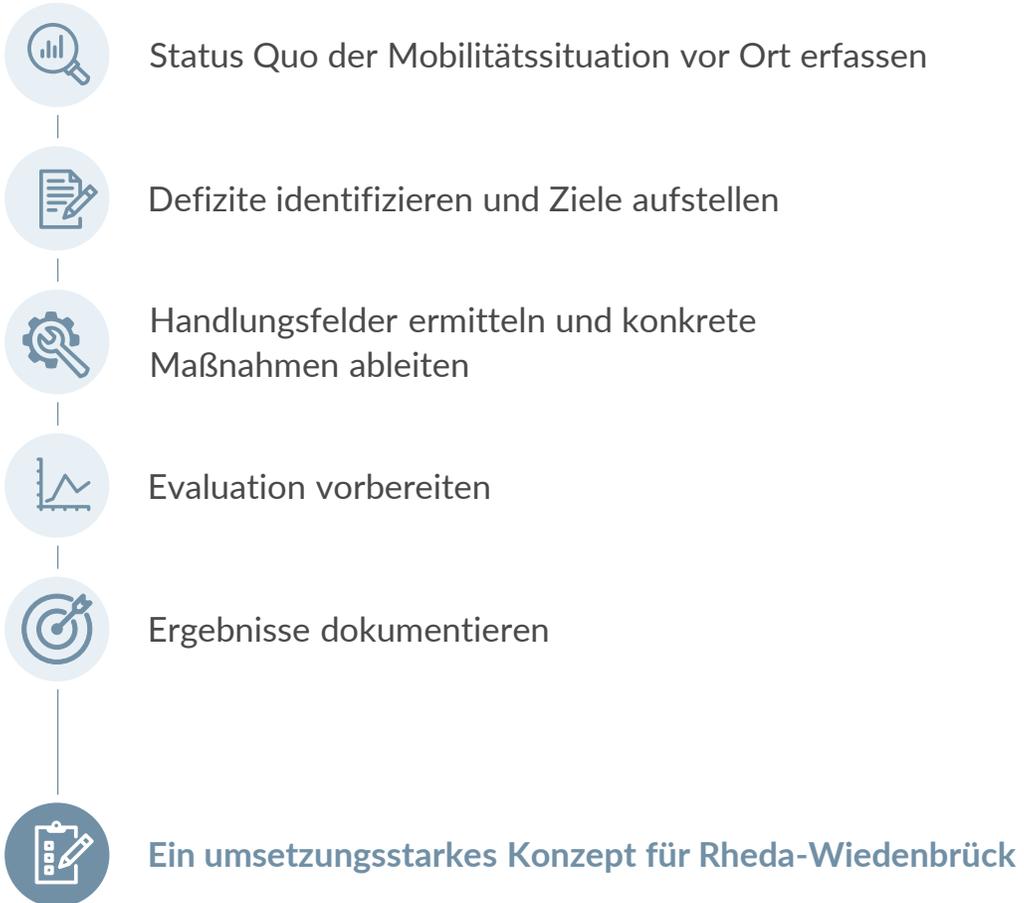
04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

05 WORKSHOPPHASE

06 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

INTEGRIERTE MOBILITÄTSKONZEPT

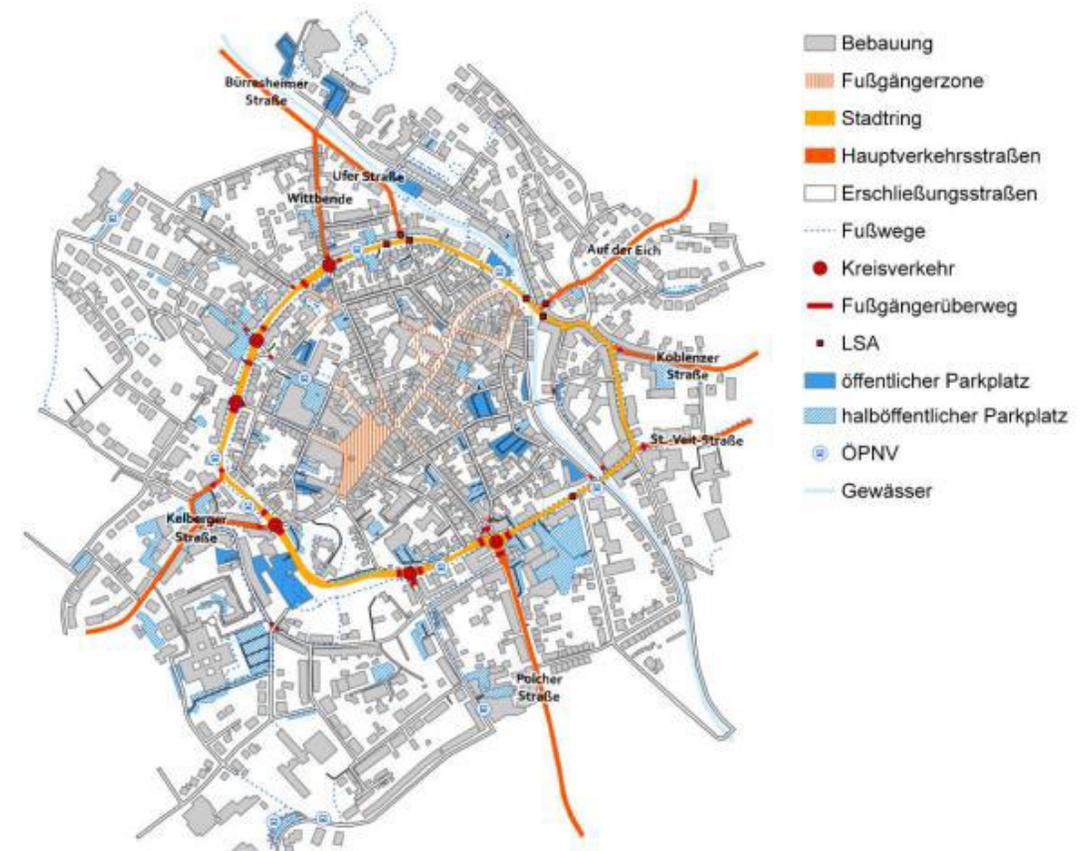


04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Grundlagenermittlung & -bewertung

- ✓ Zusammenstellen allgemeiner Informationen und soziodemographischer Grunddaten
- ✓ Bestandsanalyse zum Fuß- und Radverkehr, SPNV, ÖPNV und MIV sowie deren Vernetzung
- ✓ Eigene Datenerhebungen
- ✓ Begehung zentraler Punkte im Stadtgebiet
- ✓ Kartografische Darstellung der verkehrlichen Situation vor Ort
- ✓ Darstellung von Stärken und Schwächen je Verkehrsmittel und Ableitung von Handlungspfaden



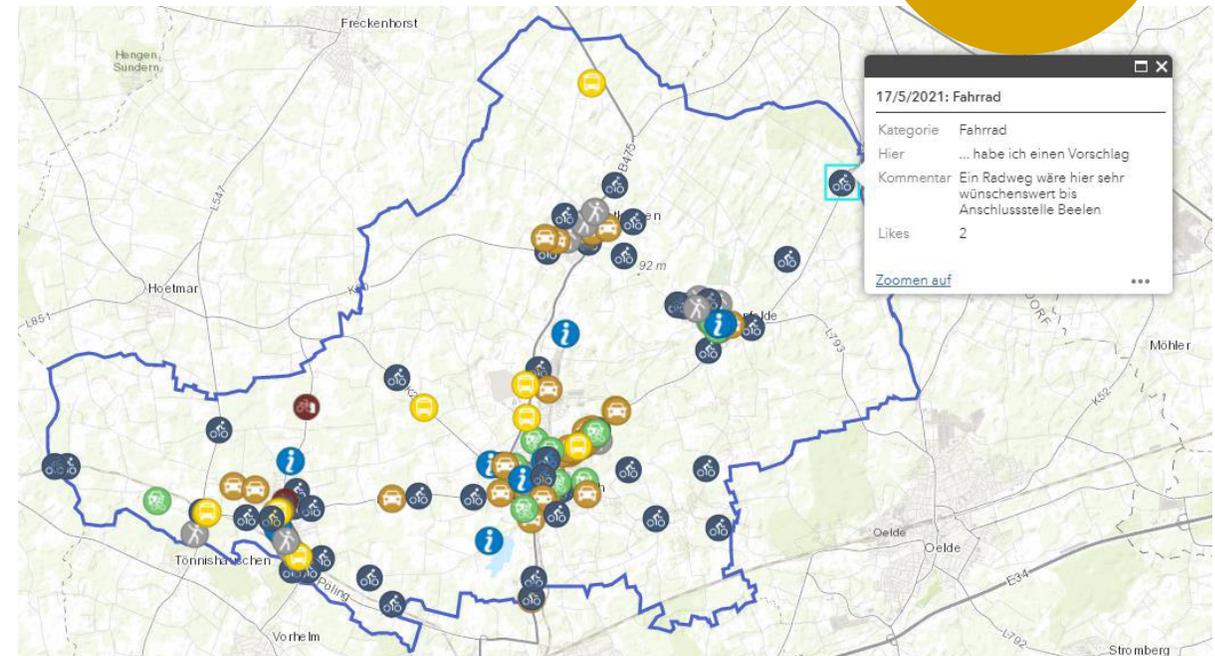
04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Grundlagenermittlung & -bewertung

- ✓ Bereitstellung einer Online-Karte mit der Möglichkeit auf Mängel lokal hinzuweisen, oder Ideen zu melden
- ✓ Mögliche Kategorien
 - Zu Fuß
 - Fahrrad
 - Bus und Bahn
 - Sicherheitsmangel
 - Sonstiges
- ✓ Möglichkeit vorige Einträge zu „ liken“

Bürger-
beteiligung
per Online-
Karte



04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMAT

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Definition von Leitbild und Zielen

- ✓ Entwicklung eines Leitbildes auf Grundlage der Bestandsanalyse
- ✓ Durchführung von zwei Workshops zur Diskussion und Definition des Mobilitätsleitbildes und zur Ableitung konkreter Ziele
 - Gemeinsam mit den Bürger*innen
 - Gemeinsam mit der Politik
- ✓ Definition von Indikatoren zur späteren Erfolgskontrolle

HERTEN: UNSERE STADT BEWEGT SICH!

WIR Hertener*innen stehen für eine verantwortungsvolle und umweltfreundliche Mobilität. Gemeinsam gestalten wir die Mobilität von Morgen, indem wir offen für Neues sind. Vernetzt und digital nehmen wir jede*n mit!

Wir bewegen uns selbst aktiv, entspannt und sicher!

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr

Durch ein klares Bekenntnis zur Nahmobilität schaffen wir eine sichere und attraktive Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr.



... Wir steigen einfach

Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehrs

Neben dem Fuß- und Radverkehr bildet der Öffentliche Verkehr die Grundlage für die zukünftige Mobilität. Mit dem Ziel einfach, schnell und komfortabel mobil zu sein, fördern wir den flexiblen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an zentralen Verknüpfungspunkten und tragen somit zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs bei.



... Wir erreichen mehr, indem wir uns und unsere Umwelt entlasten!

Integrierte Stadt- / Verkehrsplanung

Durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung verbessern wir die Erreichbarkeit Hertens für alle Teile der Bevölkerung sowie für die Wirtschaft. Gleichzeitig ermöglichen wir durch ein Umdenken bei der Aufteilung von öffentlichem (Straßen-) Raum die Verbesserung von Aufenthaltsqualität in der Stadt.



... Wir nehmen ALLE

Verkehrswende von allen für alle



Wir stehen für eine Mobilität für ALLE ein. Auf dem Weg zu einer inklusiven, (bedarfs-)gerechten und lebenswerten Mobilität nutzen wir auch Innovationen und die Chancen der Digitalisierung.

Wir kommen individuell umweltfreundlich voran!

Stärkung klimafreundlicher Antriebsformen

Wir verfolgen das Ziel, Mobilität möglichst umweltverträglich abzuwickeln. Dazu stärken wir alternative Antriebsformen durch Bereitstellung ausreichender Ladeinfrastruktur und durch gezielte Anreize.



Bürger-
beteiligung

Abstimmung
mit der
Politik

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Entwicklung von Maßnahmen

- ✓ Entwicklung von Maßnahmenideen für alle Verkehrsmittel und Querschnittsthemen
- ✓ Einarbeitung von politischen Anträgen zur Mobilität
- ✓ Validierung und Ergänzung der Maßnahmenideen in Aktursgesprächen
- ✓ Abstimmung der Maßnahmenideen zwischen Stadt und energielenker



FUSS- UND RADVERKEHR

STÄRKEN

- Schöne Freizeitrwege
- Fußverkehrs-Check (Ennigerloh und Westkirchen)
- Abweilungen am Marktplatz gibt es schon
- gute Anbindung nach Beckum auch zum Bahnhof
- Abweilungen in Ostentale
- "Stadtteile der kurze Wege"

SCHWÄCHEN

- Beschädigung von Radwegen/Radrouten
- fehlende getrennte Radwege in Ennigerloh
- Beleuchtung von Radwegen außerorts
- Problem Elternaxis
- Radwege: Ostentale - Westkirchen
- Mehr Abweilungen an Bushaltestellen
- Radverkehr und Fußverkehr trennen
- Eltern- Haltestelle / Aufklärung SchülerInnen

MIV UND RUHENDER VERKEHR

- Gute Anbindung durch die Bundesstraße
- Gute Parksituation
- Lehrhaus der guten Anbindung ist das Verkehrsunternehmen in Hiltropkloster
- "Dauerparker"
- Parkraum bewirtschaftung
- U720 bei Osting

- Verkehrslenker
- Einbahnstraßen
- Flächen gerechter verteilen
- Verstärkung der Verkehrslenkung
- Parkraum streng kontrollieren
- Parkeben im Außenbereich umfassen auf einer aufwändig planen Fläche
- Mitnehmen im Bereich Beauftragung
- Parkplatzsystem / Informationen
- Auslastung an Markttagen mitdenken
- Strecke
- Strecke

ALTERNATIVE MOBILITÄT UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

- Gegenseitige Hilfe der Bevölkerung / Gemeinschaft
- Mitfahrverbände (u.a. in Enniger)
- Verbindungen zwischen Ortschaften / anderen Kommunen ausbauen
- Ennigerloh ist ländlicher Raum
- Wenig Lasterfahrzeuge für 8-Fahrzeuge
- DMV Angebot in Handwerker-Workshop für Lasterverkehr
- Städtische Gestaltung der Stadt für den öffentlichen Verkehr
- Städtische Gestaltung der Stadt für den öffentlichen Verkehr
- Städtische Gestaltung der Stadt für den öffentlichen Verkehr

- Pilotprojekt autonomes Fahren
- [Car] Sharing im ländlichen Bereich
- Mobilitätsportal (angebotsübergreifend)
- Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Mobilitätsketteln ermöglichen
- Alternativen schaffen
- "Tankstelle" für Wasserstoff

ÖFFENTLICHER VERKEHR

- Ennigerloh und Beckum gut angebunden
- Westkirchen innerorts gut angebunden, Enniger auch in Ordnung
- Gute Anbindung von Beckum, Osting, ...
- Fahrrad anhängen in Person im Bereich Richtung Münster
- Ticketpreise zu hoch
- Schlechte Anbindung innerorts
- Starke Auslastung ggf. im Schülerverkehr
- Berufswagen nach Münster nicht optimal
- Anreise per Fahrradweg schwer
- Nutzliche Verknüpfung im Verkehrsverbund nicht gegeben
- Umwege sehr problematisch
- Westkirchen Anbindung Fahrpläne nicht gut abgestimmt
- Fahrrad anhängen nicht gut als Zubringer nutzbar

- Ringbetrieb, um Ortschaften gut miteinander zu verbinden ggf. Neu-Beckum
- 365 Ticket als Jahresabo
- Kürzere Taktzeiten anzustreben
- Stadtkonzept nach Dienst
- Bedarfs-gerechter planen
- Änderung aller Ortschaften an die Schemata wichtig
- Bürgerbus
- Bahnhofsterminale mit ÖPNV verknüpfen
- Stange
- Stange

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Handlungs- und Umsetzungskonzept

- ✓ Ausarbeitung der Maßnahmen in Form von Maßnahmensteckbriefen
- ✓ Ausarbeitung und Abstimmung eines Priorisierungsschemata (Bewertungsmatrix)
- ✓ Priorisierung der Maßnahmen
- ✓ Anfertigung eines fortschreibbaren Umsetzungskonzeptes / Zeitplans zur Realisierung der Maßnahmen

Schaffung sicherer und adäquater Abstellanlagen an relevanten Stellen im Stadtgebiet

R2



Leitziel	Mit Sicherheit fahren wir Rad und gehen zu Fuß	
Zielgruppe	Radfahrer*innen	
Potenzial	Beitrag zur Förderung des Radverkehrs	
Ausgangssituation	An den zentralen Haltepunkten (Kottenstedte, Oster Sportstätten, wie zur oder keine überdachte Fahrradabstellanlagen Ennigerlohs) konnte existierenden Fahrradstelen sicherheitstechnische und somit nicht zu anderweitige abschließend vorzufinden ist.	Handlungsschritte <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarfsermittlung und Priorisierung der Standorte 2. Festlegung von Zuständigkeiten 3. Sukzessiver Ausbau und Qualitätssteigerung der Fahrradabstellanlagen 4. Instandhaltung, Pflege und Evaluation
Maßnahme	Um Radfahrer*innen Ennigerlohs zu ermöglichen Beispiel Anlehnbügel Ausbau und Qualität Haltestellen fördert die Attraktivität von Verkehrsträger miteinander oder Mobilitätsstationen besonders relevant Überdachung zu ergä Die Verbesserung bzw folgenden Standorte	Verantwortung Stadt Ennigerloh Akteure Baulastträger (z.B. Kreis Warendorf und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen) Öffentliche Einrichtungen (Schulen, Freizeiteinrichtungen, etc.) Einzelhandel Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten Eigenmittel der Baulastträger Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) Förderrichtlinie Nahmobilität (FoRi-Nah) (bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben) Stadt und Land (In 2021 bis zu 95 % Förderquote, Planungs- / Konzeptkosten mit 10 % förderfähiger Baukosten refinanzierbar) Kosten Investitions- und Unterhaltungskosten Anlehnbügel: ca. 150,00 € / Stk. Fahrradüberdachung: ca. 2.500-4.000 € / Stk. Fahrradbox: ca. 500,00 € / Stk. Wirkungshorizont Mittelfristige Entfaltung der Wirkung Dauer Kurz- / mittelfristige Umsetzung möglich Planungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Instandhaltungs- und Wartungsmaßnahmen: dauerhaft Bezug Radverkehr, Alternative Mobilität, Öffentlicher Verkehr, Stadtplanung Zusammenfassende Bewertung Bewertung Lenkungsgruppe Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität Kosten Priorisierung

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Evaluation

- ✓ Entwicklung eines Evaluationskonzeptes inkl.:
- ✓ Benennung von Schwellwerten / Evaluations-Indikatoren und Reaktionsmöglichkeiten je Maßnahme
- ✓ Zeitplan mit Prüfungsintervallen für das Kontrollgremium

Prozessschritt	Fragestellungen
Netzwerk-Bildung	<ul style="list-style-type: none"> • Sind neue Partnerschaften zwischen Akteur*innen entstanden? • Welche Intensität und Qualität haben die Partnerschaften? • Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?
Umsetzungsergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Was war ausschlaggebend für den Erfolg / Misserfolg von Maßnahmen? • Gab es Schwierigkeiten und wie wurde damit verfahren?
Auswirkungen umgesetzter Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst? • Wenn ja, in welcher Höhe?
Umsetzung und Entscheidungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> • Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent? • Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden? • Wo besteht ein erhöhter Beratungs- / Informationsbedarf?
Partizipation regionaler Akteur*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Sind alle Akteur*innen ausreichend eingebunden? • Konnten weitere Akteur*innen hinzugewonnen werden?
Zielerreichung	<ul style="list-style-type: none"> • Wie sind die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen? • Befinden sich Projekte aus verschiedenen Handlungsfeldern in der Umsetzung? • Wo besteht Nachholbedarf?
Konzept-Anpassung	<ul style="list-style-type: none"> • Sind Trends erkennbar, die eine Anpassung des Mobilitätskonzepts erfordern? • Haben sich Rahmenbedingungen geändert, sodass Anpassungen vorgenommen werden müssen?

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

DIE EINZELNEN PROJEKTSCHRITTE

Dokumentation

- ✓ Anfertigung eines Zwischenberichts nach Beendigung der Bestandsanalyse zur Darstellung der Stärken und Schwächen der Mobilitätssituation vor Ort
- ✓ Anfertigung eines Abschlussberichts nach Beendigung der Konzeptarbeiten inkl. Evaluationskonzept



01 UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

05 WORKSHOPPHASE

06 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

04 WORKSHOPPHASE

Identifikation von Handlungsansätzen

- ✓ Erarbeitung des Status Quo und Identifikation von Handlungsansätzen
 - ✓ Gemeinsame Erarbeitung von Stärken & Schwächen der aktuellen Mobilitätssituation in Rheda-Wiedenbrück
- ✓ 3 x 20 Min. Workshoparbeit je Stellwand und dann Wechsel der Stellwand
 - ✓ Stellwand 1: Fuß- & Radverkehr
 - ✓ Stellwand 2: Öff. Verkehr und Intermodalität
 - ✓ Stellwand 3: Motorisierter Verkehr, alternative Antriebe

Welche Stärken und Schwächen zeichnen die Mobilitätsinfrastruktur / Mobilitätsangebote in der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus?



**INTEGRIERTES
MOBILITÄTSKONZEPT**



STÄRKEN

SCHWÄCHEN

Was?

01 UNTERNEHMENSPRÄSENTATION

02 ZIELE DER NACHHALTIGEN MOBILITÄT

03 AUSGANGSSITUATION RHEDA-WIEDENBRÜCK

04 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSFORMATE

05 WORKSHOPPHASE

06 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

05 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

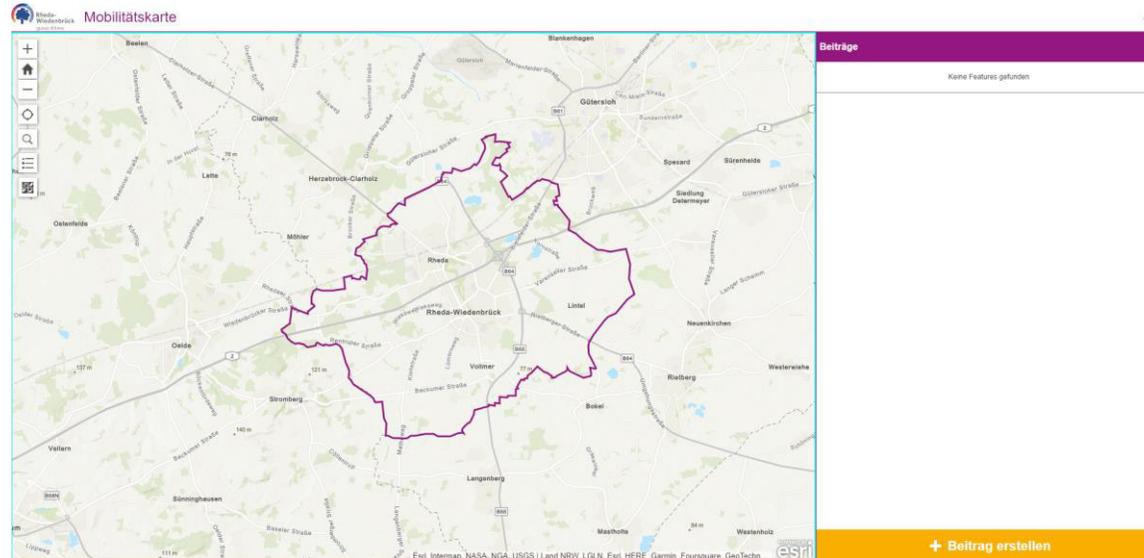
MEILENSTEINE



05 ZEITPLAN UND NÄCHSTE SCHRITTE

ONLINE-KARTE UND INFORMATIONEN

- ▶ Beteiligung zusätzlich über eine Online-Karte möglich: (bis zum 16.04.2023)
- ▶ Zugang zur Online-Karte über die Webseite der Stadt Rheda-Wiedenbrück oder über den QR-Code



- ▶ Eine weitere öffentliche Veranstaltung ist im Rahmen der Leitbild-Entwicklung vorgesehen
- ▶ Informationen zum Mobilitätskonzept und Termine finden Sie unter:
<https://www.rheda-wiedenbrueck.de/umwelt-bauen-verkehr/mobilitaet-verkehr/mobilitaetskonzept/>

GESTALTEN SIE MIT!

Für Klima und Zukunft

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!