



INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT

FÜR DIE STADT RHEDA-WIEDENBRÜCK

Abschlussbericht 2024



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



VORWORT

Vorwort folgt

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	6
TABELLENVERZEICHNIS.....	9
1. EINLEITUNG.....	10
1.1 AUFGABENSTELLUNG	11
1.2 RELEVANTE KONZEPTE UND STUDIEN.....	13
2. VORGEHENSWEISE.....	18
2.1 ZEITPLAN	21
2.2 PARTIZIPATIONSPROZESS	23
3. GRUNDLAGENERMITTLUNG.....	30
3.1 RAUM- UND STADTSTRUKTUR	30
3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	35
3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN	37
3.3.1 Interkommunale Verkehrsinfrastruktur	37
3.3.2 Pendlerverflechtungen	39
3.3.3 Erreichbarkeitsanalyse.....	40
3.4 MOBILITÄT IN RHEDA-WIEDENBRÜCK.....	41
4. BESTANDSANALYSE	43
4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	43
4.1.1 Nutzungsdaten zum MIV	45
4.1.2 Verkehrsstärken.....	46
4.1.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeit	52
4.1.4 Ruhender Verkehr	54
4.1.5 Ladeinfrastruktur	58
4.1.6 Carsharing	60
4.1.7 Zusammenfassung MIV	64

4.2	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV).....	65
4.2.1	Nutzungsdaten zum ÖPNV	67
4.2.2	Schienengebundener Personennahverkehr	67
4.2.3	Straßengebundener Personennahverkehr.....	68
4.2.4	Intermodalität.....	76
4.2.5	Barrierefreiheit im ÖPNV.....	78
4.2.6	Zusammenfassung ÖPNV	80
4.3	RADVERKEHR	81
4.3.1	Nutzungsdaten zum Radverkehr	84
4.3.2	Radverkehrsanlagen.....	84
4.3.3	Fahrradabstellanlagen.....	94
4.3.4	Sharing-Angebote.....	96
4.3.5	Unfallanalyse Radverkehr	97
4.3.6	Zusammenfassung Radverkehr.....	100
4.4	FUßVERKEHR.....	101
4.4.1	Nutzungsdaten zum Fußverkehr	103
4.4.2	Betrachtung der Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück	103
4.4.3	Fußverkehrsinfrastruktur im restlichen Stadtgebiet.....	109
4.4.4	Barrierefreiheit.....	111
4.4.5	Aufenthaltsqualität.....	113
4.4.6	Unfallanalyse Fußverkehr	115
4.4.7	Zusammenfassung Fußverkehr.....	117
4.5	TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE	118
5.	MOBILITÄTSLEITBILD RHEDA-WIEDENBRÜCK.....	122
6.	MABNAHMENKATALOG.....	126
7.	HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT	129

7.1	UMSETZUNGSFAHRPLAN.....	130
7.2	KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE.....	134
8.	8. EVALUATIONSKONZEPT	136
8.1	MONITORING	138
8.2	EVALUATION	148
9.	ZUSAMMENFASSUNG	149
10.	LITERATURVERZEICHNIS	152
11.	ANHANG	155

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland	10
Abbildung 2-1: Bausteine nachhaltiger Mobilität	18
Abbildung 2-2: Projektzeitplan	22
Abbildung 2-3: Stellwand ÖPNV nach der öffentlichen Auftaktveranstaltung des Mobilitätskonzeptes.....	24
Abbildung 2-4: Verteilung der Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld	25
Abbildung 2-5: Ergebnisse der Online-Beteiligungskarte der Stadt Rheda- Wiedenbrück.....	26
Abbildung 2-6: Beispielhafte Ergebnisse der 2. öffentlichen Veranstaltung	29
Abbildung 3-1: Übersichtskarte Rheda-Wiedenbrück.....	31
Abbildung 3-2: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Stadt Rheda-Wiedenbrück.....	36
Abbildung 3-3: Modal Split Rheda-Wiedenbrück und Kreis Gütersloh	42
Abbildung 4-1: Anforderungen an den MIV	44
Abbildung 4-2: Motorisierungsgrad der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Vergleich	45
Abbildung 4-3: Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr in der Stadt Rheda- Wiedenbrück.....	47
Abbildung 4-4: Verkehrsbelastung Innenstadt Rheda 08/2020.....	48
Abbildung 4-5: Verkehrsbelastung Innenstadt Wiedenbrück (2011-2015).....	49
Abbildung 4-6: Schild der Hol- und Bringzone am Südring in Wiedenbrück	51
Abbildung 4-7: Parkraumregelung in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück.....	55
Abbildung 4-8: Straßenbegleitendes Parken in der Langen Straße	56
Abbildung 4-9: Pendlerparkplatz an der B61/B64	57
Abbildung 4-10: Ladesäule an der Kreisverwaltung in Wiedenbrück	58
Abbildung 4-11: Ford-Carsharing am Bahnhof Rheda.....	61
Abbildung 4-12: Dorfauto in St.Vit an der Stromberger Straße	62
Abbildung 4-13: Ladeinfrastruktur und Carsharing-Angebote in der Stadt Rheda- Wiedenbrück.....	63
Abbildung 4-14: Anforderungen an den ÖPNV	65
Abbildung 4-15: Bahnhof Rheda-Wiedenbrück.....	67
Abbildung 4-16: ÖPNV-Netz des Linienverkehrs in der Stadt Rheda-Wiedenbrück.	70
Abbildung 4-17: Busfahrplan der Linie 76 am St. Vinzenz Hospital	71

Abbildung 4-18: Mobilstation am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück (links: Informationsstele mit DFI, rechts: Radstation mit Bikesharing und Reparaturstation)	76
Abbildung 4-19: Bushaltestelle mit adäquaten Fahrradabstellanlagen: Paul-Schmitz-Straße.....	77
Abbildung 4-20: Barrierefreiheit im Bahnhof (links: taktiler Leitsystem, rechts: Aufzug zu den Gleisen)	78
Abbildung 4-21: Nicht-barrierefreie Haltstelle "Pöppelbaum" im Stadtteil Lintel	79
Abbildung 4-22: Barrierefreie Haltstelle "Schlossstraße" im Stadtteil Rheda.....	79
Abbildung 4-23: Anforderungen an den Radverkehr.....	81
Abbildung 4-24: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung.....	83
Abbildung 4-25: Beispielhafte Radverkehrsrouten in der Stadt Rheda-Wiedenbrück (links Plakat Werse Radweg, rechts: Beschilderung Radverkehrsnetz NRW).....	85
Abbildung 4-26: Fahrradstraße an der Neuenkirchener Landstraße (Lintel)	87
Abbildung 4-27: Unterschiedliche Führungsformen auf der Fahrbahn (links: Schutzstreifen Am Sandberg, rechts: Radfahrstreifen in der Mönchstraße	89
Abbildung 4-28: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der alten Bahntrasse und Fußgängerzone (Radverkehr frei) [eigene Aufnahmen].....	90
Abbildung 4-29: Querungshilfen (für den Radverkehr) in Rheda-Wiedenbrück (links: Mittelinsel an der Gütersloher Straße, rechts: Unterbrechung des gemeinsamen Geh- und Radweges an der Pixeler Straße)	92
Abbildung 4-30: Unterschiedliche Radverkehrsführung an den Kreisverkehren (links: Fahrradfurt am Kreisverkehr Herzebrocker Straße – Bosfeld, rechts: Mischverkehr am Kreisverkehr am Bahnhof)	93
Abbildung 4-31: Nicht-zeitgemäße Fahrradabstellanlagen (Vorderradhalter) am Freibad in Wiedenbrück.....	94
Abbildung 4-32: Fahrradabstellanlagen in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück (links: Anlehnbügel in der Bahnhofstraße, rechts: Anlehnbügel in der Wasserstraße)	95
Abbildung 4-33: Ladesäule für E-Bikes an der Emssee in Wiedenbrück	96
Abbildung 4-34: TIER-Scooter im öffentlichen Straßenraum	96
Abbildung 4-35: Weitere Beteiligte in Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung	98
Abbildung 4-36: Radverkehrsunfälle differenziert nach Unfalltyp.....	99
Abbildung 4-37: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur	101

Abbildung 4-38: Mindestgehwegbreite	102
Abbildung 4-39: Fußgängerzone Rheda	103
Abbildung 4-40: Fußgängerüberweg am Kreisverkehr in der Bahnhofstraße	104
Abbildung 4-41: Ziele und Querungshilfen in der Innenstadt von Rheda	105
Abbildung 4-42: Schmale Gehwege am Klingelbrink / an der Kirchstraße	106
Abbildung 4-43: Querungsanlagen in der Wasserstraße	107
Abbildung 4-44: Ziele und Querungshilfen in der Innenstadt von Wiedenbrück	108
Abbildung 4-45: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Rietberger Straße	109
Abbildung 4-46: links: Barrierefreier FGÜ an der Bahnhofsstraße in Rheda, rechts: nicht-barrierefreier FGÜ in Wiedenbrück	111
Abbildung 4-47: links: Umlaufsperrern am Kreisverkehr vor dem Bahnhof in Stadtteil Rheda, rechts: Straßenbegleitendes Parken (Falschparken in der Straße „Auf d. Schulenburg“	112
Abbildung 4-48: Park Flora Westfalica und Schloßpark Rheda	113
Abbildung 4-49: Elemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Stadtteil Rheda	114
Abbildung 4-50: Fußverkehrsunfälle differenziert nach Unfalltyp	116
Abbildung 7-1: Farbliche Kennzeichnung der Laufzeiten zur Umsetzung der Maßnahmen.....	130
Abbildung 7-2: Bausteine einer erfolgreichen Kommunikationsstrategie	135
Abbildung 8-1: Elemente eines Controlling-Prozesses nach PDCA- Managementzyklus	136
Abbildung 8-2: Beispiel Mobilitäts-Dashboard	142

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1-1: Übersicht kreisweite und kommunale Anstrengungen für eine nachhaltige Mobilität	13
Tabelle 1-2: Räumliche Häufungen von Gefahrenstellen laut den Ergebnissen der Online-Karte der Lokalen Agenda 21.....	17
Tabelle 3-1: Gewerbestandorte in der Stadt Rheda-Wiedenbrück (stand 06.2018).....	32
Tabelle 3-2: Bildungsstandorte und Anzahl der Schulkinder in Rheda-Wiedenbrück (Stand 10/2022).....	33
Tabelle 3-3: Übersicht Schienengebundener Personennahverkehr am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück.....	38
Tabelle 3-4: Übersicht interkommunaler Straßengebundener Personennahverkehr in Rheda-Wiedenbrück.....	38
Tabelle 3-5: Pendlerzahlen der Stadt Rheda-Wiedenbrück (2022)	39
Tabelle 3-6: Erreichbarkeit umliegender Kommunen je Verkehrsträger - in Minuten.....	40
Tabelle 4-1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen der Stadt Rheda-Wiedenbrück.....	53
Tabelle 4-2: Übersicht über die vorhandenen Ladesäulen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück.....	59
Tabelle 4-3: Übersicht Straßengebundener Linienbusverkehr in Rheda-Wiedenbrück.....	69
Tabelle 4-4: Übersicht Straßengebundener Schulbusverkehr in Rheda-Wiedenbrück.....	73
Tabelle 4-5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	82
Tabelle 4-6: Führungsformen nach Belastungsbereich	83
Tabelle 4-7: Funktionsbereiche Gehwege.....	102
Tabelle 6-1: Maßnahmenkatalog.....	126
Tabelle 7-1: Vermeidungsstrategien und Handlungsauslösung.....	129
Tabelle 7-2: Vorschlag Umsetzungsfahrplan	131
Tabelle 8-1: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen	143
Tabelle 8-2: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen	148

1. EINLEITUNG

Derzeit besteht im Verkehrswesen eine hohe Abhängigkeit an fossilen Kraftstoffen (94 % am Endenergieverbrauch des Jahres 2018). Der Straßenverkehr ist einer der Hauptverursacher klimaschädlicher Treibhausgasemissionen und hat einen erheblichen Anteil an den Auswirkungen und Folgen des Klimawandels. Dies zeigt sich auch in den Modal Split Daten für Deutschland, denn rund 50 % aller Wege werden in der Bundesrepublik mit dem Pkw zurückgelegt.

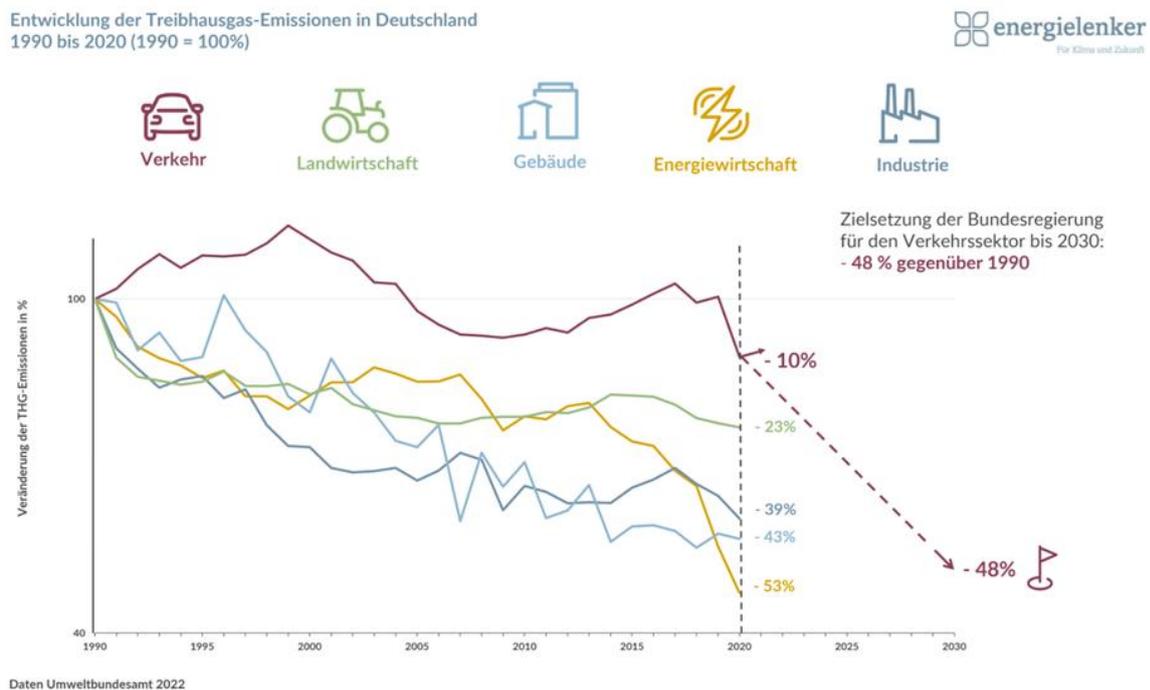


Abbildung 1-1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland
[Eigene Darstellung]

Im Vergleich zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) anderer Sektoren in Deutschland verdeutlicht sich, dass sich die Emissionen des Verkehrssektors deutlich ungünstiger entwickelt haben: Während in den Sektoren Industrie, Energiewirtschaft und Gebäude in den vergangenen Jahren bereits deutliche Treibhausgasminderungen erreicht werden konnten, ist dieser Trend im Verkehrssektor noch nicht erkennbar. Dabei hat die Bundesregierung sich das Ziel gesetzt eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 48 % bis zum Jahr 2030, mit dem Ausgangsjahr 1990, zu erreichen (vgl. Abbildung 1-1).

Bereits im Jahr 2022 hat die Politik der Stadt Rheda-Wiedenbrück die Ziele der Bundesregierung in einem einstimmigen Beschluss (Ratsbeschluss vom 14.03.2022) übernommen. Somit sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auch in der Stadt Rheda-Wiedenbrück bis 2030 um 48 % reduziert werden.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist somit ein vielfältiger und weitreichender Wandel des Mobilitätsverhaltens erforderlich, primär mit dem Ziel die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren, um auf diese Weise einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück setzt sich aktiv mit den Auswirkungen des Klimawandels auseinander und möchte einen Beitrag zu einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung leisten. Dabei sind die aktuellen Herausforderungen in der Gesellschaft zu berücksichtigen, denn durch den demographischen Wandel und globale Krisen verändern sich die Anforderungen und Wünsche an eine attraktive Mobilität. Aufgrund zum Beispiel steigender Kosten (Spritpreise) oder der alternden Bevölkerung wird ein immer größerer Teil der Gesellschaft aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen auf den privaten Pkw verzichten müssen. Es gilt alle Bevölkerungsgruppen mitzunehmen und alternative Mobilitätsangebote für Personen zu schaffen, die sonst nicht am sozialen Leben teilhaben können.

Hinsichtlich verkehrsbedingter Auswirkungen auf die Umwelt ist vor allem der Motorisierte Individualverkehr (MIV) zu nennen. Unter dieser Bezeichnung werden alle Pkw und Krafträder zusammengefasst, welche der individuellen Nutzung dienen. Auch wenn die Nutzung eines privaten Pkws eine sehr hohe individuelle Flexibilität mit sich bringt, verursacht der MIV, neben den klimarelevanten Emissionen, weitere negative Faktoren wie Lärm, Flächenverbrauch und Verkehrsunfälle.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, wozu generell Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gezählt werden, räumen viele der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs aus. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger sind zudem die gute Erreichbarkeit der Ziele, die Kosten, eine hohe Flexibilität und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots ausschlaggebend, denn Menschen entscheiden zunehmend situativ, wie sie an ihr Ziel kommen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen ist eine integrierte Betrachtung des Mobilitätsgeschehens in Rheda-Wiedenbrück notwendig, denn veränderte Anforderungen an die Mobilität, neue technologische Fortschritte sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse müssen berücksichtigt werden, um das Gesamtsystem verbessern zu können. Aufgrund eines hohen innerörtlichen

Verkehrsaufkommens, für den insbesondere der motorisierte Individualverkehr verantwortlich ist, sollen daher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Lösungen erarbeitet werden, um die Mobilität in Rheda-Wiedenbrück an die sich verändernden Anforderungen der Bevölkerung langfristig anzupassen, zu verbessern und für alle zu sichern.

Seit längerer Zeit beschäftigen sich Politik und Verwaltung mit dem Thema Nachhaltigkeit und es wird intensiv über Klimaneutralität gesprochen. Obwohl die Mobilität einen wesentlichen Anteil am Emissionshaushalt ausmacht, ist die Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ein langfristiger Prozess, weshalb das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück nicht den Anspruch haben kann, die Klimaneutralität im Verkehrssektor zeitnah zu erreichen. Weiterhin gilt es nachhaltige Entwicklungsprozesse zu beschleunigen und der Stadt zielgerichtete Maßnahmen an die Hand zu geben.

Besonderer Beachtung gilt dabei den ökologisch vorteilhafteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie der Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsoptionen. Eine Verbesserung der Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Car-Sharing fördert multimodale Wegekette. Ein multimodales Verkehrssystem bietet mindestens die gleiche Flexibilität wie ein privates Auto, während die finanziellen und ökologischen Kosten geringer sind. Ergänzend sind die verbliebenen Anteile des motorisierten Individualverkehrs, die nicht mit Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes aufgefangen werden können auf alternative Antriebsformen umzustellen. Insbesondere die Elektromobilität kann einen wesentlichen Teil zur Reduktion der THG-Emissionen im Verkehrssektor beitragen.

1.2 RELEVANTE KONZEPTE UND STUDIEN

Zur Einordnung des integrierten Mobilitätskonzeptes in die bisherigen kommunalen und kreisweiten Anstrengungen für eine nachhaltige Mobilität, wird nachfolgend ein Überblick über diese gegeben. Die Auflistung beschränkt sich auf die aktuellen für das Mobilitätskonzept relevanten Konzepte und Planungen:

Tabelle 1-1: Übersicht kreisweite und kommunale Anstrengungen für eine nachhaltige Mobilität

Jahr	Titel	Relevanz
Kreis Gütersloh		
2020	Alltagsradwegekonzept Kreis Gütersloh	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Definition von Qualitätsstandards für den Radverkehr ▶ Kreisweite Maßnahmenempfehlungen
2017	Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundlagenermittlung und Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ▶ Analyse und Konzeptionierung des kreisweiten ÖPNV-Angebotes und der dafür notwendigen Maßnahmen
2016	Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschreibung Ausgangssituation des Kreises ▶ Stärken, Schwächen, Potenziale ▶ Mobilitätsziele und Zielwerte Modal Split des Kreises Gütersloh (Ziel 2050: 45% Fuß- und Radverkehrsanteil)
2014	Mobilitätsbefragung Kreis Gütersloh	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Angaben zum Mobilitätsverhalten der Einwohnenden des Kreises ▶ Modal Split Daten zu Rheda-Wiedenbrück
Stadt Rheda-Wiedenbrück		
2017	Mobilitätskonzept Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandsanalyse und Maßnahmen zum Handlungsfeld Radverkehr
2013	Stadtbuskonzept	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beschreibung Stadtbuskonzept
2012	Integriertes Klimaschutzkonzept	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Emissionseinsparziele, CO₂ -Bilanzierung ▶ Maßnahmenprogramm mit 16 Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität
Stadtteil Rheda		
2021	Verkehrskonzept Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftrag ging aus ISEK Rheda hervor ▶ Bestandsanalyse, Leitbilder und Maßnahmen

2018	ISEK Rheda	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Analyse der Rahmenbedingungen und des Bestands, Leitbild und Handlungsfelder, Maßnahmen und Umsetzungsstrategien
2018	Parkraumanalyse	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Zusammenhang mit dem ISEK entwickelt ▶ Bedarfsanalyse und Konzipierung (ca. 600 Stellplätze müssen anders organisiert bzw. neu geschaffen werden)
Stadtteil Wiedenbrück		
2022	ISEK Wiedenbrück	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Analyse der Rahmenbedingungen und des Bestands, Handlungsprogramm und Umsetzungsempfehlungen
2015	Verkehrsuntersuchung Teilbereich Wiedenbrück	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrserhebungen ▶ Verkehrsmodellrechnungen ▶ Bauliche Empfehlungen für den kommunalen Straßenbau

Die bestehenden Konzepte und Studien dienen als Informationsquellen und zur Abstimmung und Orientierung der jeweils formulierten Ziele. Das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Rheda-Wiedenbrück bezieht die Erkenntnisse bisheriger Konzepte und Studien mit ein und baut darauf auf.

Neben den Konzepten und Planungen haben weitere Aktivitäten zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität beigetragen. So wurde unter anderem im Juli 2021 die Mobilstation am Hauptbahnhof in Rheda eröffnet. Hier befindet sich auch eine Radstation. Außerdem existieren bereits drei Carsharing-Fahrzeuge (Betreiber Ford Lückenotto) und über den Verein Dorf aktiv e.V. stehen zwei Elektro-Dorfautos zur Verfügung, welche in St. Vit optional auch mit Fahrdienst unterwegs sind. In Lintel steht ebenfalls ein Elektro-Dorfauto zur Verfügung.

Die Bürgerschaft der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist also selbst aktiv. Außerdem hat sich die Bürgerinitiative Verkehrswende Rheda-Wiedenbrück gebildet, welche sich für die lokale Verkehrswende einsetzt. Vor diesem Hintergrund sind in den letzten Jahren mehrere Anträge zur Verbesserung der Mobilitätssituation vor Ort von der Initiative und der Politik eingegangen. Diese beziehen sich auf folgende Themenschwerpunkte:

► **Einsetzung einer ÖPNV-Kommission (11.12.2020)**

Im Rahmen eines Antrages der FDP-Fraktion wird die Einsetzung eines öffentlichen Arbeitskreises zur Neuausrichtung des ÖPNV in der Stadt Rheda-Wiedenbrück vorgeschlagen, sodass konkrete Fragestellungen zum Thema ÖPNV intensiver (ggf. unter externer Begleitung) diskutiert werden können.

In der Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes sind die Potenziale des ÖPNV in der Stadt Rheda-Wiedenbrück erfasst (vgl. Kap. 4.2.6) und innerhalb des Maßnahmenkatalogs in handlungsorientierten Maßnahmen (ÖV1-ÖV4) überführt worden (vgl. Anlage 1: Maßnahmenkatalog). Diese Maßnahmen dienen dazu den ÖPNV in der Stadt Rheda-Wiedenbrück zu stärken und den innerstädtischen Modal Split-Anteil zu steigern. Der Inhalt der ÖPNV-Maßnahmen ist u.a. ein stadtweites ÖPNV-Konzept, das die Möglichkeiten und Potenziale für den ÖPNV bis zum neuen Linienbündel aufzeigen soll. Anstelle einer ÖPNV-Kommission könnte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die dieses Konzept begleitet.

► **On-Demand-Verkehr (07.11.2022):**

Im Rahmen eines Antrages der Verkehrswendeinitiative wird ein barrierefreies On Demand-Verkehr gefordert, das flächendeckend angeboten wird und in den Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh eingebunden ist. Eine Verbesserung des bestehenden Angebotes soll zu einer Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs und eine Entlastung des Klimas beitragen.

Im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes ist das aktuelle On Demand-Angebot betrachtet worden (siehe Kap. 4.2.3). Weiterhin greift die Maßnahme ÖV2 das Thema On Demand-Verkehr auf und macht einen Vorschlag, wie das zukünftige Angebot aussehen könnte (vgl. Anlage 1: Maßnahmenkatalog).

► **Parkraumbewirtschaftung (17.11.2022):**

Mit einem weiteren Antrag fordert die Verkehrswendeinitiative eine Neuregelung der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Konkret wird vorgeschlagen die Nutzung der großen vorhandenen Parkplatzflächen und Parkdecks kostenfrei und zeitlich unbegrenzt zu ermöglichen, während das straßenbegleitende Parken bewirtschaftet wird.

Auch im Mobilitätskonzept ist das Thema Parkraum sowie Parkraumbewirtschaftung mitaufgenommen worden. Bereits in der Bestandsanalyse sind die zahlreichen Parkplätze und Parkdecks in der Stadt

dargestellt und die Nachteile des straßenbegleitenden Parkens dargestellt worden (vgl. Kap. 4.1.4). Um ein nachhaltiges Parkraumkonzept für die Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück zu schaffen, mit dem alle Beteiligten einverstanden sind, ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eine Maßnahme (M2) entwickelt worden (vgl. Anlage 1: Maßnahmenkatalog).

► **Emsmobil-Shuttle (17.11.2022):**

Im Rahmen eines weiteren Antrages der Verkehrswendeinitiative wird die Erweiterung des innerstädtischen ÖPNV-Angebot beantragt. Das bestehende Angebot soll um eine Shuttlebus-Linie ergänzt werden, die die beiden Ortsteile Rheda und Wiedenbrück in einem 10-Minuten-Taktung miteinander verbindet. Die potenzielle Ringlinie soll mit einem elektrischen Kleinbus befahren werden. Sowohl das interkommunale als auch das innerstädtische ÖPNV-Angebot wurde im Rahmen der Bestandsanalyse genauer betrachtet. Dabei konnten Defizite im innerstädtischen Angebot festgestellt werden (vgl. Kap. 4.2.3). Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung ist ebenfalls auf das innerstädtische ÖPNV-Angebot eingegangen. Die Maßnahme ÖV3 zeigt allerdings, dass mit einer Umstrukturierung der Abfahrzeiten vom Bahnhof in Rheda die Taktung der drei verkehrenden Buslinien (S40, 70 und 79) zu einer deutlichen Verbesserung der Taktung zwischen Rheda und Wiedenbrück beitragen kann (vgl. Anlage 1: Maßnahmenkatalog).

► **Infobroschüre ÖPNV (17.11.2022):**

Ebenfalls von der Verkehrswendeinitiative beantragt, wurde die Erstellung einer verständlich geschriebenen und mit Grafiken versehenen Broschüre zu den vorhandenen ÖPNV-Angeboten in der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Diese Broschüre sollte einen Stadtplan mit Liniennetz und Haltestellen, eine Übersicht der Buslinien, eine Übersicht der Zugverbindungen ebenso wie einen Hinweis auf den AST, den Taxibus und die Dorfautos (inkl. Kontakttelefonnummer) beinhalten. Abgesehen vom Antrag der Verkehrswendeinitiative konnte im Rahmen von mehreren Beteiligungsformaten festgestellt werden, dass die Informationsvermittlung im ÖPNV verbesserungswürdig sei (vgl. Kap. 2.2 und 4.2.3). Deshalb ist im Rahmen der Maßnahmenentwicklung eine Maßnahme zur Verbesserung der Informationsvermittlung im ÖPNV (Maßnahme ÖV4) in das Konzept mitaufgenommen worden (vgl. Anlage 1: Maßnahmenkatalog).

Auch das Bürgerforum der Lokalen Agenda 21 setzt sich für eine höhere Lebensqualität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ein und bringt sich aktiv mit Ideen und Aktionen zum Thema Mobilität ein.

Verkehrsumfrage der lokalen Agenda 21

Die Initiative der lokalen Agenda 21 hat im Jahr 2021 über eine eigene Online-Karte die Bevölkerung bezüglich der Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück beteiligt. Dabei sind zahlreiche Einträge in unterschiedlichen Kategorien eingegangen, von denen hier die räumlichen Häufungen der Gefahrenstellen genannt werden¹:

Tabelle 1-2: Räumliche Häufungen von Gefahrenstellen laut den Ergebnissen der Online-Karte der Lokalen Agenda 21

[eigene Darstellung nach Lokale Agenda 21 o.J.]

Standort	Anzahl Meldungen	Themen
Hauptstraße	33	Radverkehrsführung und fehlende Querungshilfen
Rietberger Straße (am St. Vinzenz-Hospital)	23	Fehlende Querungshilfen
Kreuzung Nordring - Bielefelder Straße	21	Kreuzungssituation für den Radverkehr
Ostring	20	Radverkehrsführung auf dem Schutzstreifen / Überholabstände
Kreisverkehr am Bahnhof Rheda	17	Verkehrsführung allgemein
Mittelinsel Güterloher Straße (alte Bahntrasse)	16	Ungeeignete Querungshilfe
Unterführung Pixeler Straße	13	Beleuchtung und Wegebreite
Kreisverkehr Westring - Ringstraße	12	Fehlende Querungshilfen, unübersichtliche Situation
Mittelinsel Neuenkirchener Straße (alte Bahntrasse)	11	Ungeeignete Querungshilfe

Die Probleme, die im Rahmen der Online-Beteiligung der lokalen Agenda 21 identifiziert worden sind, werden im Rahmen der Bestandsanalyse näher erläutert und analysiert.

¹ Diese Tabelle zeigt lediglich ein Ausschnitt der Ergebnisse der Online-Beteiligung der lokalen Agenda

2. VORGEHENSWEISE

Wie zuvor dargestellt, werden in Deutschland ca. 80 % der Personenkilometer (Pkm) über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt (vgl. BMVI 2018). In ländlichen Räumen ist die Bedeutung des MIV nochmals erhöht, da das Angebot an qualitativen Alternativen eingeschränkt und die Abhängigkeit von privaten Pkw entsprechend erhöht ist.

Nichtsdestotrotz besteht anhand der nachfolgend dargestellten Handlungsansätze einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung die Möglichkeit, eine Verbesserung und somit eine Reduktion verkehrlich bedingter Treibhausgas-Emissionen in Rheda-Wiedenbrück zu bewirken. Die Vorgehensweise zur Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rheda-Wiedenbrück umfasst aus diesem Grund die Handlungsansätze vermeiden – verlagern – verbessern. (vgl. Abbildung 2-1).

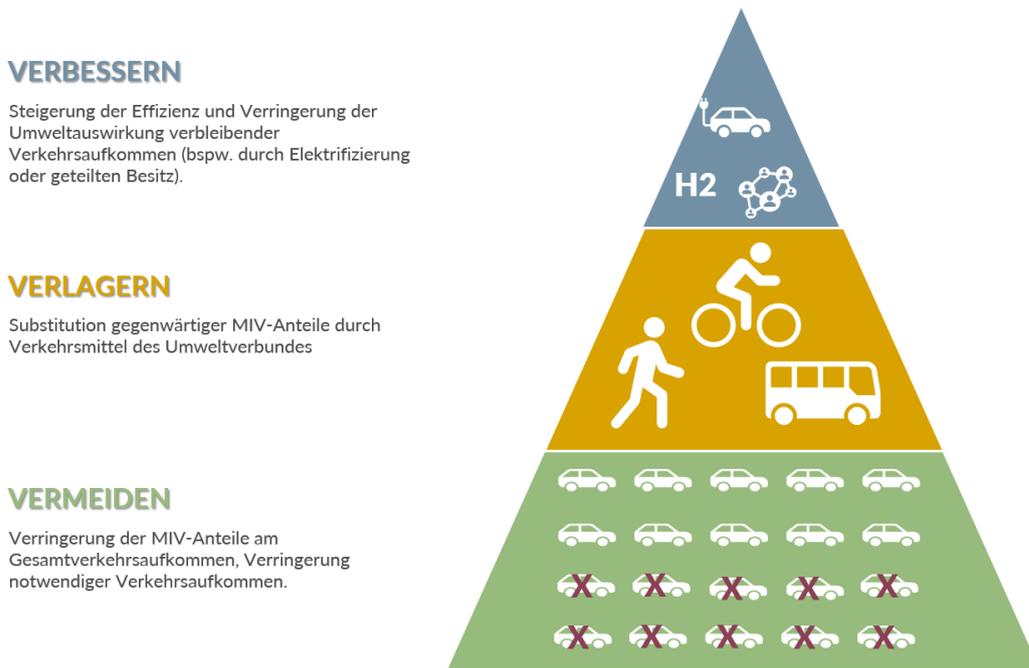


Abbildung 2-1: Bausteine nachhaltiger Mobilität
[eigene Darstellung]

Sowohl die Vermeidungs- als auch die Verlagerungsstrategie zielen darauf ab, MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren und auf klimafreundliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Anschließend sollen Verbesserungsstrategien dazu beitragen, das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen

effizient zu gestalten (bspw. durch die Einbindung emissionsarmer Antriebstechnologien).

Im Kontext der Verkehrsvermeidung liegt der Fokus darauf das Verkehrsaufkommen von vornherein zu verhindern. Vor allem Themen der Stadtplanung sind dabei von Relevanz, denn Versorgungseinrichtungen, Siedlungsgebiete und Mobilitätsangebote sind räumlich so zu planen, dass ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen nötig ist. Dabei spielt u. a. die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen eine wichtige Rolle. Dieses Konzept einer "15-Minuten-Stadt" ist eine Stadtplanungsstrategie, die darauf abzielt, die Lebensqualität der Bewohnenden zu verbessern, indem sie alles, was sie für ihren Alltag benötigen, innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können.

Weiterhin soll unvermeidbares Verkehrsaufkommen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden (Verlagerungsstrategie). Der MIV ist für einen Großteil der Emissionen und Endenergieverbräuche des Verkehrssektors verantwortlich und vor diesem Hintergrund sind Strategien zu entwickeln, die eine Abwicklung des Verkehrsaufkommens mittels alternativer Verkehrsmittel zu fördern.

Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Der ÖPNV wird häufig als Rückgrat nachhaltiger Alltagsmobilität fokussiert. Dabei stellen insbesondere der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar. Vor dem Hintergrund intermodaler Mobilität werden zunehmend auch kombinierte Mobilitätsformen, welche die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck umfassen, angesprochen². Im Kontext dessen soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei rücken zunehmend Car- und Bike-Sharing-Angebote in Verbindung mit dem ÖPNV in den Fokus. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote, wie beispielsweise landesweite Smartphone-Apps und dahinterstehende

²Intermodalität bezeichnet die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Sie ist damit ein Beispiel für die Ausdifferenzierung und Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und stellt für die Alltagsmobilität eine Form der Optimierung dar (DLR 2015).

Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

Abschließend sollten technische Lösungen angewendet werden, um zur Verbesserung verbleibender MIV-Bedarfe beizutragen. Dadurch können die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors reduziert und gleichzeitig auch die Einsatzmöglichkeiten regenerativer Energiequellen erhöht werden. Aktuelle Diskussionen kursieren diesbezüglich vor allem um alternative Antriebstechnologien, wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität. Da die Antriebsform des Wasserstoffes jedoch mit einem hohen Energieerzeugungsaufwand verbunden ist, wird davon ausgegangen, dass diese Technologie, insbesondere aus Sicht des Klimaschutzes langfristig keine Bedeutung für den alltäglichen Verkehr haben wird. Weitere Handlungsfelder zur Verbesserung der verbleibenden MIV-Verkehrsaufkommen ergeben sich u. a. im technischen Bereich der Verkehrssteuerung. So können beispielsweise intelligente Leitsysteme unter der Verwendung von Daten aus der Verkehrstelematik³ dazu beitragen, stark belastete Bereiche zu beruhigen und Fahrtzeiten zu verringern.

Aus den vorhergenannten Ansätzen ist eine individuelle Herangehensweise unter Berücksichtigung ortsspezifischer Kontextualisierung vorzunehmen. Auf diese Weise kann eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors implementiert werden, welche vor allem auf ein verändertes Mobilitätsverhalten setzt. Durch eine Stärkung des Umweltverbundes sollen klimafreundliche Verkehrsträger gestärkt und eine attraktive Alternative zum MIV geboten werden.

³ „Verfahren und Systeme, mit denen durch Gewinnung und Übermittlung von Information und deren Auswertung das Verhalten von Verkehrsteilnehmern oder von technischen Komponenten eines Verkehrsprozesses (Verkehrsmittel, Verkehrswege, Verkehrsinformationen) beeinflusst werden kann.“ (Michler 2015)

2.1 ZEITPLAN

Um zukunftsorientierte Leitziele und zielgerichtete Maßnahmen für die Mobilitätssituation in der Stadt Rheda-Wiedenbrück entwickeln zu können, bedarf es intensiver Vorarbeiten und einer systematischen Projektplanung bzw. -bearbeitung. Um die Ziele des Mobilitätskonzeptes erreichen zu können, sind verschiedene aufeinander aufbauende Arbeitsschritte abzuarbeiten, die die relevanten Einzelheiten sowie ort- und projektspezifischen Merkmale miteinbeziehen.

Im Wesentlichen basiert das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Rheda-Wiedenbrück auf **sieben Arbeitsbausteinen**. Zu Projektbeginn ist eine umfangreiche Grundlagenermittlung durchgeführt worden. Die Erkenntnisse dessen sind im nachfolgenden Kapitel 3 (Grundlagenermittlung) und Kapitel 4 (Bestandsanalyse) verschriftlicht. Eine Zusammenfassung der Potenziale in Kombination mit dem perspektivisch herzustellenden Soll-Zustand der Mobilität in Rheda-Wiedenbrück wird in einem Mobilitätsleitbild zusammengefasst (Kapitel 5). Als Ergebnis der Potenziale und Handlungsmöglichkeiten werden diverse Maßnahmen in den relevanten Handlungsfeldern erarbeitet, damit der Stadt ein Handlungsleitfaden für die kommenden Jahre an die Hand gegeben werden kann. Begleitet wird der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes durch eine umfangreiche Beteiligung verschiedener Akteur*innen und der Bürgerschaft (Kapitel 2.2), deren Ideen und Anmerkungen die Entwicklung der Leitziele und Maßnahmen wesentlich mit beeinflusst haben.

Mit dem Vorliegen des Konzeptes am Anfang des Jahres 2024 ist der erste Schritt des integrierten Prozesses der nachhaltigen und zukunftsfähigen Gestaltung bzw. Entwicklung der Mobilität in Rheda-Wiedenbrück gesetzt. Die gewonnenen Erkenntnisse gilt es für zukünftige Vorhaben zu berücksichtigen und die Maßnahmen kontinuierlich zu realisieren. Ebenso gilt es, die Thematik der nachhaltigen Mobilität dauerhaft in der Gesellschaft zu verankern und die Umsetzungsschritte und das eigene Handeln sukzessiv zu evaluieren. Um diesen Prozess zu unterstützen, bilden ein Handlungs- und Umsetzungskonzept (Kapitel 7) sowie ein Evaluationskonzept (Kapitel 8) den Abschluss des Mobilitätskonzeptes. Der Zeitplan mit Meilensteinen, die den Abschluss einzelner Bausteine darstellen sollen, ist aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich.

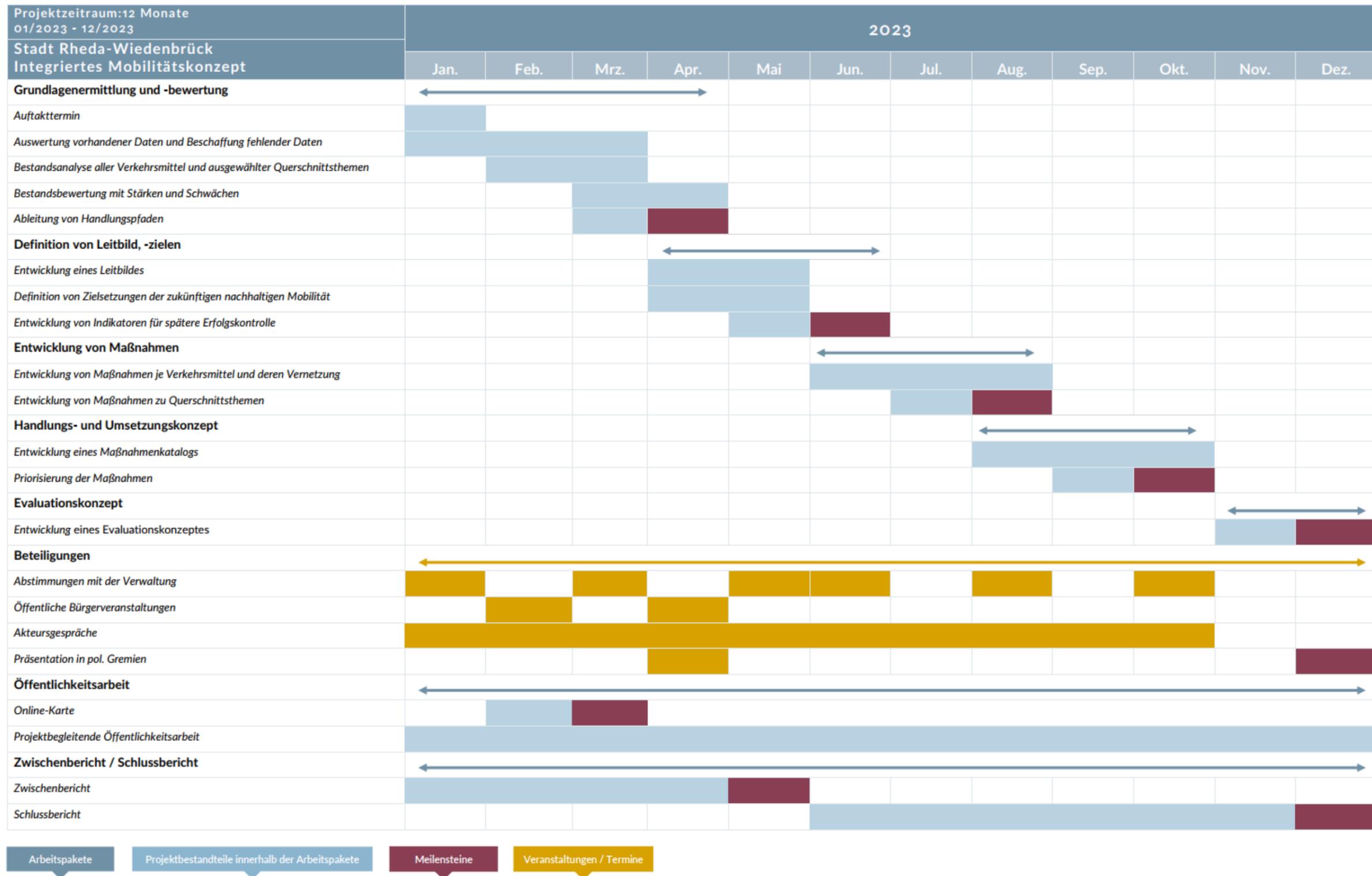


Abbildung 2-2: Projektzeitplan
[eigene Darstellung]

2.2 PARTIZIPATIONSPROZESS

Damit das integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Rheda-Wiedenbrück als erfolgreiches, zukunftsorientiertes und bedarfsgerechtes Instrument dienen kann, ist die Beteiligung der Akteure aus der Öffentlichkeit von großer Bedeutung. Die Vertretung der einzelnen Institutionen sowie lokale Fachleute, deren Wissen im Rahmen der Status-Quo-Erhebung und bei der Identifikation von Handlungspotenzialen herangezogen wurden, fungieren als Multiplikatoren.

Das Mobilitätskonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück wird so unter Mitwirkung vieler Akteure in der Stadt erstellt. Durch unterschiedliche Beteiligungsformate, wie zum Beispiel Akteursgespräche oder eine Online-Karte, haben Interessierte die Möglichkeit sich aktiv am Mobilitätskonzept zu beteiligen.

Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer

Für eine zielgerichtete Abstimmung und Koordinierung zur Erstellung und Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes haben regelmäßige Abstimmungstermine zwischen den Mitarbeitenden der Stadt Rheda-Wiedenbrück und denen der energielenker projects GmbH stattgefunden. Auch außerhalb der genannten Abstimmungstermine stand die Arbeitsgruppe des Mobilitätskonzeptes während der Arbeitsphase im engen Austausch untereinander.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Am 20.03.2023 war die Bürgerschaft der Stadt Rheda-Wiedenbrück herzlich eingeladen an der öffentlichen Auftaktveranstaltung des integrierten Mobilitätskonzeptes teilzunehmen.

Im Sitzungssaal im Rathaus der Stadtverwaltung wurde nach einer kurzen Begrüßung die Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt vorgestellt. Anschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit sich mit dem Projektteam zu den unterschiedlichen Handlungsfeldern (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV sowie MIV und alternative Antriebe) auszutauschen und Stärken, Schwächen und Ideen bezüglich der aktuellen Mobilitätssituation mitzuteilen (vgl. Abbildung 2-3, Anhang 1). Die Themen, die während der Veranstaltung angesprochen wurden, sind im Rahmen der Bestandsanalyse und Begehung genauer betrachtet worden.

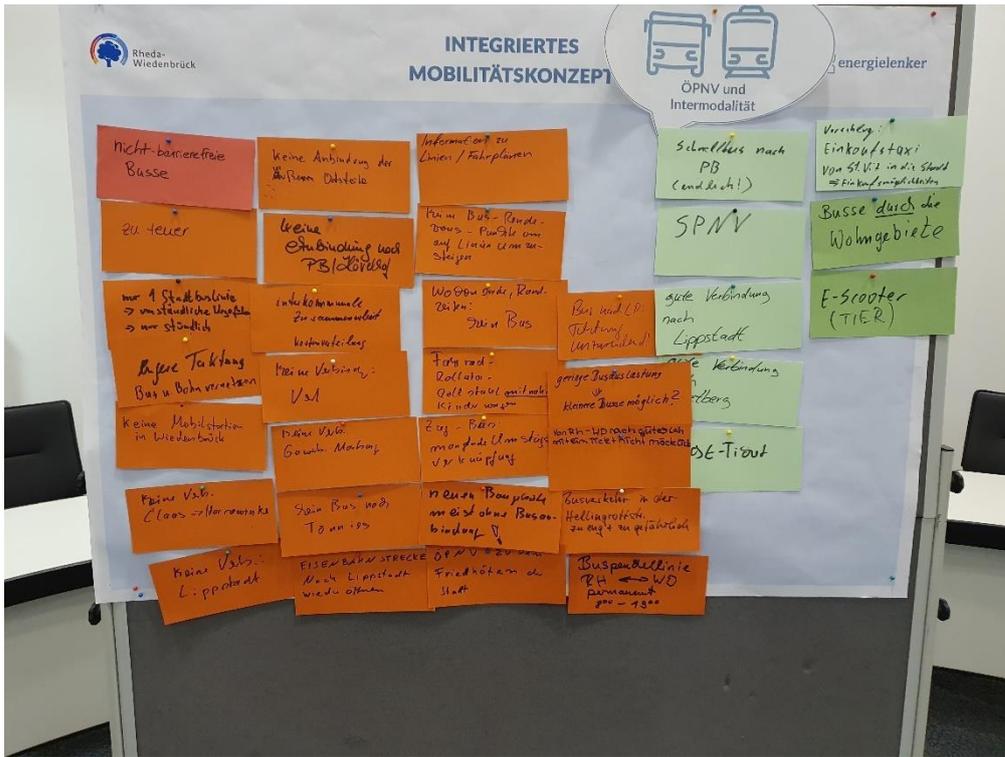


Abbildung 2-3: Stellwand ÖPNV nach der öffentlichen Auftaktveranstaltung des Mobilitätskonzeptes [eigene Aufnahme]

Online-Beteiligungskarte

Personen, die nicht an der öffentlichen Auftaktveranstaltung teilnehmen konnten, jedoch weitere Ideen und Kritikpunkte an das Projektteam herantragen wollten, hatten vom 19.03.2022 bis zum 16.04.2023 die Möglichkeit über eine Online-Karte Beiträge zur aktuellen Verkehrssituation in der Stadt zu erstellen.

Im Rahmen der Online-Beteiligungskarte war es möglich, Punkte auf einer Karte zu verorten und diese mit einer Kategorie (z.B. baulicher Mangel oder fehlende Verbindung), einem Handlungsfeld (z.B. Fußverkehr, Radverkehr oder Autoverkehr) sowie einem Kommentar zu versehen. Zusätzlich konnten die Teilnehmenden die bereits erstellten Beiträge liken. Dadurch wurde für das Projektteam sichtbar, welche Beiträge von mehreren Personen als wichtig empfunden wurden.

Insgesamt sind zahlreiche Beiträge an das Projektteam herangetragen worden (509 Beiträge), während 2.686 Likes über diese Beiträge verteilt worden sind. Aufgrund der Anonymität der Teilnehmenden und der Möglichkeit, mehrere Beiträge auf einmal zu erstellen, ist nicht ersichtlich, wie viele Personen an der Online-Karte teilgenommen haben.

Wie in Abbildung 2-5 ersichtlich, befindet sich ein Großteil der gesetzten Punkte im zentralen Stadtbereich. Insbesondere die Innenstadt von Wiedenbrück weist eine Menge an Beiträgen auf, die in unterschiedlichen Kategorien eingeordnet werden können. Hieraus kann die kontroverse Diskussion bezüglich der Parkraumsituation in der Innenstadt abgelesen werden.

Grundsätzlich sind 40 % der Beiträge in der Kategorie „Gefahrenstelle“ einzuordnen, welche damit den größten Anteil ausmacht. Gefolgt von den Kategorien „Baulicher Mangel“ und „Standortidee“ (jeweils 14 %) und „fehlende Verbindung“ zeigen sich große Differenzen in der Kategorieauswahl. Am wenigsten wurden die Kategorien „Lob“ (7 %), Parken/Abstellen (7 %) und Sonstiges (8 %) gewählt.

Bei der Differenzierung nach Handlungsfeld sind klare Schwerpunkte bei den Beteiligten zu erkennen (Abbildung 2-4). So sind dem Radverkehr 249 Beiträge gewidmet worden, während 108 Beiträge dem Handlungsfeld Autoverkehr zuzuschreiben sind. Weitere 89 Punkte sind im Handlungsfeld Fußverkehr zu verorten. Die Handlungsfelder Bus- und Bahnverkehr (34 Beiträge), E-Mobilität (7 Beiträge) und Car- & Bikesharing (7 Beiträge) haben hingegen deutlich weniger Aufmerksamkeit bekommen. 15 Beiträge sind von den Teilnehmenden als Sonstiges eingeordnet worden.

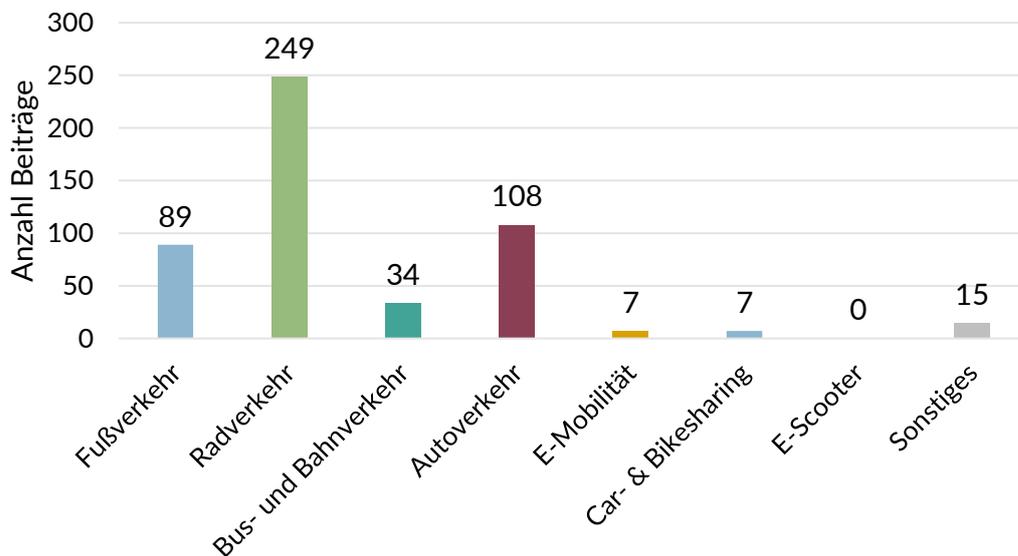


Abbildung 2-4: Verteilung der Beiträge in der Online-Beteiligungskarte nach Handlungsfeld
[eigene Darstellung]

Ergebnisse der Online-Beteiligungskarte

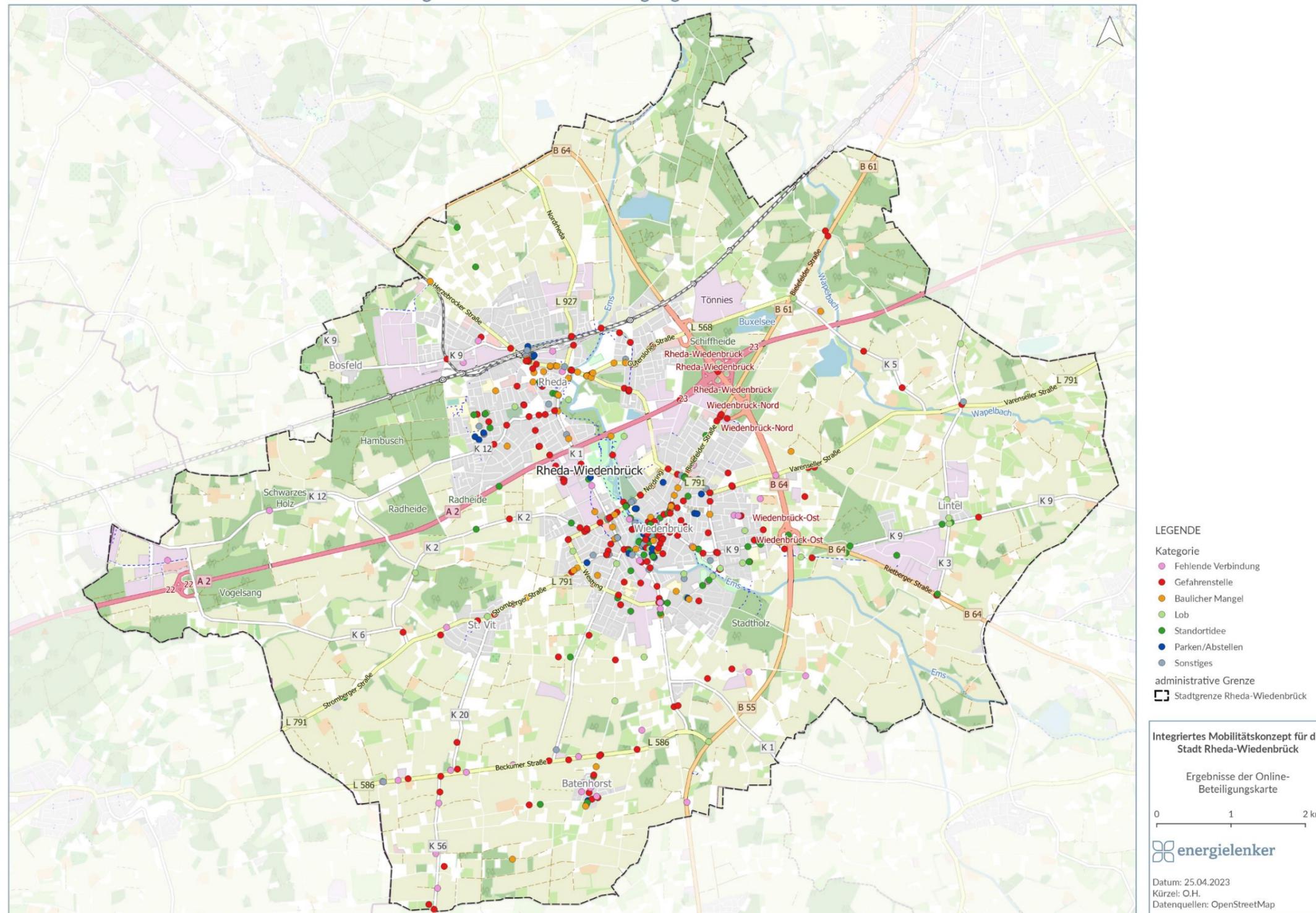


Abbildung 2-5: Ergebnisse der Online-Beteiligungskarte der Stadt Rheda-Wiedenbrück
[eigene Darstellung]

Bei der inhaltlichen Betrachtung der Beiträge aus der Online-Beteiligungskarte kann erkannt werden, dass bestimmte Themen besonders häufig angesprochen oder kontrovers diskutiert worden sind. Insbesondere die Anzahl und Qualität der Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr spielen bei den Teilnehmenden eine wichtige Rolle. Insgesamt 98 der 509 Beiträge sind diesem Thema gewidmet worden. Weitere Themen sind die Geschwindigkeit des MIV (47x), die Verkehrsführung für den MIV (insbesondere die Wasserstraße / der Südring, 40x), das Radwegenetz (40x), die Radverkehrsführung (39x) und das Thema Schulwege (31x).

Auch die Anzahl der Likes, die im Rahmen der Online-Karte anderen Beiträgen zugewiesen werden konnten, zeigen den Fokus auf den Radverkehr und Autoverkehr. Dabei fällt auf, dass die Themen mit den meisten Likes bereits im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung intensiv diskutiert worden sind. So sind insbesondere folgende Themen mit vermehrter Häufigkeit genannt und geliked worden:

- ▶ Verkehrsführung in der Innenstadt von Wiedenbrück
 - Sperrung der Innenstadt für den MIV
 - Parkraumsituation in der Innenstadt
- ▶ Entlastung der Wasserstraße durch den Bau des Südringschlusses
- ▶ Probleme rund um das Thema Elterntaxis
- ▶ Bedarf an qualitativ hochwertigen Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr
- ▶ Ausbau des Radwegenetzes
- ▶ Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den MIV

Akteursgespräche

Nach Fertigstellung der Bestandsanalyse sind aus den Stärken und Schwächen der Mobilität in Rheda-Wiedenbrück Leitziele abgeleitet worden. Um die Ideen und Meinungen der lokalen Bevölkerung mitnehmen zu können, wurden Akteure aus fünf verschiedenen Akteursgruppen eingeladen. So konnte, anders als bei der öffentlichen Auftaktveranstaltung, konkret auf zielgruppenspezifische Probleme eingegangen werden.

Die Fünf Akteursgruppen, die im Rahmen der Leitzielentwicklung beteiligt wurden, sind:

- ▶ Vertretung der Ortsvereine Batenhorst, Lintel und St. Vit und deren Ortsvorstehenden
- ▶ Vertretung der lokalen Vereine und Verbände (wie z.B. der ADFC, der Seniorenbeirat und die lokale Agenda 21)
- ▶ Kontaktpersonen für Mobilität aus den Nachbarkommunen, vom Kreis Gütersloh und der VVOWL
- ▶ Vertretung der Unternehmen/ der Wirtschaftsförderung und der beiden Gewerbevereine
- ▶ Vertretung der Schulen und Jugendvereine

Um in die Diskussion bezüglich Leitziel- und Lösungsansätzen einzuleiten, wurde zum Anfang der Termine über zentrale Probleme im Bereich Mobilität gesprochen. Anhand dessen konnten die Teilnehmenden gezielt über Lösungsansätze und Zukunftsvision sprechen, die für die Entwicklung des Leitbildes berücksichtigt werden.

Obwohl an den fünf Akeursgesprächen unterschiedliche Zielgruppen teilgenommen haben, konnten mehrere Gemeinsamkeiten bezgl. Themenschwerpunkten erkannt werden. So sind u.a. der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, die Schaffung eines flächendeckendes ÖPNV-Angebots sowie das Wegkommen von einer autozentrierten Planungsstruktur Themenfelder, die in mindestens drei der fünf Beteiligungsterminen intensiv diskutiert und angesprochen wurden. Weitere Handlungsfelder, wie zum Beispiel der Fußverkehr und das Thema Intermodalität sind vereinzelt genannt worden. Zum Schluss wurde im Gespräch mit der Vertretung der Wirtschaft und des Einzelhandels darauf hingewiesen, dass zuerst die Voraussetzungen der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund (Bus, Fahrrad, zu Fuß) geschaffen werden müssen, bevor über eine Veränderung im Parkraummanagement nachgedacht werden kann. Bei der Bearbeitung und Entwicklung des Mobilitätsleitbildes sind jedoch alle Meldungen aus den fünf geprüft und berücksichtigt worden.

2. Öffentliche Veranstaltung

Am 28.10.2023 hat erneut ein Beteiligungsformat für die Öffentlichkeit stattgefunden. Inhaltlich standen dabei zwei Punkte im Vordergrund:

- ▶ Informieren über bisherige Arbeitsschritte und vorstellen von ersten Ergebnissen (u.a. Online-Karte, Bestandsanalyse)
- ▶ Sammeln und diskutieren von Leitzielen für die nachhaltige Mobilität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück

Im Sitzungssaal im Rathaus der Stadtverwaltung kamen Vertretungen der Bevölkerung, der Politik sowie einzelner Vereine und Verbände zusammen und hatten nach einer ausführlichen Präsentation die Möglichkeit sich aktiv an der Leitzielentwicklung zu beteiligen. Die Diskussion fand anhand von sechs vorgegebenen Handlungsfelder statt, die aus den Ergebnissen der Akteursgesprächen abgeleitet werden konnten. Dabei handelte es sich um folgende Themenfelder:

- ▶ Fußverkehr
- ▶ Radverkehr
- ▶ Öffentlicher Personennahverkehr
- ▶ Intermodalität
- ▶ Autoverkehr
- ▶ Mobilitätsverhalten und Planungsprozesse

Die Ideen und Vorschläge, die während der Veranstaltung genannt wurden, sind im Rahmen der Leitbildentwicklung berücksichtigt worden und sollen in der Maßnahmenentwicklung Berücksichtigung finden. Die vollständigen Ergebnisse der Veranstaltung finden sich im Anhang 2.

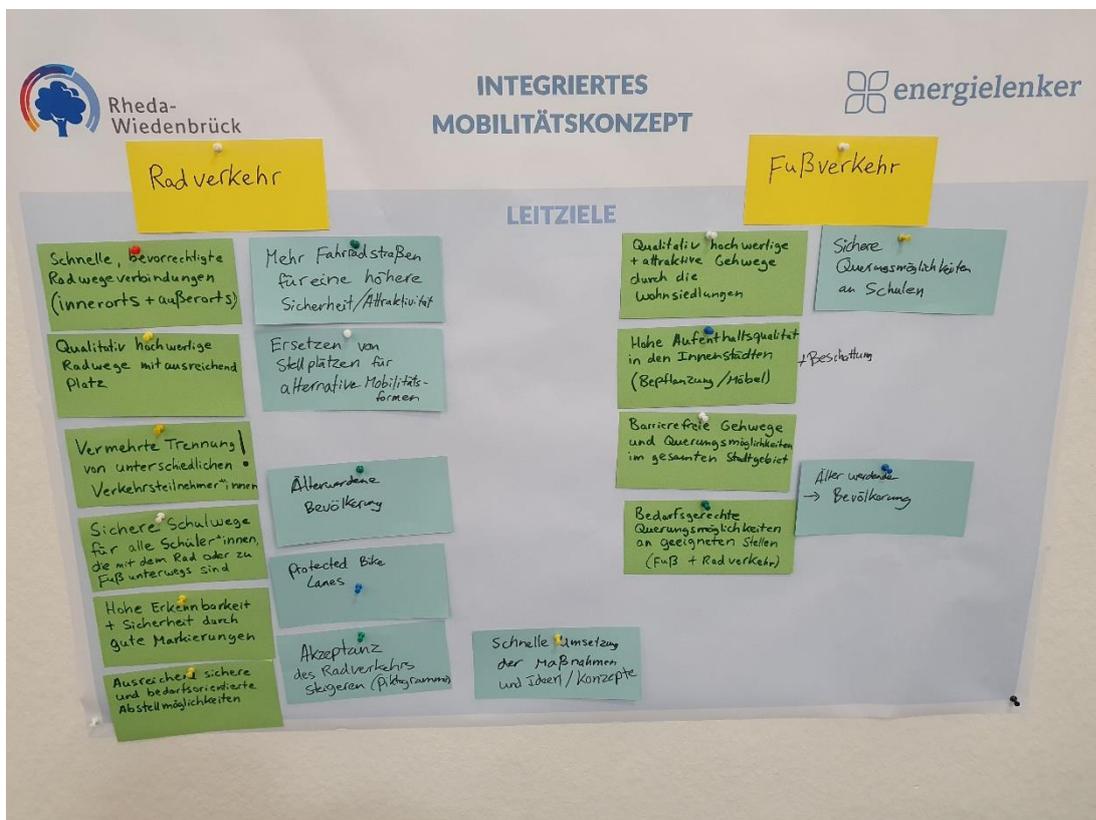


Abbildung 2-6: Beispielhafte Ergebnisse der 2. öffentlichen Veranstaltung
[eigene Aufnahme]

3. GRUNDLAGENERMITTLUNG

Um einen Eindruck über die Ausgangssituation in der Stadt Rheda-Wiedenbrück und die Rahmenbedingungen für das integrierte Mobilitätskonzept gewinnen zu können, wird im nachfolgenden Kapitel die Stadt Rheda-Wiedenbrück und die für die Mobilität relevanten Aspekte vorgestellt.

3.1 RAUM- UND STADTSTRUKTUR

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück befindet sich im östlichen Bereich des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen im Kreis Gütersloh. Sie wird als Mittelstadt klassifiziert und liegt nur etwa 8 km von der Kreisstadt Gütersloh entfernt. Weitere Nachbarkommunen im Uhrzeigersinn sind die Stadt Rietberg im Osten, die Gemeinde Langenberg im Süden, die Stadt Oelde im Westen (Kreis Warendorf) und die Gemeinde Herzebrock-Clarholz im Norden. In etwas weiterer Entfernung liegen die Oberzentren bzw. Städte Lippstadt (ca. 20 km), Warendorf (ca. 24 km), Bielefeld (ca. 25 km), Paderborn (ca. 35 km) und Hamm (ca. 55 km).

Auf einer Fläche von ca. 87 km² leben stand 01.01.2022 etwa 49.722 Einwohnenden (Kreis Gütersloh 2022) verteilt auf fünf Stadtteile. Die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück bilden die am stärksten besiedelten Stadtteile. Diese waren einst selbständige Städte, bis sie im Rahmen der Kreisgebietsreform 1970 zur Doppelstadt zusammengeführt wurden und seitdem zum Kreis Gütersloh im Regierungsbezirk Detmold gehören. Die Ortsteile Batenhorst, Lintel und St. Vit sind eher ländlich geprägt und umfassen viele der landschaftstypisch verstreuten Hoflagen (vgl. Abbildung 3-1).

Da sich die Planungspraxis in Rheda und Wiedenbrück in den 1970/80er Jahren unterschied und in Rheda die „Flächensanierung“ zum Tragen kam, während in Wiedenbrück der Ansatz der „erhaltenden Erneuerung“ angewandt wurde, unterscheidet sich heute die bauliche Struktur der beiden Innenstädte. In Rheda wurde der nördliche Teil der Altstadt abgerissen und an dieser Stelle neu bebaut (vgl. ISEK 2018). In Wiedenbrück hingegen ist die historische kleinteilige Altstadt mit ihren schmalen Straßen heute noch ablesbar. Sie unterscheidet sich von der umliegenden aufgelockerten Bebauung der angrenzenden Wohngebiete außerhalb der früheren Wallanlagen (vgl. ISEK 2022).

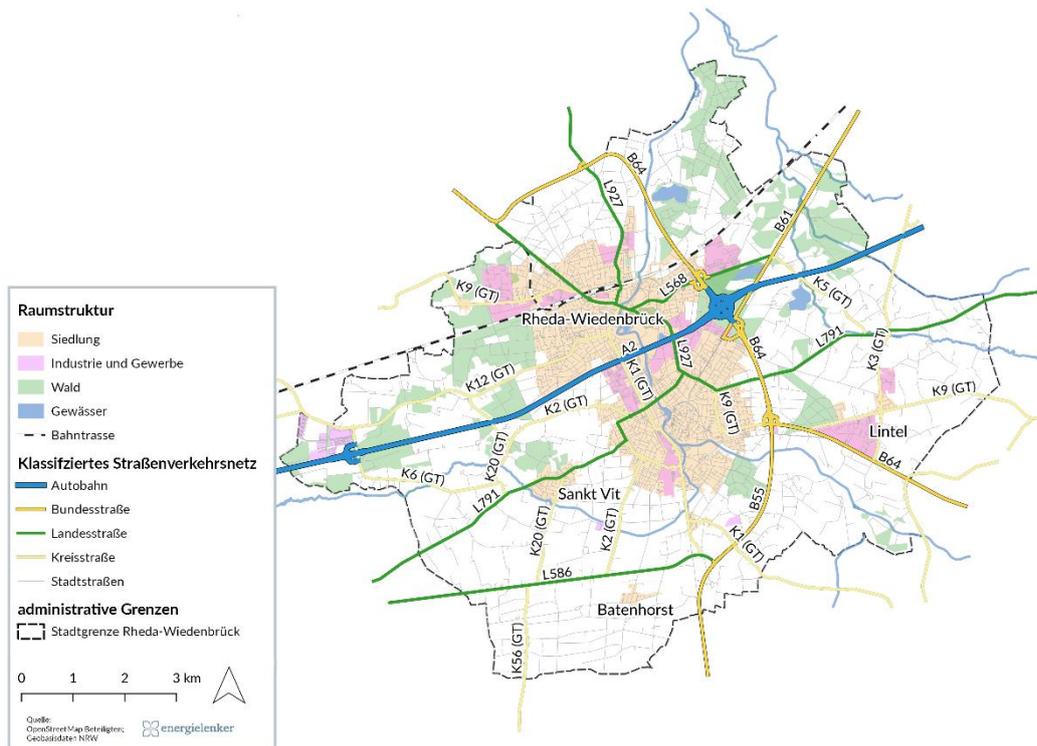


Abbildung 3-1: Übersichtskarte Rheda-Wiedenbrück
[eigene Darstellung]

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück bestehen mehrere Orte und Einrichtungen, die aufgrund ihrer Funktion für viele Bewohnenden im Alltag eine wichtige Rolle spielen („Points of Interest“) oder grundsätzlich ein hohes Verkehrsaufkommen verursachen. Diese Orte werden bei der Konzeptionierung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rheda-Wiedenbrück besonders betrachtet. Darüber hinaus werden identitätsstiftende Orte und Orte mit touristischer Bedeutung in der Konzeptionierung des Mobilitätskonzeptes einbezogen.

Gewerbe- und Industriegebiete

Als Bestandteil der Wirtschaftsregion Ostwestfalen-Lippe und mit der günstigen Lage an der Autobahn 2 zwischen Dortmund und Bielefeld ist Rheda-Wiedenbrück ein starker Unternehmensstandort mit einem breiten Branchenmix im Verarbeitenden Gewerbe. Im Stadtgebiet befinden sich (Stand 06.2018) 10 größere und ein paar kleine Industrie- und Gewerbegebiete. Besonders hervorzuheben ist das Gewerbegebiet IKG Gewerbepark AUREA, welches als interkommunales und interregionales Gewerbegebiet der drei Kommunen Herzebrock-Clarholz, Oelde und Rheda-Wiedenbrück fungiert. Insgesamt beträgt die Fläche an Industrie- und Gewerbegebieten 467,8 ha (vgl. Tabelle 3-1).

Tabelle 3-1: Gewerbestandorte in der Stadt Rheda-Wiedenbrück (stand 06.2018)

[eigene Darstellung nach cima 2019]

Standort	Gewerbe- und Industriefläche (ha)
IKG Gewerbepark AUREA	38,1
Bosfelder Weg	93,7
Pixeler Straße	33,9
Gütersloher Straße	41,6
Kiefernweg	17,0
Am Sandberg / Bielefelder Straße	58,1
Lintel Nord	17,3
Lintel Süd	61,5
Lippstädter Straße	38,5
Hauptstraße	54,7
Restliche Flächen	13,5
Insgesamt	467,8

Bildungsstandorte

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück befinden sich insgesamt 6 Grundschulen und 4 weiterführende Schulen, wobei einige der Schulen über mehrere Standorte im Stadtgebiet verfügen. Die Gesamtzahl der besuchenden Schulkinder in der Stadt beträgt 5.354, wovon 1.753 eine Grundschule besuchen (Stand 10/2022, vgl. Tabelle 3-2). Weiterhin verteilen sich 24 Kindertageseinrichtungen über das gesamte Stadtgebiet, die Platz für insgesamt 1.799 Kinder bieten.

Die insgesamt 7.153 Kinder und Jugendliche, die tagtäglich zur Schule und zur Kita gehen, fahren oder gefahren werden, verursachen ein hohes Verkehrsaufkommen zum Schulanfang und Schulende, sodass diese Bewegungen einen großen Einfluss auf die Mobilität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück haben.

Abgesehen von den Schulen befinden sich in der Stadt Rheda-Wiedenbrück das Ems-Berufskolleg für Wirtschaft und Verwaltung (1.639 Auszubildende) sowie das Reckenberg Berufskolleg (1.860 Auszubildende), welche täglich von zahlreichen Auszubildenden besucht werden und somit für zusätzliche Verkehre in der Stadt sorgen.

Tabelle 3-2: Bildungsstandorte und Anzahl der Schulkinder in Rheda-Wiedenbrück (Stand 10/2022)
[eigene Darstellung nach Stadt Rheda-Wiedenbrück 2023a]

Schulen	Schulart	Anzahl Schulkinder
Johannisschule	Grundschule	299
Grundschulverbund Andreas Wenneber	Grundschule	345
Parkschule	Grundschule	188
Grundschulverbund Pius Bonifatius	Grundschule	342
Grundschulverbund Eichendorff- Potsdam	Grundschule	373
Brüder-Grimm-Schule	Grundschule	206
Ratsgymnasium	Weiterführende Schule	725
Einstein-Gymnasium	Weiterführende Schule	946
Osterrath Realschule	Weiterführende Schule	641
Gesamtschule Rheda- Wiedenbrück	Weiterführende Schule	1.289
Alle Schulen		5.354
Kindertageseinrichtungen (24 Stk.)		1.799
Insgesamt		7.153

Einzelhandelsstandorte

Als Mittelzentrum ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück hinsichtlich der Nahversorgung bedeutend für die umliegenden Unterzentren wie Herzebrock-Clarholz und Langenberg (Stadt + Handel, 2017). Die Oberzentren Bielefeld und Paderborn sowie das Mittelzentrum Gütersloh treten dem Einzelhandelsstandort Rheda-Wiedenbrück gegenüber in Konkurrenz (ebd.).

Die Handelsstandorte und der Einzelhandel übernehmen daher eine primär lokale Versorgungsfunktion. Sie konzentrieren sich in Rheda-Wiedenbrück zunächst in den Stadtkernen Rheda und Wiedenbrück, welche im bi-polaren Siedlungsgebiet zwei hierarchisch gleichrangige zentrale Versorgungsbereiche darstellen, sowie am Sonderstandort Hauptstraße / Feldhüser Weg (ebd.)

Tourismus- und Freizeiteinrichtungen

Zu den wichtigen touristischen Aktivitäten zählen das Flanieren in den historischen Altstädten Rheda und Wiedenbrück, das Wandern und das Radfahren. Die beiden Stadtkerne sind, wie das Schloss Rheda, von besonderer kultureller und touristischer Bedeutung und ziehen jährlich zahlreiche Personen aus anderen Kommunen und Regionen Deutschlands an. Als freiräumliche Verbindung der beiden Altstädte fungiert der Landschaftsraum der Ems, welcher im Rahmen der Landesgartenschau 1988 aufgewertet und zum Flora-Westfalica Park wurde. Gehende und Radfahrende können über diese attraktive Wegeverbindung von einem Stadtteil zum anderen gelangen.

Darüber hinaus liegt die Stadt Rheda-Wiedenbrück innerhalb der Tourismusregion Teutoburger Wald und es werden rund 70.000 Übernachtungen in der Stadt gezählt (Stand 2018, vgl. ISEK Wiedenbrück). Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist, der gleichzeitig viele Arbeitsplätze schafft (ebd.).

Neben dem Tourismus bestehen auch für die Bevölkerung Rheda-Wiedenbrücks diverse Freizeitangebote und -einrichtungen. Beispielhaft können hier die zahlreichen Sportvereine oder die drei Schwimmbäder (2 Freibäder und 1 Hallenbad) genannt werden. Viele Freizeiteinrichtungen werden hauptsächlich von Kindern und Jugendlichen besucht, sodass eine sichere Anbindung der jeweiligen Ziele mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß) eine besondere Bedeutung hat.

3.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück leben stand 21.09.2022 49.722 Einwohner*innen, verteilt auf einer Fläche von 86,72 km². Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 573,4 Einwohner*innen pro km². Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte aller Kommunen des Kreises Gütersloh von ca. 377,7 Einwohner*innen pro km² ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück damit deutlich dichter besiedelt. Im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des Landes Nordrhein-Westfalen hingegen entspricht die Stadt etwa dem Durchschnitt von ca. 525,5 Einwohner*innen pro km². Dabei bleibt zu berücksichtigen, dass sich die Einwohner*innen innerhalb des Stadtgebietes von Rheda-Wiedenbrück wie folgt verteilen (Kreis Gütersloh 2022):

Batenhorst	1.488	St. Vit	1.509
Lintel	1.496	Wiedenbrück	22.006
Rheda	23.223		

Die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück sind damit die bevölkerungsstärksten Stadtteile, während St. Vit, Lintel und Batenhorst nur einen geringen Anteil der Gesamtbevölkerung beherbergen.

Die Bevölkerungszahl der gesamten Stadt Rheda-Wiedenbrück ist seit 1990 kontinuierlich gestiegen und dabei deutlich stärker als andere Städte gleichen Typs (kleine Mittelstadt). So ist die Bevölkerungszahl der Stadt seit 1990 von 38.967 Einwohner*innen auf 49.722 Einwohner*innen (2022) gestiegen. Dabei handelt es sich in etwa um eine Steigerung von 25 %.

Modellrechnungen des Landes NRW zeigen, dass auch weiterhin mit einer steigenden Bevölkerungszahl zu rechnen ist (IT.NRW 2022). Bis 2025 wird von einer Steigerung der Bevölkerungszahl auf 49.484 und bis 2040 auf 49.813 ausgegangen. Aktuelle Zahlen zeigen, dass dieser Wert bereits 01.01.2023 übertroffen wurde (50.537 Personen, Kreis Gütersloh 2023).

Die Modellrechnungen zeigen auch, dass der demographische Wandel die Stadt zukünftig weiter betreffen wird. Denn es wird prognostiziert, dass der Anteil der über 65-Jährigen bis 2040, im Vergleich zum Jahr 2018, um etwa 50 % steigen wird, während die Altersgruppe der 18- bis unter 65-Jährigen bis 2040 um etwa 1 % abnehmen wird (im Vergleich zum Jahr 2018). Dadurch steigt das Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung (vgl. Abbildung 3-2).

Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Stadt Rheda- Wiedenbrück

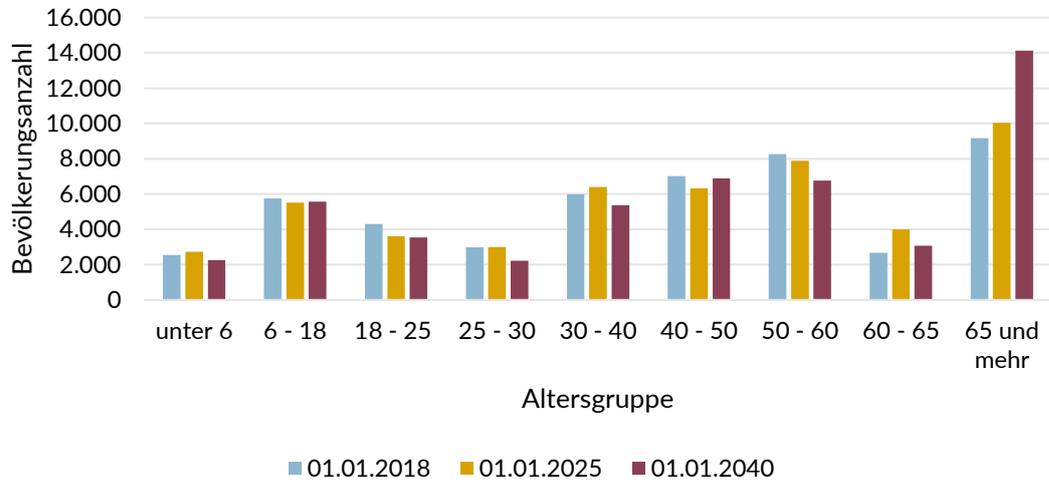


Abbildung 3-2: Modellrechnung nach Altersgruppen vom 01.01.2018 bis zum 01.01.2040 für die Stadt Rheda-Wiedenbrück

[eigene Darstellung nach IT.NRW 2022]

Der demographische Wandel stellt die Stadt Rheda-Wiedenbrück heute und auch zukünftig vor weitgreifende Herausforderungen, wovon die Bereiche Mobilität und Verkehr unmittelbar betroffen sind. Um die Mobilitätsfreiheit der gesamten Bevölkerung weiterhin gewährleisten zu können, muss bestimmten Alters- und Bevölkerungsgruppen aufgrund möglicher mobilitätsbedingter Einschränkungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

3.3 REGIONALE VERFLECHTUNGEN

Zwischen der Stadt Rheda-Wiedenbrück und den umliegenden Kommunen bestehen unterschiedliche regionale Verflechtungen. Dies gilt sowohl für interkommunale Beziehungen der Bevölkerung (wie z.B. Pendlerbewegungen) als auch für die verkehrliche Infrastruktur (wie z.B. das Straßenverkehrsnetz und das Angebot des öffentlichen Verkehrs), auf die im Folgenden eingegangen wird.

3.3.1 Interkommunale Verkehrsinfrastruktur

Klassifiziertes Straßennetz

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück wird durch verschiedene Straßen des übergeordneten klassifizierten Straßennetzes erschlossen. Die Hupterschließung erfolgt über die Autobahn 2, welche eine direkte Verbindung ins Ruhrgebiet sowie in Richtung Hannover und Berlin ermöglicht. Weitere überregionale Verbindungen stellen die Bundesstraßen 55, 61 und 64. Dabei bindet die B55 die im Süden gelegene Kommunen (wie z.B. Lippstadt) an, stellt die B61 eine direkte Verbindung in Richtung Gütersloh und Bielefeld dar, während die B64 die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit Warendorf und Münster verbindet. Neben den Bundesstraßen existiert ein dichtes Netz an klassifizierten Landes- und Kreisstraßen. Die Landesstraßen 568, 791 und 927 verbinden die Zentren Rheda und Wiedenbrück untereinander sowie mit den umliegenden Ortsteilen. Die L568 bildet dabei eine Verbindung von Rheda an die B64 sowie die B61 in nördlicher Richtung. Die L791 verläuft parallel zur A2 und bildet eine interkommunale Verbindung nach Oelde (Stromberg) und ins benachbarte Rietberg. Die L927 verbindet Rheda-Wiedenbrück mit Harsewinkel. Zudem verläuft die L586 durch den Ortsteil Batenhorst und stellt eine Verbindung zur B55 sowie nach Oelde (Stromberg) dar. Für weitere interkommunale Verbindungen der Stadtteile Rheda-Wiedenbrücks mit dem Umland existiert ein breites Kreisstraßennetz.

Schienegebundener Personennahverkehr (Bahnverkehr)

Mit dem Bahnhof im Stadtteil Rheda ist die Kommune an das überregionale Schienennetz angeschlossen. In Richtung Bielefeld, Minden und Hamm sowie über Warendorf nach Münster und ins Ruhrgebiet existieren direkte Regionalexpress- sowie Regionalbahnlinien (vgl. Tabelle 3-3).

Tabelle 3-3: Übersicht Schienengebundener Personennahverkehr am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück
[Eigene Darstellung nach Transdev Ostwestfalen GmbH, o.J.]

Linie	Linienverlauf
RE 6 (RRX)	Minden (Westf) – Rheda-Wiedenbrück – Hamm – Essen – Düsseldorf – Köln
RB 67	Münster – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld
RB 69	Münster – Hamm – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld

Straßengebundener Personennahverkehr (Busverkehr)

Der Straßengebundene Personennahverkehr wird im gesamten Kreis Gütersloh durch die Transdev Ostwestfalen GmbH betrieben. Alle Buslinien sind durch den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe in die Tarifstruktur des Westfalentarifs integriert. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück liegt in dem durch den Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh 2017 definierten Linienbündel Südwest, welches mehrere interkommunale Linien und Stadtlinien in Rheda-Wiedenbrück beinhaltet. Hinzu kommt ein „WestfalenSchnellbus“ von Rheda Bhf. bis Paderborn Hbf. Dieser wird von der go.on Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr mbH betrieben.

Nachfolgende Tabelle 3-4 zeigt, welche interkommunale Busverbindungen die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit den Nachbarkommunen verbinden.

Tabelle 3-4: Übersicht interkommunaler Straßengebundener Personennahverkehr in Rheda-Wiedenbrück
[Eigene Darstellung nach Transdev Ostwestfalen GmbH, o.J.]

Linienart	Nr.	Linienverlauf
WestfalenSchnellbus	S40	Rheda Bf. – Rietberg ZOB – Delbrück – Paderborn Hbf.
Regionallinie	70	Rheda Bf. – Wiedenbrück – Röckinghausen – Langenberg – Lippstadt
Schulbus	75	Verl – Rietberg – Lintel – Wiedenbrück
Schulbus	75.1	Mastholte – Lintel – Wiedenbrück
Regionallinie	76	Rheda Bf. – Wiedenbrück – Lintel – Rietberg ZOB
Schulbus	78.2	Rheda Bf. – Herzebrock – Clarholz
Regionallinie	79	Rheda Bf. – Wiedenbrück – Gütersloh
Schulbus	79.1	Wiedenbrück – Rheda – Pixel – Gütersloh

3.3.2 Pendlerverflechtungen

Als Pendelnde werden in der Regel Personen bezeichnet, die einen periodischen Wechsel zwischen Wohn- und Arbeits-/Ausbildungsort vornehmen. Genauer betrachtet wird hier die Gruppe, die interkommunal, also über die Stadtgrenze hinweg, pendelt. Aus der Betrachtung der Pendlerströme lässt sich ableiten, welche interkommunalen Verbindungen möglicherweise einem hohen Verkehr ausgesetzt sind.

Die Pendlerdaten des Pendleratlas der statistischen Ämter der Länder zeigen, dass die Stadt Rheda-Wiedenbrück insgesamt ein positives Pendlersaldo von +2.279 Pendelnden aufweisen kann. Das bedeutet, dass insgesamt mehr Menschen einpendeln als auspendeln. Die Stadt hat insgesamt 18.059 Einpendelnde und 15.780 auspendelnde Personen pro Tag. Die größte Verflechtung besteht mit der Stadt Gütersloh. Von dort kommen täglich 3.090 Pendelnde nach Rheda-Wiedenbrück. Aus den Kommunen Oelde (1.529), Herzebrock-Clarholz (1.245), Rietberg (1.264) und Bielefeld (1.021) pendeln ebenfalls viele Personen nach Rheda-Wiedenbrück ein. Aus der Stadt raus pendeln täglich 4.545 Personen nach Gütersloh, gefolgt von Bielefeld (1.500), Rietberg (1.235), Verl (1.008) und Herzebrock-Clarholz (961).

Tabelle 3-5: Pendlerzahlen der Stadt Rheda-Wiedenbrück (2022)

[Eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024a]

Quell- / Zielkommunen	Einpendelnde	Auspandelnde	Pendlersaldo	Pendleraufkommen
Gütersloh	3.090	4.545	-1.455	7.635
Rietberg	1.264	1.235	+29	2.499
Bielefeld	1.021	1.500	-479	2.521
Herzebrock-Clarholz	1.245	961	+284	2.206
Oelde	1.529	654	+875	2.183
Verl	846	1.008	-162	1.854
Weitere Kommunen	9.064	5.877	+3.187	14.941
Insgesamt	18.059	15.780	+2.279	33.839

3.3.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, wie sich die Erreichbarkeit von umliegenden Kommunen je nach Verkehrsmittel unterscheidet. So kann abgeleitet werden, auf welchen Verbindungen es Verbesserungspotenzial gibt. Als Startpunkte wurden jeweils der Bahnhof in Rheda sowie die Bushaltestelle „Kreisverwaltung“ in Wiedenbrück gewählt, da diese Start- und Zielpunkte vieler ÖPNV-Verbindungen sind. Da nicht alle umliegenden Kommunen über einen Bahnhof verfügen, wurde in Rietberg der ZOB und in Langenberg das Rathaus als Zielort gewählt. Die Angaben erfolgen in Minuten. Die Stichzeit, relevant für den MIV, beträgt 9 Uhr morgens (vgl. Tabelle 3-6).

Tabelle 3-6: Erreichbarkeit umliegender Kommunen je Verkehrsträger - in Minuten
[Eigene Darstellung]

Zu erreichende Kommune	Startort	Pkw	ÖPNV	Rad
Gütersloh Hbf	Rheda	21 min	5 min	33 min
	Wiedenbrück	17 min	25 min	35 min
Rietberg ZOB	Rheda	19 min	25 min	46 min
	Wiedenbrück	15 min	16 min	33 min
Langenberg Rathaus	Rheda	17 min	19 min	36 min
	Wiedenbrück	12 min	10 min	25 min
Oelde Bf.	Rheda	16 min	6 min	39 min
	Wiedenbrück	19 min	27 min	48 min
Herzebrock Bf.	Rheda	8 min	6 min	16 min
	Wiedenbrück	15 min	45 min	29 min

Bei der Analyse der Erreichbarkeit fällt auf, dass die Verbindung mit dem ÖPNV bei Kommunen mit Bahnhof immer schneller ist als mit dem Pkw. Die Fahrtzeit beträgt jeweils nur wenige Minuten. Mit 5 Minuten ist die Stadt Gütersloh am schnellsten erreichbar. Bei Busverbindungen sind die Fahrtzeiten allerdings nicht signifikant höher als mit dem Pkw, was bspw. an dem WestfalenSchnellbus S40 liegt. Dieser lässt einige Haltestellen von Rheda nach Rietberg aus. Aus Wiedenbrück ist die Fahrzeit mit dem ÖPNV nur dann erheblich länger, wenn die Ziele nur mit einem Umstieg am Bahnhof erreicht werden können, wie zum Beispiel die Bahnhöfe in Oelde und Herzebrock. Im

Vergleich Pkw und Rad wird klar, dass das Auto aufgrund der höheren Geschwindigkeit immer einen Zeitvorteil gegenüber dem Fahrrad hat. Lediglich Herzebrock-Clarholz ist aufgrund der geringen Entfernung aus Rheda einigermaßen schnell mit dem Rad zu erreichen (vgl. Tabelle 3-6). Nichtsdestotrotz sind alle umliegenden Kommunen mit dem Fahrrad in einer akzeptablen Zeit zu erreichen, sodass das Fahrrad durchaus eine Alternative zum Pkw darstellen kann.

3.4 MOBILITÄT IN RHEDA-WIEDENBRÜCK

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Rheda-Wiedenbrücks wurde die „Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh“ aus dem Jahr 2014 herangezogen. Für den Kreis oder die Stadt Rheda-Wiedenbrück sind keine aktuelleren Daten verfügbar. Daher können sich Anteile zwischen den Verkehrsträgern mittlerweile verändert haben. Eine neue Modal Split-Erhebung des Kreises Gütersloh wurde vom Kreis beauftragt, sodass zukünftig mit neuen Daten gerechnet werden kann. Aufgrund der Relevanz der Mobilitätsdaten werden dennoch die Daten aus dem Jahr 2014 herangezogen, damit keine Datenlücken entstehen (vgl. Kreis Gütersloh 2014).

Im Folgenden werden Daten zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und dem Modal Split ausgewertet. Der Modal Split gibt Auskunft darüber, wie hoch der Anteil verschiedener Verkehrsträger am Gesamtaufkommen aller Wege ausfällt.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Daten zur Verkehrsmittelverfügbarkeit liegen lediglich für den gesamten Kreis Gütersloh vor. Dabei kann festgestellt werden, dass in fast allen Haushalten mindestens ein Auto (94 %) und ein Fahrrad (93 %) vorhanden ist. Etwas weniger als die Hälfte der Haushalte besitzt ein Auto (45 %) und rund 40 % besitzen zwei Autos. Einige wenige Haushalte besitzen drei oder mehr Pkw. Rund ein Drittel (29 %) der Haushalte besitzen zwei Fahrräder.

Modal Split

In Rheda-Wiedenbrück entfallen 47,7 % der Wege auf den MIV, also den motorisierten Individualverkehr. Im Kreisvergleich liegt dieser Wert etwas unter den 49,3 % des Kreises Gütersloh. Hinzu kommen beim MIV die Mitfahrenden, die im Kreis 6,7 % und in Rheda-Wiedenbrück 6,9 % ausmachen. Mit 10,3 % entfallen in Rheda-

Wiedenbrück etwas weniger Wege auf den ÖPNV als im Kreisvergleich. Dafür ist der Fahrradanteil mit 24,5 % höher. Rund 10 % der Wege werden in Rheda-Wiedenbrück zu Fuß zurückgelegt. Insgesamt lässt sich also feststellen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Rheda-Wiedenbrück kaum von dem der Kreisbevölkerung unterscheidet (vgl. Abbildung 3-3).

Folgende Abbildungen veranschaulichen die Daten des Modal Split in der Stadt Rheda-Wiedenbrück und im Kreis Gütersloh. Abweichungen sind Rundungsbedingt. Sonstige Verkehrsmittel und „keine Angaben“ in der Umfrage sind hier nicht mit eingeflossen, da sie unter einem Prozentpunkt liegen.

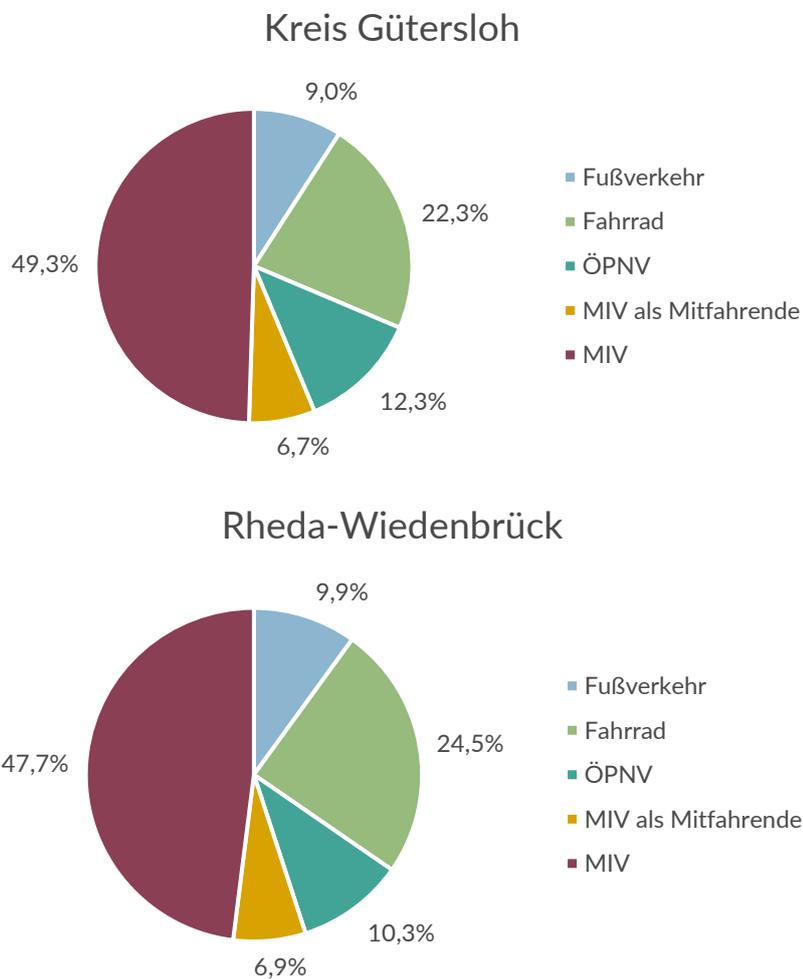


Abbildung 3-3: Modal Split Rheda-Wiedenbrück und Kreis Gütersloh
[Eigene Darstellung nach Daten Mobilitätsbefragung Kreis Gütersloh 2014]

4. BESTANDSANALYSE

Um Handlungsbedarfe für den Mobilitätssektor in der Stadt Rheda-Wiedenbrück identifizieren zu können, erfolgt eine Bestandsanalyse der derzeitigen Mobilitätssituation. Die Bestandsanalyse erfolgt nach Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr), sodass die Besonderheiten jedes Verkehrsträgers ausreichend beleuchtet werden können. Zur Ermittlung der Ausgangssituation wurden bestehende Daten der Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie des Kreises Gütersloh ausgewertet. Zudem wurden anhand eines Online-Beteiligungsverfahrens aktuelle Daten erfasst, die Auskunft über die Mobilitätssituation und die Meinungen der Bevölkerung zur verkehrlichen Situation in der Stadt geben sollten. Um die aktuelle Situation bestmöglich beurteilen zu können, ergänzen Ortsbegehungen die zur Verfügung stehenden Daten.

4.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr verursacht neben Treibhausgasemissionen ebenso Lärm, Flächenkonkurrenz, Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe. Hauptziel des Mobilitätskonzeptes ist es daher, u.a. durch die Schaffung von attraktiven Alternativen das motorisierte Individualverkehrsaufkommen zu reduzieren und die Mobilitätsnutzung auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Für manche Wegzwecke (Transport großer Objekte, etc.), und manche weit entfernten und bisher mit dem ÖPNV schlecht angebotenen Ziele, stellt der Umweltverbund allerdings noch keine Alternative dar, sodass mit einem verbleibenden MIV-Aufkommen gerechnet werden muss. Daher ist neben der Verlagerung des MIV-Aufkommens genauso die umweltfreundliche und effiziente Gestaltung des verbleibenden unvermeidbaren MIV-Verkehrsaufkommens anzustreben. Dazu zählt unter anderem die Reduktion der Schadstoffbelastung durch alternative Antriebsformen wie Elektromobilität und Brennstoffzellen.

Weil zu erwarten ist, dass sich die Nutzung von Elektro- und Wasserstoffbetriebenen Pkw in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter vergrößern wird, ist eine entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Neben der Antriebsform wird aber auch das Teilen von Fahrzeugen, Wegen und Raum eine immer wichtigere Rolle spielen. Carsharing-Konzepte und Fahrgemeinschaften werden immer populärer und stellen auch für ländliche Kommunen eine Möglichkeit dar, um die Anzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet zu senken.

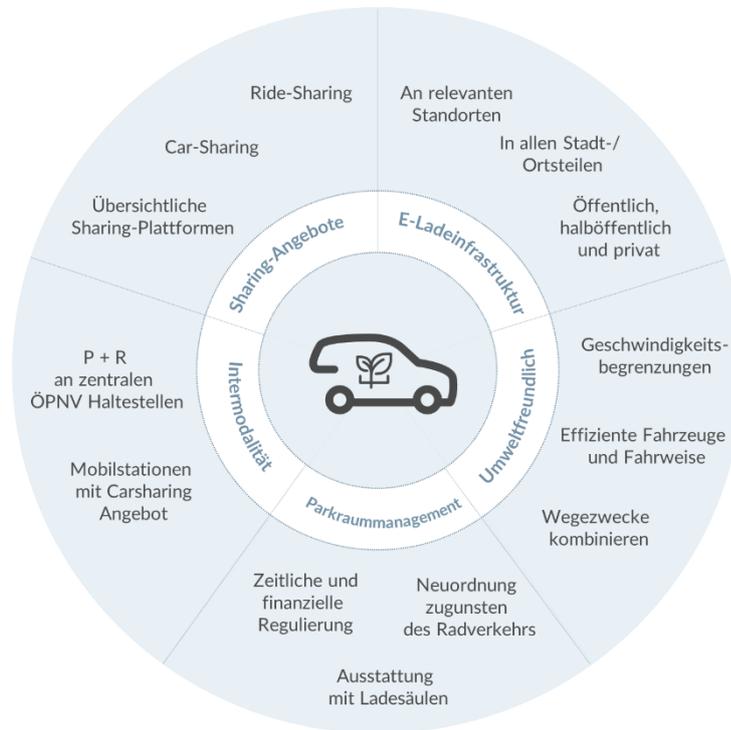


Abbildung 4-1: Anforderungen an den MIV
[eigene Darstellung]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Zusätzlich sind die Inhalte der *E Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele)* eine weitere Grundlage, um die nachhaltige Mobilität vermehrt zu berücksichtigen. Universelle Gültigkeit hat zudem die Straßenverkehrsordnung (StVO), welche zahlreiche Regeln und Vorschriften für den Straßenverkehr enthält.

4.1.1 Nutzungsdaten zum MIV

Mit 54,6 % macht der motorisierte Individualverkehr den größten Anteil am Modal Split aus, so die Mobilitätsuntersuchung des Kreises Gütersloh aus dem Jahre 2014. Dabei sind 47,7 % auf Fahrzeugführenden und 6,9 % auf Mitfahrenden zurückzuführen.

Auch anhand der Zulassungszahlen der motorisierten Fahrzeuge ist zu erkennen, dass der motorisierte Verkehr in der Bevölkerung rege genutzt wird. Laut Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (Stand 01.01.2023) sind 29.004 Personenkraftwagen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück zugelassen, von denen 2.572 gewerblich gehalten werden (KBA 2023). Anhand der Zulassungs- und Bevölkerungszahl lässt sich die Motorisierungsgrad der Stadt Rheda-Wiedenbrück errechnen (Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohner*innen). Für Rheda-Wiedenbrück beträgt dieser Wert ca. 583 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen. Hierbei ist zu beachten, dass Fahrzeuge, die in einer anderen Kommune angemeldet sind, aber größtenteils in Rheda-Wiedenbrück fahren, nicht in der Statistik auftauchen.

Obwohl die Stadt relativ ländlich gelegen ist, zeigt der Vergleich mit dem Motorisierungsgrad von Nordrhein-Westfalen (581 Pkw/1.000 Einw.) und Deutschland (583 Pkw/1.000 Einw.), dass Rheda-Wiedenbrück genau im landesdurchschnitt liegt. Im Vergleich zum Kreis Gütersloh steht Rheda-Wiedenbrück aufgrund der kompakten und urbanen Struktur besser dar, denn der Motorisierungsgrad im Kreis liegt bei 628 Kfz pro 1.000 Einwohner*innen (vgl. Abbildung 4-2). Nichtsdestotrotz braucht es eine Reduktion der Pkw-Anzahl in der Stadt, um die beschlossenen Klimaschutzziele erreichen zu können.

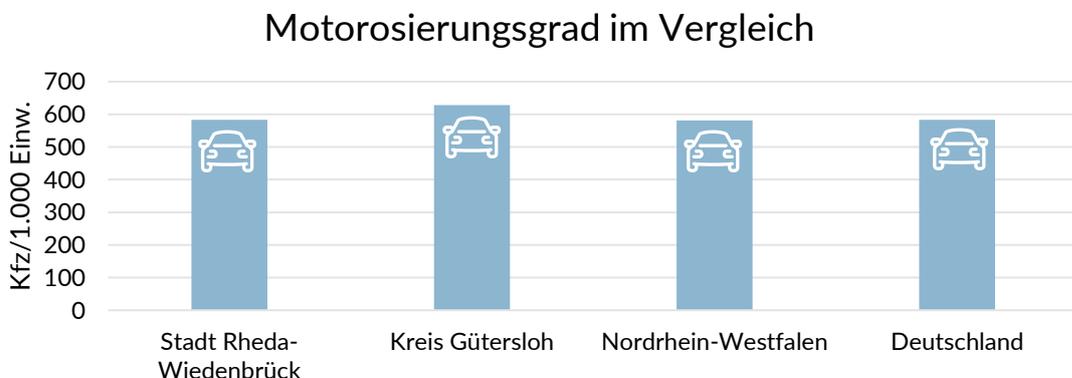


Abbildung 4-2: Motorisierungsgrad der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Vergleich
[eigene Darstellung nach KBA 2022]

4.1.2 Verkehrsstärken

Zur Erfassung der Verkehrsstärken in Rheda-Wiedenbrück liegt zum einen eine Verkehrserhebung aus dem Jahr 2021 des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) vor. Diese zeigt die durchschnittliche Verkehrsstärke je Straßenabschnitt für einen Großteil des klassifizierten Straßenverkehrsnetzes in der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Zum anderen liegen Verkehrsbelastungszahlen für die Innenstadt des Stadtteils Rheda vor, die im Rahmen des Verkehrskonzeptes aus dem Jahre 2021 erfasst worden sind.

Wie auf der Karte in Abbildung 4-3 ersichtlich ist, sind insbesondere die Autobahn A2 sowie die drei Bundesstraßen von einer hohen Verkehrsbelastung betroffen. Dabei ist insbesondere auf der B64 an der Autobahn ein hohes Verkehrsaufkommen von 17.368 Kfz am Tag zu beobachten. Auch die B61 Richtung Gütersloh zeigt ein Verkehrsaufkommen von 17.853 Fahrzeuge am Tag. Die Autobahn sowie die Bundesstraßen im Stadtgebiet sind zudem von einer erhöhten Verkehrsbelastung durch den Schwerlastverkehr (SV) betroffen, die B64 zum Beispiel weist am Tag einen SV von 2.481 auf.

Innerhalb der Stadt gibt es verschiedene Straßen, die aufgrund ihrer Verbindungsfunktion ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Hierbei handelt es sich um direkte Verbindungsstraßen zwischen den beiden Stadtteilzentren Rheda und Wiedenbrück sowie Relationen, die eine Verbindung zu den Bundes- und Autobahnen herstellen. Beispielhaft zu nennen sind hierbei die Gütersloher Straße mit 12.437 Kfz am Tag, die Hauptstraße mit 10.586 Kfz am Tag sowie der Ostring mit 9.064 Kfz am Tag. Die Wilhelmstraße, die direkt am Bahnhofpunkt in Rheda vorbeiführt, weist ein Verkehrsaufkommen von 10.801 Kfz am Tag auf. Während der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde die hohe Verkehrsbelastung an der Gütersloher- und Neuenkirchener Straße beispielhaft thematisiert. Diese hat laut den Beteiligten vor allem negative Auswirkungen auf die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

Die restlichen Straßen des klassifizierten Straßenverkehrsnetzes sind durch eine mittlere (5.000-10.000 Kfz/Tag) oder geringe bis sehr geringe Verkehrsbelastung (<5.000 Kfz/Tag) gekennzeichnet (Landesbetrieb Straßenbau NRW 2023).

Verkehrsbelastung auf dem klassifizierten Straßenverkehrsnetz

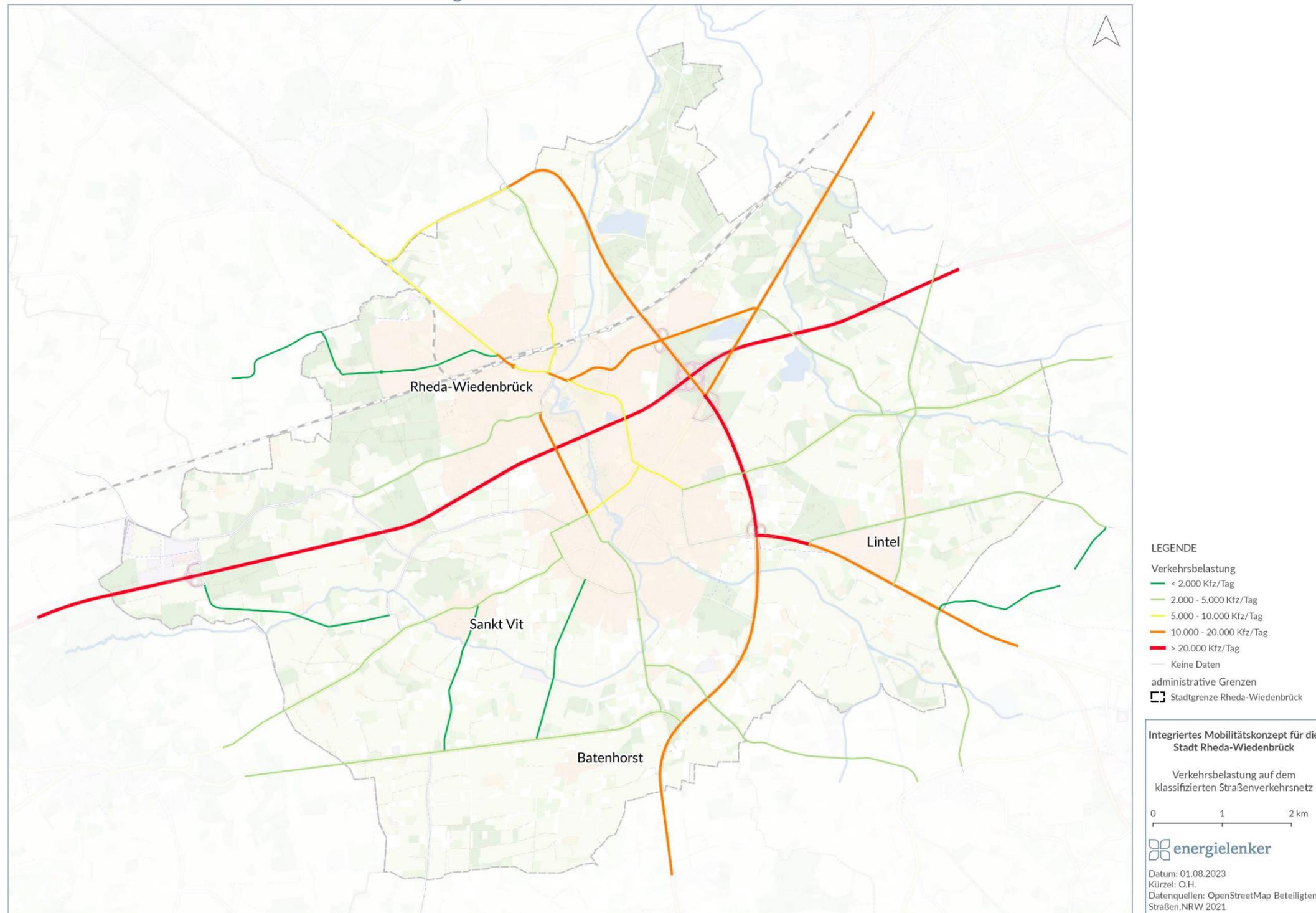


Abbildung 4-3: Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück
 [eigene Darstellung nach Landesbetrieb Straßenbau NRW 2023]

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt von Rheda (2021) sind genauere Verkehrsbelastungsdaten erfasst worden, die in Abbildung 4-4 kartographisch dargestellt werden. Die Karte zeigt, dass lediglich die Hauptverkehrsstraßen von einer hohen Verkehrsbelastung betroffen sind und dass große Verkehrsflüsse aus der Innenstadt ferngehalten werden können. Nur die Ringstraße (bis zu 8.100 Kfz/Tag) und die Bahnhofstraße (bis zu 7.100 Kfz/Tag) weisen am Tag leicht erhöhte Werte auf, die mit der Verbindungsfunktion der Straßen und den vorhandenen Einzelhandelsstrukturen erklärt werden können.

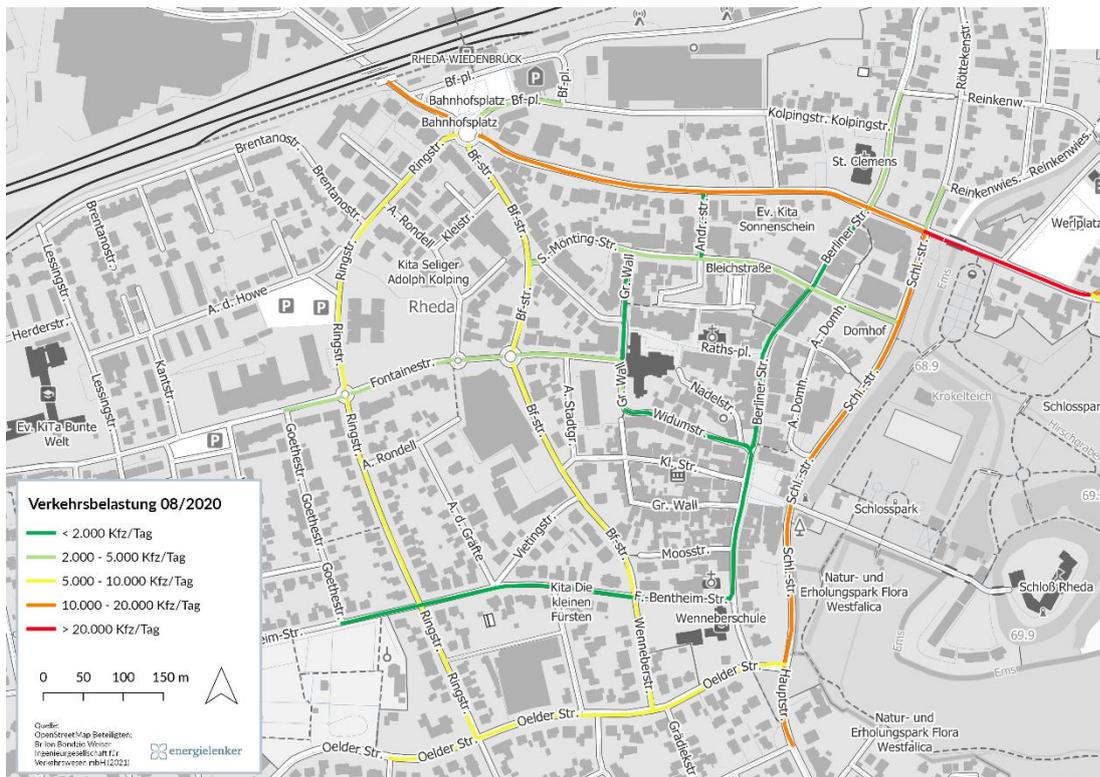


Abbildung 4-4: Verkehrsbelastung Innenstadt Rheda 08/2020

[eigene Darstellung nach Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH]

Für den Stadtteil Wiedenbrück liegen Daten aus der Verkehrsuntersuchung zum Planfeststellungsverfahren ‚Neubau des Ringschlusses Südring‘ vor. Diese Untersuchung wurde 2015 vom nts Ingenieurbüro mbH durchgeführt und zeigt die Verkehrsbelastungszahlen für die Innenstadt von Wiedenbrück. Auffällig sind vor allem die Wasserstraße (bis zu 11.900 Kfz/Tag) und die Hauptstraße / Auf der Schanze (bis zu 10.600 Kfz/Tag). Weitere Straßen, die eine erhöhte Verkehrsbelastung aufweisen, sind der Nordring (bis zu 9.200 Kfz/Tag), die Rietberger Straße (bis zu 10.400 Kfz/Tag), die Bielefelder Straße (bis zu 13.000 Kfz/Tag) und die Lippstädter Straße (bis zu 9.400 Kfz/Tag) (vgl. Abbildung 4-5).

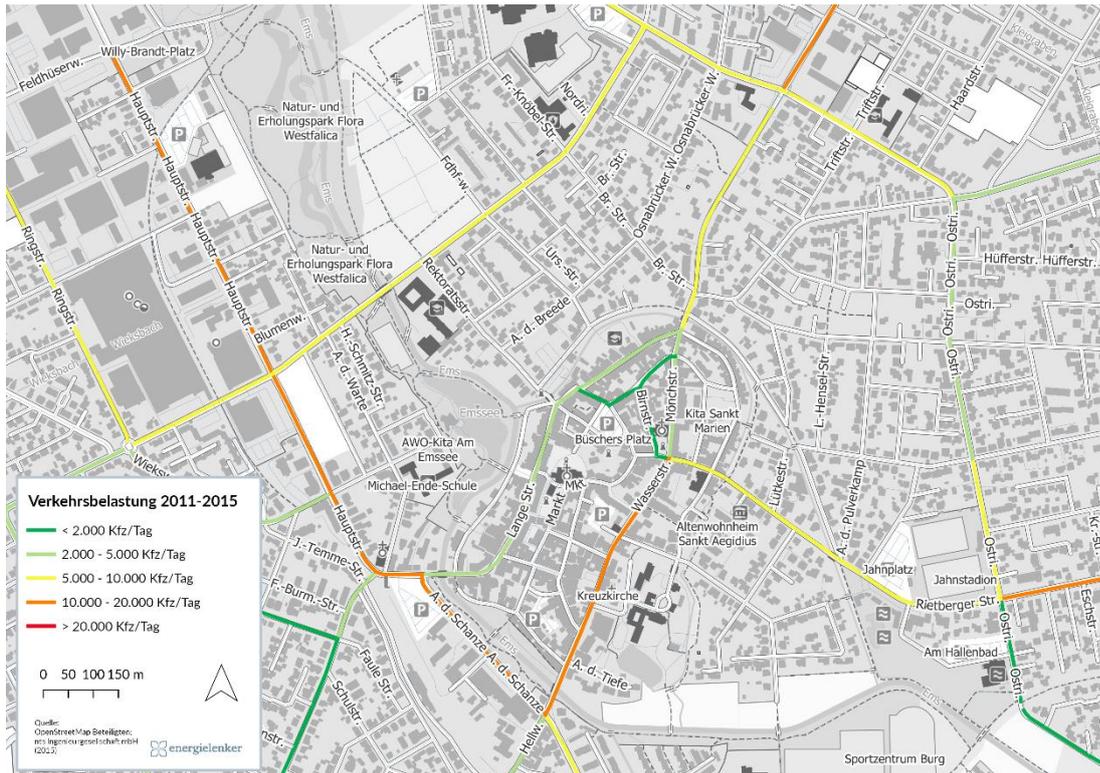


Abbildung 4-5: Verkehrsbelastung Innenstadt Wiedenbrück (2011-2015)

[Eigene Darstellung nach nts Ingenieurgesellschaft mbH 2016]

Auch aus den Aussagen der Bevölkerung während der Auftaktveranstaltung sowie aus zahlreichen Beiträgen in der Online-Karte kann abgeleitet werden, dass die Innenstadt von Wiedenbrück stärker von einer erhöhten Verkehrsbelastung beeinflusst wird. Insbesondere die Wasserstraße und die Lange Straße, die eine direkte Nord-Süd-Verbindung zwischen der Bielefelder Straße und Lippstädter Straße darstellen, werden von der Bevölkerung mehrfach thematisiert, denn die hohe Verkehrsbelastung sorgt für Einschränkungen des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Ein zentrales Problem, welches von der Bevölkerung angesprochen wird, ist die Querung der Wasserstraße zu den Stoßzeiten. Die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit leiden unter der hohen Verkehrsbelastung und fehlenden Querungsmöglichkeiten. Das Gleiche gilt für die Lange Straße in Höhe des Klingelbrinks. Auch bei der Auswertung der Unfallstatistiken sind einige auffällige Konfliktpunkte im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs im Innenstadtbereich Wiedenbrücks festzustellen.

Ein Lösungsvorschlag, der in der Bevölkerung kontrovers diskutiert wird, ist die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen dem Süd- und Ostring. Hierdurch würde der Ring, der um die Innenstadt von Wiedenbrück herumgeführt wird, geschlossen. Befürwortende des Ringschlusses argumentieren mit einer Verlagerung des

Verkehrsaufkommens von der Wasserstraße auf den neuen Südring, was zu einer Verkehrsberuhigung in der Innenstadt beitragen könnte. Gegner des Vorhabens argumentieren allerdings, dass die Errichtung einer neuen Straße mehr Verkehr insgesamt zur Folge haben könnte (Induzierten Nachfrage-Effekt⁴).

Im Rahmen eines umfangreichen Planfeststellungsverfahrens wurde hierzu durch die Bezirksregierung Detmold, unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens sowie nach abschließender Prüfung der Planunterlagen/Gutachten und Abwägung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange, im Jahr 2023 der Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Neben der verkehrlichen Entlastung der historischen Innenstadt von Wiedenbrück sind die Planungsziele des Vorhabens:

- ▶ Verbesserung des Verkehrsflusses und Gewährleistung der erforderlichen Leichtigkeit des Verkehrs
- ▶ Erschließung der angrenzenden Wohngebiete und Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz
- ▶ Verbesserte Verteilung des kommunalen Verkehrs

Die verkehrliche Entlastung der Historischen Stadtkerns beträgt gemäß der Verkehrsuntersuchung des Büros „nts Ingenieurgesellschaft mbH“ in der Wasserstraße und der Langen Straße rund 30 Prozent, so dass ein erheblicher Entlastungseffekt festzustellen ist. Zudem erfolgt in der Gesamtbetrachtung eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsbelastung. Es wird die direkte Anbindung der Siedlungsbereiche im Süden Wiedenbrücks an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz ermöglicht, so dass teils erhebliche Umwegverkehre minimiert werden und so durch die einhergehende Reduzierung von THG-Emissionen ein Entlastungseffekt für das Klima erreicht werden könnte.

Insgesamt kann gesagt werden, dass auch der Umweltverbund von dem Vorhaben profitieren kann. Die Netzergänzung durch das Vorhaben, kann sich auch positiv auf den ÖPNV auswirken, bspw. könnte die Schnellbuslinie S40 (Rheda Bf. – Wiedenbrück – Rietberg ZOB – Delbrück – Paderborn Hbf.) aufgrund der Fahrtzeitverkürzung attraktiviert werden.

⁴ „Induzierter Verkehr ist der Zuwachs an Verkehrsaufkommen oder Verkehrsleistung, der infolge einer Verbesserung des Verkehrsangebotes aus einer veränderten Aktivitätennachfrage und aus Verkehrsverlagerungen auf andere Wege (...)“ (Herz 1991, s 56)

Der aktuell rd. 460 m lange und ca. 3 m breite gemeinsame Geh- und Radweg im Bereich des Sportzentrum Burg, wird in der Planung durch einen 5 m breiten größtenteils baulich getrennten gemeinsamen Geh- und Radwegs ersetzt und zudem auf ca. einen Kilometer verlängert. Das Radfahren und Zufußgehen entlang und über die Wasserstraße und Langen Straße wird aufgrund der verringerten Kfz-Belastung attraktiver und sicherer.

Schülerbringverkehre / Elterntaxis

Ein verstärkender Faktor für das Verkehrsaufkommen während der Stoßzeiten sind die Elterntaxis. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deutlich, dass viele Kinder von den Eltern direkt vor der Schule abgesetzt werden. Gerade zum Schulbeginn häuft sich die Anzahl an Fahrzeuge vor den Schulen, sodass Schulkinder, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen, gefährdet werden. Schulen, an denen diese Problematik von der Bevölkerung festgestellt worden ist, sind zum Beispiel:

- ▶ Moritz-Fontaine-Gesamtschule
- ▶ Schulzentrum in Wiedenbrück (Brüder-Grimm-Schule, etc.)
- ▶ Ratsgymnasium Rheda-Wiedenbrück

Eine Lösung für diese Problematik zeigt die Situation an der Pius-Bonifatius-Schule / Regenbogenschule / DRK Kita Budenzauber. Dort ist seit einiger Zeit eine Hol - und Bringzone eingerichtet worden, wo die Kinder am Südring rausgelassen werden können. Die letzten Meter müssen die Schulkinder zu Fuß zurücklegen. Für eine vermehrte Nutzung von Hol- und Bringzonen ist eine einheitliche Lösung im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements sinnvoll.



Abbildung 4-6: Schild der Hol- und Bringzone am Südring in Wiedenbrück
[eigene Aufnahme]

Die hohe Verkehrsbelastung vor den Schulen wird damit verlagert und stellt somit, abgesehen von den damit einhergehenden THG- und Lärmemissionen, i.d.R. keine großen Probleme für weitere Verkehrsteilnehmende in unmittelbarer Nähe zur Schule dar. Nichtsdestotrotz ist zu beachten, dass Knotenpunkte und Relationen mit einer

hohen Verkehrsbelastung, wo vermehrt Gehende und Radfahrende verkehren, so eingerichtet werden müssen, dass die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des nicht-motorisierten Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Für Straßen und Knotenpunkte, wo dies nicht gewährleistet ist (z.B. die Querung der alten Bahntrasse an der Gütersloher Straße), ist mit entsprechenden Maßnahmen, wie z.B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen oder Hinweisschildern auf eine Gefahrenstelle gegenzusteuern. Weiterhin ist die Situation an den Schulen durch Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements zu verbessern, damit die junge Bevölkerung langfristig für eine nachhaltige Mobilität sensibilisiert wird.

4.1.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Ein weiteres Thema, das im Rahmen des motorisierten Verkehrs betrachtet werden sollte, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den MIV, denn die erlaubte Fahrgeschwindigkeit beeinflusst sowohl umweltrelevante Faktoren wie z.B. den Lärm und die Menge an verkehrsbedingte THG-Emissionen, als auch verkehrsbedingte Faktoren, wie z.B. den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Bei Betrachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet ist zu erkennen, dass außerörtliche Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 70 bis 100 km/h erlauben. Auf innerörtlichen Straßen mit einer wichtigen Verbindungsfunktion (wie z.B. die Bielefelder Straße) oder in Gewerbegebieten ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. So kann sichergestellt werden, dass der Verkehr in der Stadt abfließt. Abseits der Hauptverkehrsstraßen liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit größtenteils bei 30 oder 20 km/h. Dies gilt insbesondere für Wohnsiedlungen und in der Nähe von sozialen Einrichtungen (z.B. Schulen und Kitas).

Seit dem 24. Oktober 2022 ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück zudem offizielles Mitglied der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“. Die Initiative fordert eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (§45), damit Städte und Gemeinden in Deutschland zukünftig selbst entscheiden können, wo eine Temporeduzierung notwendig ist und umgesetzt werden soll. Bislang ist das nur möglich, wenn soziale Einrichtungen an der betroffenen Straße liegen oder eine konkrete Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden nachgewiesen werden kann (z.B. durch einen Unfallschwerpunkt). Nichtsdestotrotz kann bereits vor der

Gesetzesänderung überlegt werden, wo eine Temporeduzierung des motorisierten Verkehrs sinnvoll bzw. notwendig wäre, um bei eventuellen Handlungsmöglichkeiten schnell reagieren zu können (z.B. Fontainestraße).

Es ist zu erkennen, dass insbesondere die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nur selten eingehalten wird. Auf den drei Straßen der Geschwindigkeitsmessung (vgl. Tabelle 4-1), wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegt, wird diese bei über 60 % der Fahrzeuge überschritten. Auch die durchschnittliche Geschwindigkeit zeigt, dass ein Großteil der Nutzenden zu schnell unterwegs ist. Auf der Neuenkirchener Straße, wo eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen ist, wird die zulässige Geschwindigkeit deutlich weniger überschritten, sodass die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 45 km/h liegt. Die Höchstwerte, die zum Teil mehr als die dreifache Geschwindigkeit zeigen, sind Einzelfälle, sodass insgesamt nicht von einer gefährlichen Situation ausgegangen werden kann.

Tabelle 4-1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen der Stadt Rheda-Wiedenbrück [eigene Darstellung nach Stadt Rheda-Wiedenbrück 2022]

Straße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Durchschnittliche Geschwindigkeit	Höchstwert	Überschreitung
Alleestraße	30 km/h	33 km/h	96 km/h	62,7 %
Haxthäuser Weg (St. Vit)	30 km/h	34 km/h	80 km/h	66,2 %
Hellweg (Batenhorst)	30 km/h	32 km/h	77 km/h	62,0 %
Neuenkirchener Straße	50 km/h	45 km/h	129 km/h	23,8 %

Auch in der Online-Beteiligungskarte wurde die Themen Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsüberschreitungen häufig genannt (47-mal). Dabei sind keine Einzelstellen im Stadtgebiet zu erkennen. Auffällig ist, dass die Geschwindigkeitsüberschreitungen und Wünsche nach Tempo-30 hauptsächlich an den Hauptverkehrsstraßen zu verorten sind (z.B. Bahnhofstraße und Westring).

4.1.4 Ruhender Verkehr

Ein zentraler Bestandteil des motorisierten (Individual)Verkehrs ist der ruhende Verkehr bzw. das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum. Da private Fahrzeuge in der Regel nur eine Stunde am Tag bewegt werden und somit 23 Stunden am Tag stehen, ist dafür zu sorgen, dass ausreichend geeignete Stellplätze vorhanden sind. Da der ruhende Verkehr jedoch die Aufenthaltsqualität reduziert und viel Platz in Anspruch nimmt, ist eine Parkraumregelung in zentralen Bereichen der Stadt von großer Bedeutung.

Für die Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück existiert bereits eine Regelung im öffentlichen Raum. Dabei wird unterschieden zwischen monetär betriebenen, zeitlich begrenzten und frei nutzbaren (ohne Gebühren und zeitliche Begrenzung) Stellplätzen (vgl. Abbildung 4-7).

Auffällig ist, dass insbesondere die großen Parkplätze in den Außenbereichen der Innenstädte größtenteils gebührenfrei und ohne Zeitbegrenzung genutzt werden können. So existieren für die Innenstadt von Rheda frei nutzbare Parkplätze am Stadtgraben (118 Stellplätze), an der Schulte-Mönting-Straße (135 Stellplätze), am Domhof (136 Stellplätze) sowie der große Parkplatz Am Werl (261 Stellplätze). Für Wiedenbrück stehen die Parkplätze Auf der Schanze (181 Stellplätze), am Nordwall (95 Stellplätze) und an der Kreisverwaltung (ca.150 Stellplätze ab 14 Uhr) in wenigen Gehminuten zur Innenstadt frei zur Verfügung. Ergänzend bieten weitere zentral gelegene Parkplätze eine Abstellmöglichkeit, die entweder nur für einen kurzen Zeitraum (1-2 Stunden) oder mit der Lösung eines kostenpflichtigen Parktickets genutzt werden kann. Beispiele hierfür sind:

- ▶ Der Parkplatz am Rathaus in Rheda (zeitlich begrenzt, 58 Stellplätze),
- ▶ der Büscher-Platz in Wiedenbrück (gebührenpflichtig, 104 Stellplätze) sowie
- ▶ der Parkplatz Post in Wiedenbrück (gebührenpflichtig, 65 Stellplätze).

Auch das Parkhaus am Bahnhof in Rheda kann gegen einen Preis von 3,00 € am Tag oder mit einer Dauerparkkarte genutzt werden und bietet Platz für 187 Fahrzeuge.

Parkraumregelungen in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück

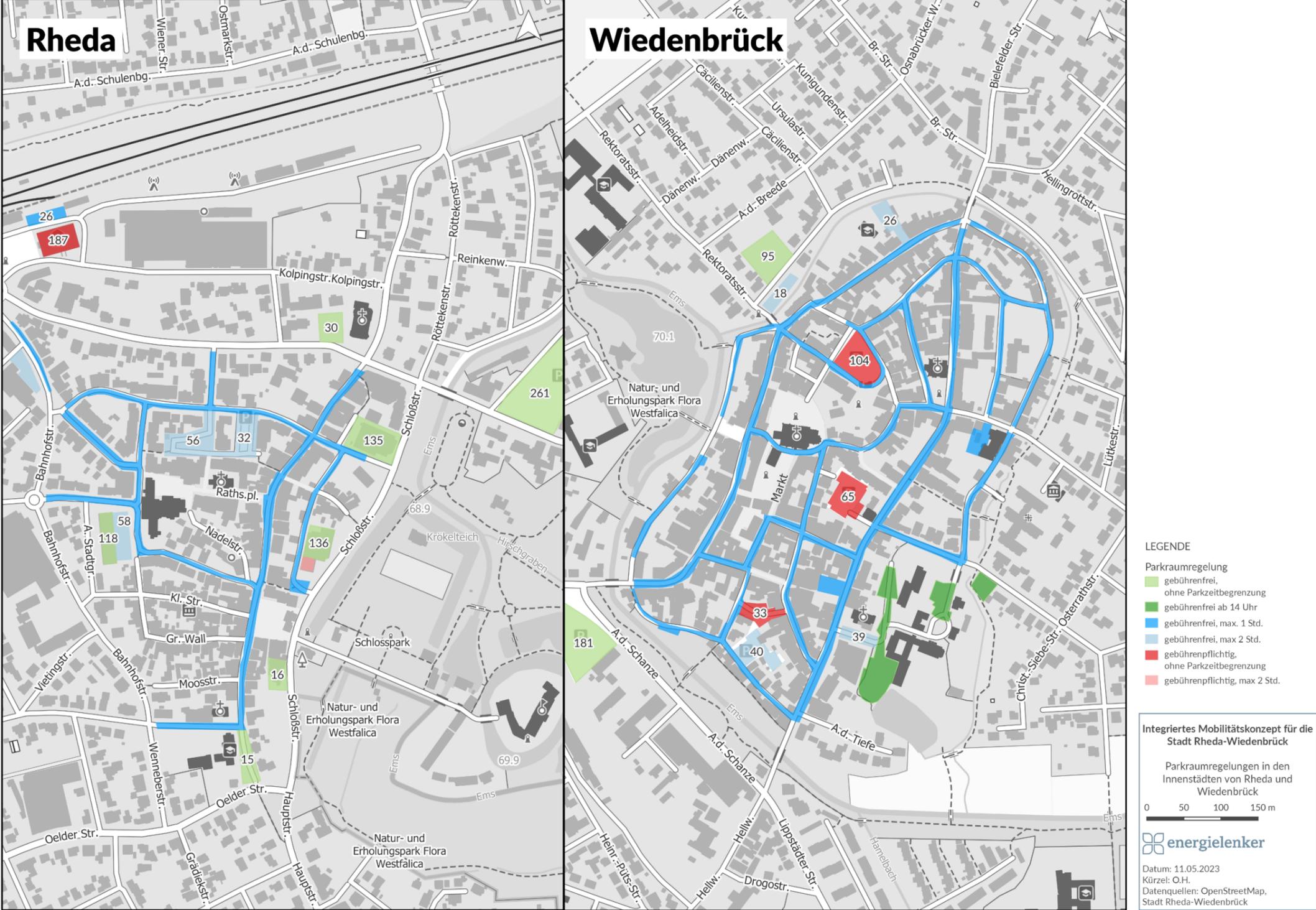


Abbildung 4-7: Parkraumregelung in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück [eigene Darstellung nach Stadt Rheda-Wiedenbrück 2023b]

Abgesehen von großflächigen Parkplätzen ist das straßenbegleitende Parken in den Innenstädten vielerorts mit einer zeitlichen Begrenzung von einer Stunde erlaubt. Während in Rheda die Straßen rund um die Fußgängerzone für das straßenbegleitende Parken genutzt werden können, ist das Parken am Straßenrand in Wiedenbrück, mit Ausnahme von einzelnen Straßen, fast überall möglich (vgl. Abbildung 4-8).



Abbildung 4-8: Straßenbegleitendes Parken in der Langen Straße
[eigene Aufnahme]

Grundsätzlich ist die Nutzung von Seitenräumen für den ruhenden Verkehr unbedenklich sofern andere Verkehrsteilnehmende in ihrer Bewegungsfreiheit nicht eingeschränkt werden und die Verkehrssicherheit aller Personen gesichert ist. In den Innenstädten wird jedoch auch die Aufenthaltsqualität durch den ruhenden Verkehr reduziert. Insbesondere in Wiedenbrück geht der Charme der alten Fachwerkhäuser, weshalb viele Tourist*innen nach Wiedenbrück reisen, verloren. Der Marktplatz in Wiedenbrück zeigt, wie eine Reduzierung des ruhenden und fließenden Verkehrs zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Wiedenbrück beigetragen hat. Wo früher zahlreiche Pkw mitten auf dem Marktplatz standen, besteht heute ein attraktiver Platz zum Verweilen mit großen Gastronomie-Angebot.

Weiterhin ist festzustellen, dass viele Parksuchverkehre durch die Innenstadt fahren, um einen straßenbegleitenden Stellplatz finden zu können, obwohl ausreichend

Stellplätze auf den kostenfreien Parkplätzen an den Eingängen zur Innenstadt vorhanden sind. Die Problematik rund um den Parksuchverkehr in Wiedenbrück wurde auch im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung erkannt. Es gibt allerdings Personen, welche die Stellplätze am Straßenrand nutzen und vor allem auch benötigen, so mehrere Beiträge in der Online-Karte. Insbesondere ältere Personen, die keine weiten Strecken laufen können, sind dankbar, direkt vor den Geschäften parken zu können.

Aus der Diskussion und Situation rund um das straßenbegleitende Parken und dem Suchverkehr in der Innenstadt von (Rheda und) Wiedenbrück wird deutlich, dass die Meinungen weit auseinander gehen und ein Neudenken des Parkraumsystems in der Innenstadt viele Möglichkeiten und Potenziale für eine verbesserte Mobilitätssituation bietet. Insbesondere die Kombination aus großflächigen Parkplätzen, dem entgegenwirken von Parksuchverkehren und gezieltes Einsetzen von straßenbegleitendem Parken kann die Situation positiv beeinflussen.

Zum Schluss ist der Mitfahrer-Parkplatz an der Auffahrt der B61 und B64 (in der Nähe der A2) positiv zu erwähnen. Dieser Parkplatz, der Platz für ca. 20 Fahrzeuge bietet, ermöglicht Pendelnden mit dem gleichen Ziel einen Treffpunkt für eine gemeinsame Fahrt (vgl. Abbildung 4-9). So werden doppelte Wege eingespart und das Verkehrsaufkommen kann auf den Hauptverkehrsstraßen reduziert werden. Leider ist

der Pendlerparkplatz mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes nur schwer zu erreichen, sodass Personen, die sich auf dem Parkplatz treffen wollen, zwangsläufig mit einem eigenen Fahrzeug fahren müssen. Hier ist zu prüfen, ob die Zugänglichkeit für Radfahrende und ÖPNV-Nutzende verbessert werden kann (Fahrradabstellanlagen, Bushaltestelle).



Abbildung 4-9: Pendlerparkplatz an der B61/B64
[eigene Aufnahme]

4.1.5 Ladeinfrastruktur

Laut Kraftfahrbundesamt (Stand 01.2023) sind 236.894 Pkw im Kreis Gütersloh angemeldet. 10.095 dieser Fahrzeuge sind entweder vollständig elektrisch (5.897 Fahrzeuge) oder sogenannte Plug-In Hybride (4.198 Fahrzeuge). Der Anteil an E-Fahrzeugen am Gesamtbestand beträgt damit 4,26 %. Da keine Zulassungsdaten nach Fahrzeugart für die Stadt Rheda-Wiedenbrück vorliegen, wird der Anteil an E-Fahrzeuge des Kreises als Richtwert genommen. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass zum 01.01.2023 ca. 2.118 E-Fahrzeuge in der Stadt angemeldet waren. Mit dem Ziel der Bundesregierung von 15 Millionen E-Fahrzeuge bis zum Jahr 2030 und der aktuellen Entwicklungen in der Automobilbranche ist davon auszugehen, dass dieser Anteil in den kommenden Jahren stetig steigen wird.

Mit einem Zuwachs der Elektromobilität steigen auch die Anforderungen an eine geeignete und ausreichende Ladeinfrastruktur. So empfiehlt die EU ein Verhältnis von 10 Fahrzeugen auf einen Ladepunkt, während die Bundesregierung ein Verhältnis von 15:1 bis 2030 anstrebt. In der Regel ist dies jedoch auch davon abhängig, wie viel Prozent der Ladevorgänge privat bzw. zuhause absolviert werden. Im ländlichen Raum ist davon auszugehen, dass dieser Anteil deutlich höher liegt als in städtischen Ballungsräumen. Nichtsdestotrotz brauchen auch Besuchende und Personen ohne Lademöglichkeit vor der eigenen Haustür eine öffentliche oder halb-öffentliche Station in Ihrer Nähe.

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück gibt es bereits einige Ladesäulenbetreiber, die das Laden in der Öffentlichkeit (vgl. Abbildung 4-10) oder an Einzelhandelsgeschäften (halb-öffentlich) anbieten. Die folgende Tabelle 4-2 zeigt die 15 Standorte in der Stadt, an denen ein Ladevorgang durchgeführt werden kann. Dabei zeigt die Tabelle auch, wie hoch die Leistung und somit die Ladegeschwindigkeit der jeweiligen Säule liegt. So zeigt sich, dass 5 der 15 Standorte über eine Schnellladesäule verfügen (>50 kW Ladeleistung).



Abbildung 4-10: Ladesäule an der Kreisverwaltung in Wiedenbrück
[eigene Aufnahme]

Tabelle 4-2: Übersicht über die vorhandenen Ladesäulen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück
[eigene Darstellung nach GoingElectric und Bundesnetzagentur 2023]

Standort	Leistung	Betreiber	Öffentlichkeit
Am Güterbahnhof 1	22 kW	Westenergie Metering GmbH	öffentlich
Am Reckenberg 1	22 kW	Stadtwerke Rheda-Wiedenbrück	öffentlich
Aurea 1-3	225 kW	Mer Germany GmbH	öffentlich
Bahnhofstraße 36	50 kW	Kaufland Stiftung GmbH & Co. KG	halb-öffentlich
Bielefelder Straße 55	11 kW	Lidl Stiftung GmbH & Co. KG	halb-öffentlich
Bielefelder Straße 57	150 kW	EWE Go GmbH	halb-öffentlich
Bielefelder Straße 107	75 kW	Westfalen AG	öffentlich
Goldkuhlestraße 9	2,3 kW	Krämer Solar	halb-öffentlich
Großer Wall 9	22 kW	Stadtwerke Rheda-Wiedenbrück	öffentlich
Hauptstraße 35	22 kW	EDEKA Schenke	halb-öffentlich
Hauptstraße 74	22 kW	Westaflexwerk GmbH	halb-öffentlich
Hauptstraße 120	22 kW	Stadtwerke Ostmünsterland GmbH & Co. KG	öffentlich
Herzebrocker Straße 25	150 kW	EnBW Energie Baden-Württemberg AG	halb-öffentlich
In der Mark 2	22 kW	Tönnies Werksverkauf GmbH	halb-öffentlich
Neuer Wall 8	22 kW	Westaflexwerk GmbH	öffentlich

Bei Betrachtung der räumlichen Verteilung der Ladeinfrastruktur ist zu beobachten, dass öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur hauptsächlich an öffentlichen Einrichtungen vorgefunden werden kann (z.B. Rathaus, Stadthalle, Bahnhof). Weiterhin bieten viele Lebensmitteleinzelhandelsgeschäfte ihren Kunden die Möglichkeit, das Fahrzeug während des Einkaufs zu laden. Insbesondere die Lebensmittelgeschäfte und einige Fachhändler an den Hauptverkehrsstraßen (z.B. Bielefelder Straße und Hauptstraße) weisen vermehrt Lademöglichkeiten auf.

Allerdings ist auffällig, dass im Stadtteil Wiedenbrück, trotz des hohen Parkflächenanteils im Innenstadtbereich, vergleichsweise wenig Ladeinfrastruktur öffentlich genutzt werden kann. Lediglich auf dem Parkplatz vor dem Kreishaus ist eine Lademöglichkeit vorgesehen. Gerade für (Tages-)Touristen*innen und Besuchende

könnte die Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Parkplätzen zukünftig von Bedeutung sein. Hiermit würde gleichzeitig die Attraktivität der Parkplätze am Rande der Innenstadt gesteigert werden.

In den kleineren Stadtteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit können Fahrzeuge nicht öffentlich geladen werden, weil die vorhandenen Ladesäulen für die Fahrzeuge der Dorfautos vorgesehen sind. Durch den hohen Anteil an Einfamilienhäusern kann davon ausgegangen werden, dass die meisten Fahrzeuge auf dem privaten Grundstück geladen werden können und das öffentliche Laden eine geringe Bedeutung hat.

4.1.6 Carsharing

Carsharing bietet die Nutzungsmöglichkeit eines motorisierten Fahrzeugs für Personen ohne eigenes Fahrzeug oder Personen, die sich einen Zweit- oder Drittwagen sparen möchten. In der Stadt Rheda-Wiedenbrück bestehen bereits mehrere Carsharing-Angebote, die Personen diese Möglichkeit bieten sollen. So kann gleichzeitig die Mobilität der Bevölkerung gestärkt und die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet reduziert werden.

An drei zentralen Standorten in der Stadt befindet sich jeweils ein Carsharing-Fahrzeug, das von der Firma Ford betrieben wird. Die Fahrzeuge, die am Bahnhof Rheda, Rathaus Rheda und am Büschers Platz in Wiedenbrück abgeholt und abgestellt werden können, stehen der Öffentlichkeit gegen einen Preis von 3 € pro Stunde zur Verfügung und werden von einem Benzinmotor angetrieben. Nach einer einmaligen Registrierung von 49 € können die Fahrzeuge jederzeit per Telefon oder digital für einen gewünschten Zeitraum gebucht werden.

Obwohl die drei Standorte sehr zentral liegen, wurde während der öffentlichen Auftaktveranstaltung sowie auch in der Online-Karte die Distanz zu den Wohngebieten kritisiert. Gerade für Personen, die die Fahrzeuge für den Einkaufsweg benutzen möchten, ist der Weg zu den Fahrzeugen zu weit. Hier ist zu prüfen, ob Quartiersautos eingesetzt werden können.



Abbildung 4-11: Ford-Carsharing am Bahnhof Rheda
[eigene Aufnahme]

Auch aus den Ergebnissen einer Umfrage zum bestehenden Carsharing-Angebot in der Stadt Rheda-Wiedenbrück durch die Initiative „Lokale Agenda 21“ wird deutlich, dass eine Ausweitung des Angebotes von einigen der Befragten gewünscht sei. Dazu gilt sowohl die Anzahl der Fahrzeuge, aufgrund der hohen Auslastung zu bestimmten Tageszeiten, als auch die räumliche Ausweitung der Standorte, weil die Distanz zu den bisherigen Standorten bislang für viele Personen unattraktiv ist.

Mit einer flächendeckenden Ausweitung des Carsharing-Angebotes kann die Anzahl der privaten Fahrzeuge in der Stadt Rheda-Wiedenbrück langfristig reduziert werden. Um die Nachhaltigkeit des Angebotes nicht aus den Augen zu verlieren, ist zu prüfen, ob E-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können.

Ergänzend zu den Angeboten im zentralen Stadtbereich verfügen auch die Stadtteile Lintel und St. Vit über ein Carsharing-Angebot, das unter dem Namen „Dorfauto“ bekannt ist. Obwohl die beiden Angebote von unterschiedlichen Dorfvereinen ins Leben gerufen worden sind, gelten für die Nutzung der Fahrzeuge die gleichen Bedingungen:

- ▶ Eine Mitgliedschaft für 70 € (Einzelpersonen) oder 90 € (Familien) pro Jahr
- ▶ 3,50 € pro Stunde Nutzungszeit
- ▶ Keine weiteren Kosten (Strom, Versicherung, Wartung und Miete sind in der Mitgliedschaft enthalten.)

Die Fahrzeuge, die in St. Vit seit 2018 und in Lintel seit 2022 zur Verfügung stehen, fahren mit einem elektrischen Antrieb und können an zentralen Standorten in den jeweiligen Ortsteilen abgeholt, geladen und wieder abgestellt werden.

Die Carsharing-Fahrzeuge in St. Vit werden bei Bedarf auch für den Fahrdienst e³ genutzt. Im Kapitel 4.2.3 wird das Angebot näher erläutert.



Abbildung 4-12: Dorfauto in St. Vit an der Stromberger Straße
[eigene Aufnahme]

Zuletzt befindet sich in der Langen Straße im Stadtteil Wiedenbrück eine Mitfahrbank, wo Personen, die nach St. Vit mitgenommen werden möchten, sich hinsetzen können und freiwillig von vorbeifahrenden Personen mitgenommen werden können. Inwiefern dieses Angebot genutzt wird, ist unbekannt.

Ladeinfrastruktur und Carsharing

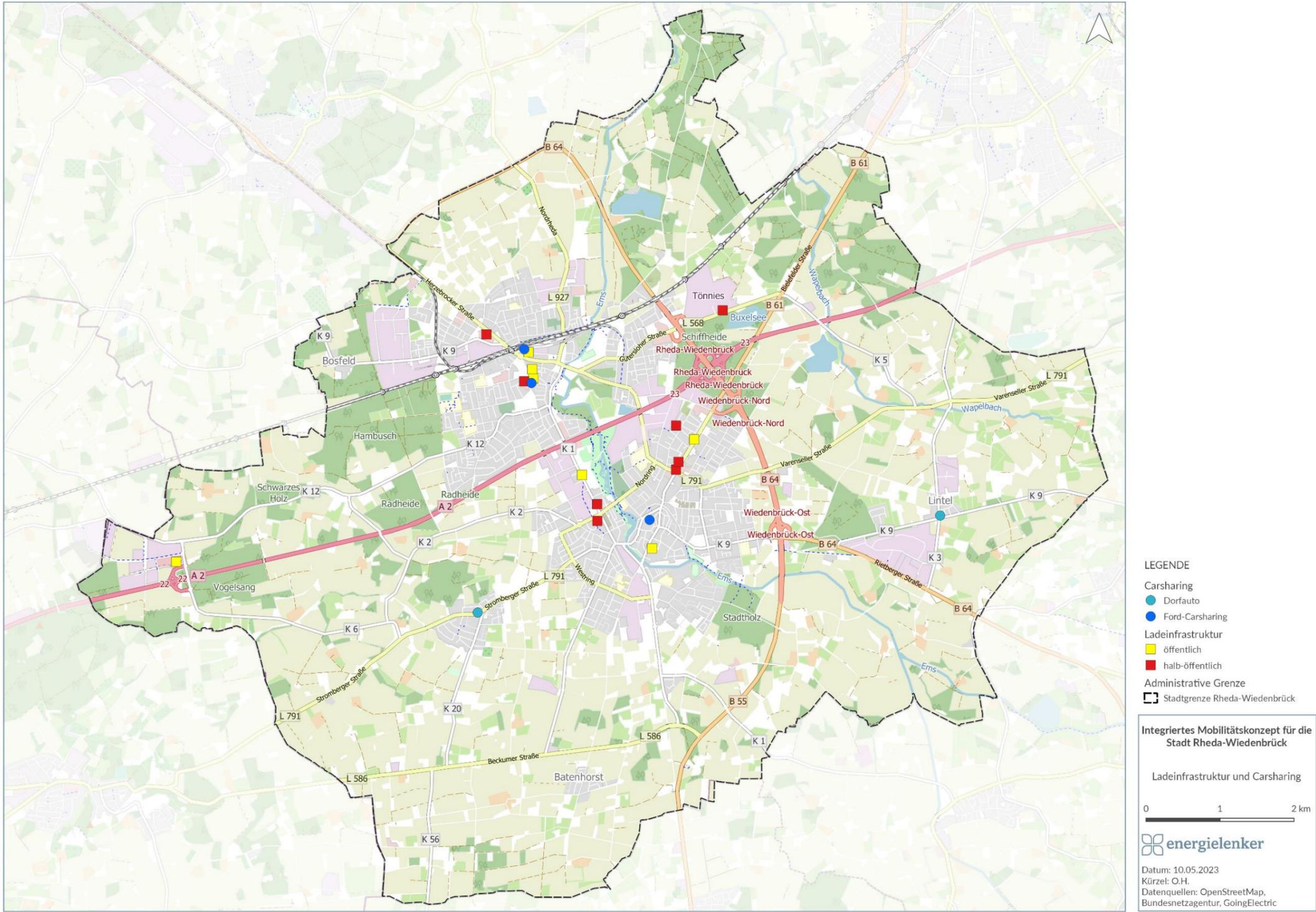


Abbildung 4-13: Ladeinfrastruktur und Carsharing-Angebote in der Stadt Rheda-Wiedenbrück [eigene Darstellung nach GoingElectric und Bundesnetzagentur 2023]

4.1.7 Zusammenfassung MIV

Erkenntnisse



- ▶ MIV ist Hauptverkehrsträger mit 54,6 % am Modal Split
- ▶ Hohe Verkehrsbelastungszahlen auf den Hauptverkehrsstraßen, sowohl innerorts (z.B. die Hauptstraße oder Wasserstraße) als auch außerorts
- ▶ Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis
- ▶ Zahlreiche (kostenlose) Parkplätze in der Nähe der Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück, nichtdestotrotz Parksuchverkehre
- ▶ Straßenbegleitendes Parken fast überall in den Innenstädten (zeitlich begrenzt) möglich: reduziert jedoch die Aufenthaltsqualität
- ▶ Mitfahrer-Parkplatz vorhanden, jedoch Nutzung mit dem Umweltverbund nicht attraktiv
- ▶ Bereits hohe Anzahl an (halb-)öffentlichen Ladesäulen im Stadtgebiet, aber nicht gleichmäßig verteilt
- ▶ Mehrere Carsharing-Fahrzeuge stehen zur Verfügung, in den kleineren Ortsteilen (St. Vit und Lintel) besteht das Dorfauto-Angebot

Handlungsansätze



- ▶ Reduktion der Elternbringverkehre anhand eines einheitlichen schulischen Mobilitätsmanagements
- ▶ Prüfen von (langfristigen) potenziellen Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen (Gesetzesänderung)
- ▶ Neudenken der Parkraumsituation in den Innenstädten der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück
- ▶ Bewerbung von Mitfahrgelegenheiten / -Portalen
- ▶ Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet
- ▶ Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Wohnquartiere

4.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Der ÖPNV ist mit deutlichen Potenzialen zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens verbunden, da größtenteils die gleichen Distanzen in ähnlicher Geschwindigkeit zurückgelegt werden können. Zusätzlich ermöglicht die Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum privaten Pkw das Ausnutzen der Fahrtzeit für andere Zwecke wie Lesen oder Arbeiten. Durch eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich die verkehrsinduzierten Treibhausgas-Emissionen deutlich reduzieren.

Die Nutzung des ÖPNV hängt allerdings stark von der Flexibilität und Zuverlässigkeit des Angebotes ab. Erst wenn der ÖPNV eine vergleichbare Erreichbarkeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit bietet wie ein privater Pkw, werden sichtbare Verlagerungen stattfinden. In diesem Zusammenhang erfährt die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Carsharing eine besondere Bedeutung. Ziel ist die Bildung sogenannter „intermodaler“ Wegekettten. Die Hauptsäule von intermodalen Wegekettten stellt ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebots dar. Zur Attraktivität des ÖPNV-Angebots zählt u.a. ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen sowie ein übersichtliches Buchungssystem.

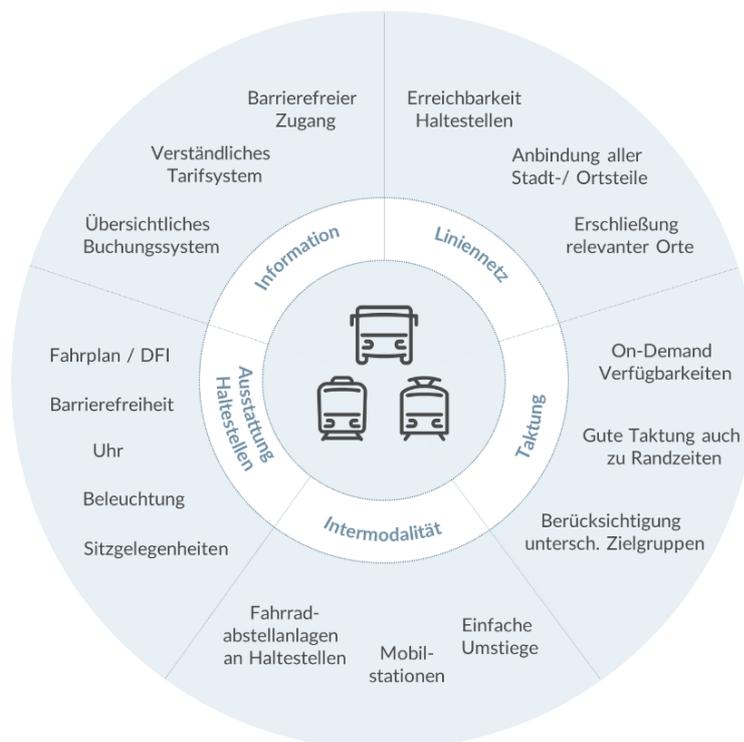


Abbildung 4-14: Anforderungen an den ÖPNV

[eigene Darstellung unter Hinzunahme von BMVI 2016]

Aufgrund der Funktion als Daseinsvorsorge ist der ÖPNV in Deutschland durch die rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung sehr stark reglementiert. Gesetzlich wird der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland maßgeblich durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die landeseigenen Gesetze geregelt. Für Nordrhein-Westfalen ist dies das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). So ist beispielsweise in § 3 ÖPNVG NRW festgeschrieben, dass „die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV [...] eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte [ist]“. Das oberste Planwerk des Nahverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte stellt der Nahverkehrsplan nach § 8 ÖPNVG NRW dar.

In Summe verdeutlicht diese starke Reglementierung, dass Anpassungen und Verbesserungen des ÖPNV maßgeblich die Entscheidungskompetenz der Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV betreffen. Die zukünftige kommunale Entwicklung innerhalb des Handlungsfeldes ÖPNV muss daher in enger Abstimmung zwischen Kommune und Kreis angegangen werden. Außerdem wird die Ausführung der Aufgaben des Bus- und Bahnverkehrs meistens an Zweckverbände, Eisenbahngesellschaften oder andere Organisationen übertragen. Im Kreis Gütersloh übernimmt der VVOWL diese Aufgabe. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes setzt also immer auch eine Koordination mit diesen Organisationen voraus.

Für eine gleichwertige Nutzbarkeit des ÖPNV für die gesamte Bevölkerung sind außerdem die besonderen Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Damit ist eine Vielzahl verschiedener Personengruppen gemeint. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Menschen mit körperlichen und / oder geistigen Behinderungen, Senior*innen aber auch Eltern mit Kinderwagen, die aufgrund verschiedener Beeinträchtigungen besondere Anforderungen an Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen stellen. Die Anforderungen betreffen insbesondere das Themenfeld der Barrierefreiheit.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Barrierefreiheit bis Januar 2022 vorausgesetzt. Hier heißt es: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§8 PBefG). Vielerorts entspricht das allerdings noch nicht der Regel.

4.2.1 Nutzungsdaten zum ÖPNV

Mit einem Anteil von 10,3 % am Modal Split (2014) hat der ÖPNV, im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, nur einen geringen Stellenwert in der Bevölkerung. Bei der Unterscheidung zwischen dem schienengebundenen und straßengebundenen Personennahverkehr fällt auf, dass mehr als Zweidrittel des Modal Split-Anteils vom ÖPNV auf den Bahnverkehr zurückzuführen ist (ca. 7,2 %). Im Vergleich dazu wird der Busverkehr nur für ca. 3,1 % aller Wege genutzt. Damit liegt die Stadt Rheda-Wiedenbrück deutlich unter dem Durchschnitt von 6,6 % Busverkehrsanteil des Kreises Gütersloh.

Durch eine Förderung des ÖPNV-Angebotes (Linienführung, Taktung, Bedienzeiten und ein gutes Reisezeitverhältnis im Vergleich zum privaten Pkw) kann die Nutzung des ÖPNV und insbesondere des Busverkehrs nachhaltig verbessert werden. Welche Stärken und Schwächen das ÖPNV-Angebot in der Stadt Rheda-Wiedenbrück aufweist, wird in den folgenden Teilkapiteln analysiert.

4.2.2 Schienengebundener Personennahverkehr

Wie bereits in Kapitel 3.3.1 beschrieben wurde, ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück durch den Bahnhof im Stadtteil Rheda an das überregionale Schienennetz angeschlossen. Die Linien RE 6 (National Express), RB 67 und RB 69 (Eurobahn) verbinden die Stadt mit Gütersloh, Bielefeld und Minden im Nordosten, Münster und Warendorf im Nordwesten sowie Hamm, Dortmund, Essen, Düsseldorf und Köln in Richtung Südwesten.

Dabei fahren die Züge Richtung Münster, Hamm, etc. dreimal stündlich (z.B. 10:14, 10:38 und 10:43 Uhr), während die Züge



Abbildung 4-15: Bahnhof Rheda-Wiedenbrück

[eigene Aufnahme]

Richtung Gütersloh, Bielefeld, ebenfalls dreimal pro Stunde abfahren (z.B. 10:13, 10:25, 10:43 Uhr). Neben den normalen Bedienzeiten zwischen 5:00 Uhr und

00:00 Uhr wird der Betrieb in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie vor Wochenfeiertagen aus und in Richtung Münster und Bielefeld bis ca. 02:00 Uhr nachts fortgesetzt.

Generell verfügt die Stadt Rheda-Wiedenbrück über eine attraktive Anbindung an das personengebundene Schienennetz, sodass viele Fahrten, die mit dem privaten Pkw gefahren werden auf den ÖPNV verlagert werden können. Hierzu benötigt es attraktive Bedingungen, wie zum Beispiel:

- ▶ ein zuverlässiges Angebot mit einer schnellen Verbindung zum erwünschten Ziel (Reisezeitverhältnis zum privaten Pkw sowie wenig Verspätungen und Ausfälle)
- ▶ unkomplizierte Umsteigemöglichkeiten (gegeben durch die Mobilstation),
- ▶ günstige Fahrpreise (teilweise gegeben durch das aktuelle Deutschland-Ticket).

4.2.3 Straßengebundener Personennahverkehr

Der straßengebundene Personennahverkehr besteht in der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus unterschiedlichen Formen des Busverkehrs. Neben dem konventionellen Linienbusverkehr bestehen zusätzliche Angebote für Schulkinder (Schulbusverkehr) sowie bedarfsorientierte Taxibusse und On-Demand-Verkehre.

Linienbusverkehr

Der Linienbusverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück besteht aus fünf Hauptlinien: S40, 70, 76, 78 und 79. Abgesehen von der Linie 78 stellen alle Buslinien direkte Verbindungen mit den Nachbarkommunen her. So sind drei der fünf Nachbarkommunen (Gütersloh über die Linie 79, Langenberg über die Linie 70 und Rietberg über die Linien 76 und S40) mit dem Bus zu erreichen. Die restlichen zwei Nachbarkommunen, die Stadt Oelde und die Gemeinde Herzebrock-Clarholz, sind über das Schienennetz an die Stadt Rheda-Wiedenbrück angeschlossen. Auch aus der Bevölkerung, weder in der öffentlichen Auftaktveranstaltung noch in der Online-Karte, sind Meldungen bezüglich fehlender interkommunaler Verbindungen genannt worden, sodass davon auszugehen ist, dass alle Ziele innerhalb absehbarer Zeit erreicht werden können.

Die innerstädtische Linie 78 frequentiert zwischen den beiden Stadtzentren Rheda und Wiedenbrück und stellt eine Verbindung zum Bahnhof im Stadtteil Rheda her. Eine

Übersicht der regulären Buslinien in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist in Tabelle 4-3 zusammengefasst.

Tabelle 4-3: Übersicht Straßengebundener Linienbusverkehr in Rheda-Wiedenbrück
[eigene Darstellung nach Transdev Ostwestfalen GmbH]

Nr.	Linienverlauf	Taktung	Bedienzeiten	Reisezeitverhältnis
S40	Rheda Bf. -	Mo-Sa: 60 Min. So: 120 Min.	Mo-Fr: 05:30 - 19:30 Uhr	MIV: 47 Min.
	Wiedenbrück -		Sa: 09:00 - 20:00 Uhr	ÖV: 75 Min.
	Rietberg ZOB -		So: 10:00 - 20:00 Uhr	= 1,60x
	Delbrück -			
	Paderborn Hbf.			
70	Rheda Bf. -	Mo-So: 60 Min.	Mo-Fr: 05:30 - 23:30 Uhr	MIV: 30 Min.
	Wiedenbrück -		Sa: 06:30 - 23:30 Uhr	ÖV: 50 Min.
	Langenberg -		So: 07:30 - 20:30 Uhr	= 1,66x
	Lippstadt			
76	Rheda Bf. -	Mo-So: 60 Min.	Mo-Fr: 05:45 - 20:45 Uhr	MIV: 19 Min.
	Wiedenbrück -		Sa: 08:45 - 20:45 Uhr	ÖV: 29 Min.
	Lintel -		(Taxibus)	= 1,52x
	Rietberg ZOB		So: 11:45 - 18:44 Uhr (Taxibus)	
78	Rheda Bf. -	Mo-So 60 Min.	Mo-Fr: 06:30 - 20:30 Uhr	MIV: 20 Min.
	Wiedenbrück -		Sa: 07:30 - 18:30 Uhr	ÖV: 35 Min.
	Rheda Bf.		So: 10:30 - 18:30 Uhr	= 1,75x
79	Rheda Bf. -	Mo-Fr: 60 Min. Sa: 120 Min.	Mo-Fr: 06:00 - 21:00 Uhr	MIV: 19 Min.
	Wiedenbrück -		Sa: 09:00 - 19:00 Uhr	ÖV: 41 Min.
	Gütersloh		So: kein Betrieb	= 2,16x

Laut Personen, die sich in den Beteiligungsformaten des Mobilitätskonzeptes gemeldet haben, fehlt es innerstädtisch jedoch an Verbindungen in die kleineren Ortsteile St. Vit und Batenhorst. Auch die fehlende Anbindung der Gewerbestandorte AUREA und Tönnies werden von Teilnehmenden als Defizit wahrgenommen, da Mitarbeitende der betroffenen Firmen nicht mit dem ÖPNV zur Arbeit kommen können. Hierzu bietet es sich an, gemeinsam mit den Unternehmen zu identifizieren, wann welche Bedarfe vorhanden sind, um die Potenziale möglichst zielorientiert nutzen zu können.

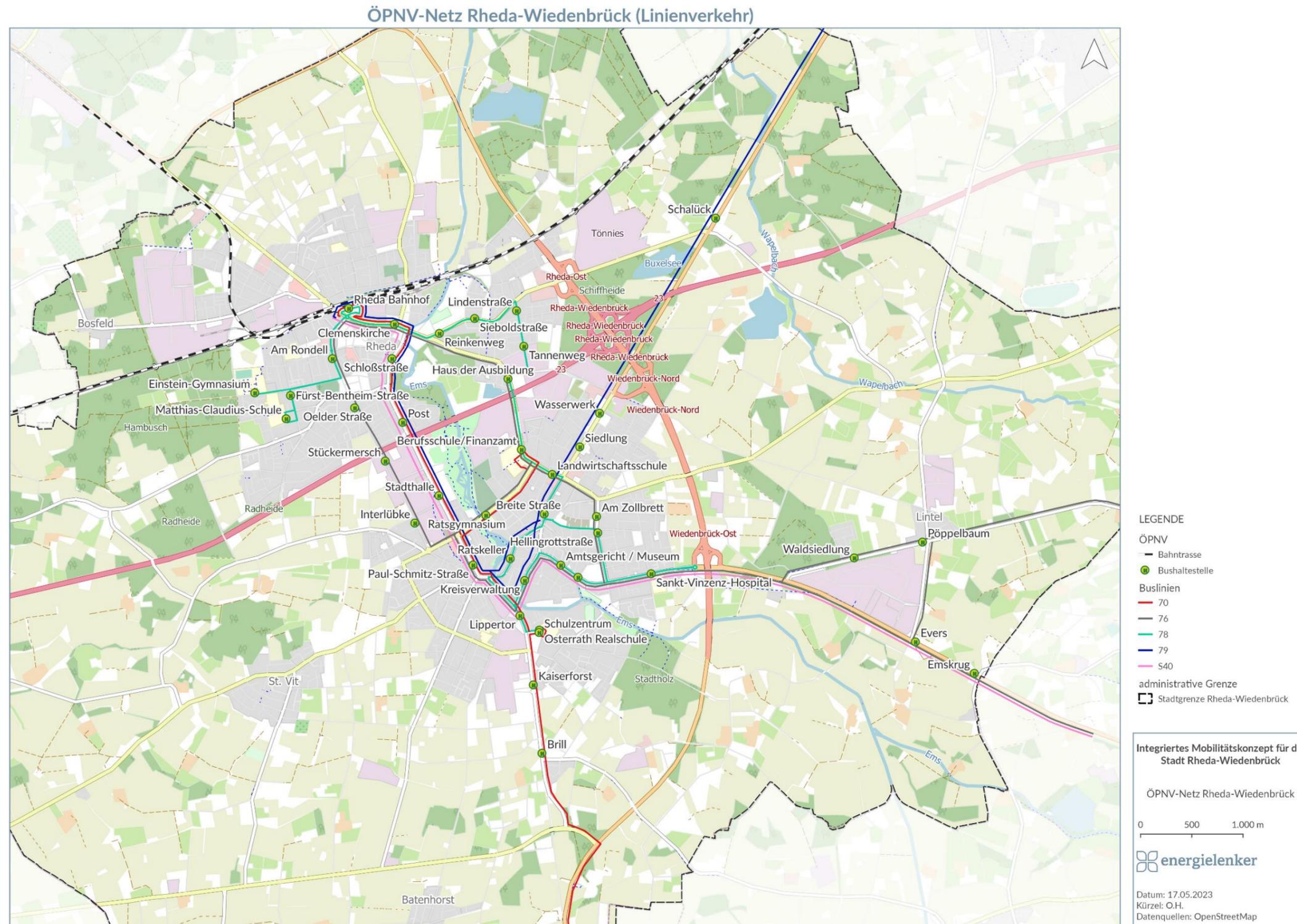


Abbildung 4-16: ÖPNV-Netz des Linienverkehrs in der Stadt Rheda-Wiedenbrück
 [eigene Darstellung]

Für die Qualität einer Busverbindung spielen drei Faktoren eine zentrale Rolle, nämlich:

- ▶ Die Taktung,
- ▶ die Bedienzeiten sowie
- ▶ das Reisezeitverhältnis zum privaten Pkw.

Bezüglich der Taktung der 5 Buslinien ist festzustellen, dass nahezu alle Linien mit einer 60-Minuten-Taktung die entsprechenden Ziele anfahren. Lediglich die S40 (sonntags) und die 79 (samstags) bieten eine 120-Minuten-Taktung an. Insbesondere bei den Linien, die interkommunale Ziele anfahren, kann eine Taktung von 60 Minuten als zufriedenstellend angesehen werden. Dies gilt insbesondere für die Buslinien, die Ziele anfahren, die auch mit dem schienengebundenen Personennahverkehr erreicht werden können. Für die innerstädtische Linie 78, wo kleine Distanzen überbrückt werden, ist die Taktung jedoch weniger befriedigend. Dies wird auch aus den Ergebnissen der Beteiligungsformate deutlich. Die Initiative Verkehrswende Rheda-Wiedenbrück hat den Vorschlag gemacht bzw. einen Antrag gestellt, den sogenannten Emsmobil-Shuttle ins Leben zu rufen. Auch die Fraktion B90/Grünen hat einen ähnlichen Antrag gestellt. Dieser elektrische Kleinbus soll mit einer kurzen Taktung zwischen den zentralen Haltestellen in Rheda und Wiedenbrück rotieren und somit den innerstädtischen ÖPNV stärken. Diese Maßnahme kann insbesondere für den innerstädtischen Verkehr positive Veränderungen erwirken. In der Maßnahme ÖV3 (vgl. Anlage 1: Maßnahmenkatalog) wird eine weitere Alternative vorgeschlagen, welches die Taktung der bestehenden Linien beeinflusst.

Die Bedienzeiten der Buslinien im Rheda-Wiedenbrückener Stadtgebiet sind positiv zu bewerten. Unter der Woche besteht auf allen Relationen ein regelmäßiges Angebot zwischen ca. 06:00 Uhr morgens und 20 bis 21 Uhr abends. Besonders positiv hervorzuheben ist die Verbindung nach Langenberg und Lippstadt, die zwischen 05:30 und 23:30 Uhr im Stundentakt frequentiert. An den Wochenenden wird das Angebot aller Linien reduziert. Das heißt, dass die Bedienzeiten sich um wenige Stunden reduzieren. Laut Personen aus der Bevölkerung ist ein Angebot zu den

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag und Feiertag
5:50			
6:50			
7:50			
8:50			
9:50			
10:50			
11:50			
12:50			
13:50			
14:50			
15:50			
16:50			
17:50			
18:50			
19:50			
20:50			

Abbildung 4-17: Busfahrplan der Linie 76 am St. Vinzenz Hospital
[eigene Aufnahme]

Schwachlastzeiten jedoch wünschenswert. Außerdem gilt für die Linie 76 ein stark reduziertes Angebot in Form eines Taxibusses, der nur mit Voranmeldung genutzt werden kann (vgl. Abbildung 4-17). Die Verbindung nach Gütersloh über die Linie 79 wird sonntags komplett eingestellt, sodass Personen, die die Kreisstadt besuchen wollen, auf den Schienenverkehr angewiesen sind. Gerade zu den Schwachlastzeiten ist dafür zu sorgen, dass die betroffene Bevölkerung eine Alternative zur Verfügung gestellt wird. Im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels für den Kreis Gütersloh sind solche Verbindungen (z.B. die Linie 76) zu berücksichtigen.

Zuletzt ist zu bewerten, wie lange der Bus im Verhältnis zum privaten Pkw braucht, denn eine erhöhte Fahrzeit im Vergleich zur Fahrzeit mit dem Auto hätte einen schlechten Einfluss auf die Attraktivität des Angebotes, insbesondere unter Berücksichtigung der erwünschten Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf den Umweltverbund. Für die Linien, die in der Stadt Rheda-Wiedenbrück frequentieren, liegt das Reisezeitverhältnis zwischen 1,52 (76 Richtung Rietberg) und 2,16 (79 Richtung Gütersloh). Da Busse i.d.R. keine direkten Wege fahren und an den jeweiligen Haltestellen halten müssen, ist der Bus im Normalfall langsamer als ein privates Kraftfahrzeug. Deshalb kann bis zu einem doppelten Reisezeitverhältnis von einem befriedigenden Angebot ausgegangen werden. Die Linie 79, die mehr als zweimal so lange braucht, um die Strecke zwischen dem Bahnhof in Rheda und dem Bahnhof in Gütersloh zurückzulegen, frequentiert parallel zur Bahnanbindung und bindet zwischenliegende Standorte an den ÖPNV an.

Schulbusverkehr

An Schultagen fahren, ergänzend zum regulären Linienbusangebot, Schulbusse, die eine spezielle Streckenführung abfahren. Dabei liegt der Fokus der Buslinien nicht auf Geschwindigkeit. Das Ziel ist, Schulkinder in der Stadt Rheda-Wiedenbrück die Möglichkeit zu bieten mit dem Bus zur Schule zu fahren. Deshalb werden, anders als bei den regulären Buslinien, auch die kleineren Ortsteile wie St. Vit, Batenhorst und Lintel angefahren. Insgesamt gibt es 5 Schulbuslinien, die in unterschiedlicher Häufigkeit und Richtung die Schulen im Stadtgebiet anbinden (vgl. Tabelle 4-4). Weiterhin können auch die regulären Stadtbuslinien von den Schulkindern genutzt werden. So spielt die Linie 78 eine wichtige Rolle für die Erreichbarkeit des Schulzentrums in Rheda (Moritz-Fontaine-Gesamtschule und Einstein-Gymnasium).

Tabelle 4-4: Übersicht Straßengebundener Schulbusverkehr in Rheda-Wiedenbrück
[eigene Darstellung nach Transdev Ostwestfalen GmbH]

Nr.	Linienverlauf	Bedienzeiten / Fahrten
75	Verl – Rietberg -	2 Fahrten Verl – Wiedenbrück (morgens)
	Wiedenbrück	3 Fahrten Wiedenbrück – Verl (mittags)
75.1	Rietberg - Wiedenbrück	1 Fahrt Rietberg – Wiedenbrück (morgens)
		3 Fahrten Wiedenbrück – Rietberg (mittags)
78.1	Batenhorst – St. Vit –	4 Fahrten Batenhorst – Rheda (morgens)
	Wiedenbrück - Rheda	6 Fahrten Rheda – Batenhorst (mittags)
78.2	Rheda Bf. – Herzebrock -	4 Fahrten Clarholz – Rheda (morgens)
	Clarholz	10 Fahrten Rheda – Clarholz (mittags)
79.1	Wiedenbrück – Rheda –	2 Fahrten Wiedenbrück – Gütersloh (morgens)
	Pixel – Gütersloh	2 Fahrten Gütersloh – Wiedenbrück (mittags)

Generell ist der Schulbusverkehr in Rheda-Wiedenbrück so geregelt, dass Kinder und Jugendlichen aus Rheda und nördlich angrenzenden Kommunen die Schulen in Rheda ohne Umstieg erreichen können, während Kindern und Jugendlichen aus Wiedenbrück, Batenhorst, Lintel, St. Vit und Langenberg eine direkte Verbindung zu Schulen im Stadtteil Wiedenbrück ermöglicht wird. Da Schulkinder aber eine freie Schulwahl haben, wurden bereits vor einigen Jahren bestimmte Punkte am Schulbussystem in der Stadt Rheda-Wiedenbrück kritisiert.

So sei es für Schulkinder wohnend in Batenhorst, Langenberg, Lintel und Wiedenbrück ein Problem das Schulzentrum im Stadtteil Rheda pünktlich zur ersten Stunde erreichen zu können. Dies liegt einerseits an der nicht-direkten Verbindung des Schulzentrums (Umstieg am Bahnhof notwendig) und andererseits an der Pünktlichkeit der Buslinie 78, die morgens oft nicht gegeben ist. Deshalb wurde vor einigen Jahren eine Anpassung der Kapazitäten des Schulbusverkehrs am tatsächlichen Bedarf gefordert. Im Akteursgespräch mit den Schulen und Schulkindern wurde erwähnt, dass seit dem Anfang des Schuljahres 2023/2024 bereits erste Maßnahmen umgesetzt sind, um die Pünktlichkeit des Schulbusverkehrs zu verbessern.

Um das Angebot trotz personeller Probleme im ÖPNV attraktiver und bedarfsorientierter gestalten zu können, ist über potenzielle Änderungen in den Linienfahrplänen nachzudenken. Zudem ist zu prüfen, ob und welche Linien so geführt

werden können, dass die größten Schülerströme ohne Umstieg zu den Schulen kommen können, die sie besuchen wollen und müssen. Auch die Anbindung an neue Wohngebiete ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Taxibusverkehr / On Demand-Verkehr

Neben dem regulären Linienbetrieb und dem Schulbusverkehr bestehen für Anwohnende der Stadt Rheda-Wiedenbrück bedarfsorientierte Angebote in Form mehrerer Taxibusse (Anrufsammeltaxi, AST). On-Demand-Verkehr bezieht sich auf ein Transportmodell, bei dem individuelle Transportdienste bedarfsgesteuert und flexibel angeboten werden. Im Gegensatz zu herkömmlichen öffentlichen Verkehrsmitteln, die nach einem festen Fahrplan und auf vordefinierten Routen operieren, ermöglicht der On-Demand-Verkehr den Nutzenden, ihre Transportbedürfnisse nach Bedarf anzupassen und individuelle Routen zu wählen. Typischerweise basiert On-Demand-Verkehr auf Technologien wie Smartphone-Apps oder Online-Plattformen, über die Nutzenden Fahrten buchen und verwalten können.

Die Linie 78.1, die hauptsächlich als Schulbusangebot genutzt wird, kann mehrmals täglich als Taxibus genutzt werden. Der Streckenverlauf über Batenhorst, St. Vit, Wiedenbrück und Rheda ist dabei fast derselbe. Um den Taxibus nutzen zu können, muss bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn eine telefonische Voranmeldung erfolgt sein. Das gleiche Prinzip gilt für die Linie 76 am Wochenende (Samstag und Sonntag) Richtung Rietberg.

Die Linie 78.3 ist ein reiner Taxibus und fährt montags bis freitags (zwischen 9 und 17:30 Uhr) und samstags (zwischen 9 und 13 Uhr) alle zwei Stunden eine kurze Schleife zwischen dem Bahnhof in Rheda und u.a. den Haltestellen „Alleestraße“, „Nonenstraße“, „An der Wegböhne“ und „Ringstraße“. Auch für die Linie 78.3 gilt, dass die Mitfahrt mit dem Taxibus nur mit einer Voranmeldung bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn möglich ist.

Ergänzend zum bedarfsorientierten Angebot, welches vom Verkehrsverbund zur Verfügung gestellt wird, bietet der Verein Dorf aktiv e.V. aus St. Vit den e³ Fahrdienst an. Dieses Angebot, das vor allem für Senior*innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen des Stadtteils St. Vit geschaffen wurde, wird von einem Team aus ehrenamtlichen Fahrenden angeboten. Anders als beim liniengebundenen Angebot funktioniert der e³ Fahrdienst wie eine Taxizentrale – also mit einem selbstgewünschten Start- und Zielort. Besonders ist, dass für die Fahrt mit dem

Fahrdienst keine Gebühr erhoben, sondern die Nutzende eine freiwillige Spende hinterlassen können.

Insbesondere im Bereich des On-Demand-Verkehrs liegen große Potenziale, um die Lücken im ÖPNV-Netz schließen zu können. Hierbei soll der On-Demand-Verkehr nicht als zusätzliches Angebot eingesetzt werden, sondern als Zubringerverkehr zu den wichtigsten und gut angebundenen Haltestellen fungieren. Eine Verbesserung des bereits bestehenden AnrufSammelTaxi-Angebots ist dabei empfehlenswert, denn bislang ist das Angebot nicht auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt.

4.2.4 Intermodalität

Neben einem guten schienengebundenen und straßengebundenen ÖPNV-Angebot spielt auch die Intermodalität eine wichtige Rolle für eine erhöhte Nutzung des öffentlichen Verkehrs, denn durch einen unkomplizierten und gut funktionierenden Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern können Wege mit dem privaten Pkw eingespart werden.

Ein gutes Beispiel, wie die Nutzung von intermodalen Wegekettten gefördert werden kann, zeigt die Mobilstation am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück. Hier werden mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort gebündelt, wie z.B.:

- ▶ Bahnhaltepunkt
- ▶ Zentrale Bushaltestelle
- ▶ Parkhaus (187 Stellplätze)
- ▶ Carsharing-Standort
- ▶ Taxistand
- ▶ Bikesharing-Standort (Radstation)
- ▶ Über 400 Fahrradabstellanlagen (mehr als die Hälfte überdacht)
- ▶ Informationsangebote: Digitales Informationssystem, Interaktives Informationssystem

Neben dem Vorhandensein von mehreren Angeboten müssen Mobilitätsangebote gut aufeinander abgestimmt sein. Am Bahnhof fahren die Busse (z.B. die Linie S40) kurz nach Ankunft der Züge und kommen kurz vor Abfahrt der Züge am Bahnhof an. So kann im Normalfall ein schneller und attraktiver Umstieg erfolgen.



Abbildung 4-18: Mobilstation am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück (links: Informationsstele mit DFI, rechts: Radstation mit Bikesharing und Reparaturstation)

[eigene Aufnahmen]

Abgesehen vom Bahnhof im Stadtteil Rheda existieren bislang keine weiteren Mobilstationen im Stadtgebiet. Dabei besteht, insbesondere in den Stadtteilen, wo bislang keine Mobilstation vorhanden ist, großes Potenzial, die Anzahl der intermodalen Wegeketten zu erhöhen, den ÖPNV zu attraktiveren und das motorisierte Verkehrsaufkommen auf den Umweltverbund zu verlagern. Dabei sind sowohl große Mobilstationen an zentralen Knotenpunkten in der Stadt zu realisieren (z.B. „Auf der Schanze“ im Stadtteil Wiedenbrück) als auch die Einrichtung von kleineren Mobility Hubs in den Wohnquartieren zu prüfen.

Um intermodale Wegeketten auch an Haltestellen zu fördern, die nicht als Mobilstation geeignet sind bzw. nicht als solches umgebaut werden können, empfiehlt es sich, die Haltestellen mit einigen Fahrradabstellanlagen auszustatten, sodass der Umstieg vom Rad auf den Bus problemlos erfolgen kann. Dies löst außerdem teilweise das Problem der letzten Meile im ÖPNV, welches die Distanz zur nächstgelegenen Bushaltestelle überbrückt. Bislang existieren nur wenige Haltestellen im Stadtgebiet, die ein derartiges Angebot vorweisen (z.B. Paul-Schmitz-Straße, vgl. Abbildung 4-19) oder in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen mit adäquaten Abstellanlagen liegen. Neben dem Fahrrad kann auch das lokale E-Scooter-Sharing als Angebot für die letzte Meile genutzt werden. Ggf. sind E-Scooter-Abstellflächen an den zentralen Bushaltestellen anzuordnen.



Abbildung 4-19: Bushaltestelle mit adäquaten Fahrradabstellanlagen: Paul-Schmitz-Straße
[eigene Aufnahme]

4.2.5 Barrierefreiheit im ÖPNV

Damit der ÖPNV von allen Bevölkerungsgruppen genutzt werden kann, spielt die Barrierefreiheit der Fahrzeuge und Haltestellen eine große Rolle. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Senior*innen sind auf eine bestimmte Infrastruktur angewiesen. Dazu gehören u.a.:

- ▶ ein barrierefreier Zugang zur Bushaltestelle bzw. dem Bahngleis,
- ▶ ein taktiler Leitsystem für Menschen mit einer Sehbehinderung,
- ▶ ein erhöhter Einstiegsbereich (Hochbord),
- ▶ ein Witterungsschutz mit Sitzmöglichkeit sowie ausreichend Beleuchtung.

Der Bahnhof in Rheda, der als zentrales Drehkreuz für den ÖPNV in Rheda-Wiedenbrück gesehen werden kann, verfügt über eine gute barrierefreie Infrastruktur. Durch die Aufzüge, die im Bahnhof installiert worden sind, können die Gleise auch von Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung genutzt werden. Auch die Türen im Eingangsbereich des Bahnhofes öffnen sich automatisch, sodass der Zugang zum Bahnhof für alle offen ist. Ein taktiler System im Bahnhof sorgt dafür, dass Menschen mit einer Sehschwäche oder -behinderung die Anlagen problemlos nutzen können (vgl. Abbildung 4-20). Auch die Gleise sind mit einem taktilen Leitsystem, Sitzmöglichkeiten sowie einem Witterungsschutz ausgestattet, damit der Einstieg in die Züge barrierefrei möglich und die Wartezeit angenehm ist.



Abbildung 4-20: Barrierefreiheit im Bahnhof (links: taktiler Leitsystem, rechts: Aufzug zu den Gleisen)
[eigene Aufnahmen]

Im Bereich des straßengebundenen Personennahverkehrs ist die Barrierefreiheit jedoch nicht überall vorhanden. Auch wenn die Stadt Rheda-Wiedenbrück sich bemüht, die Haltestellen nach und nach barrierefrei auszubauen, damit langfristig die gesamte Bürgerschaft der Stadt die Angebote des ÖPNV nutzen kann, wird es noch einige Jahre dauern bis der ÖPNV vollständig barrierefrei ist. Insbesondere die Haltestellen mit noch geringen Einstiegszahlen und einzelne Haltestellen in den kleineren Ortsteilenteilen Batenhorst und St. Vit entsprechen die Verhältnisse nicht den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (§8 Abs 3. PBefG).



Abbildung 4-21: Nicht-barrierefreie Haltestelle "Pöppelbaum" im Stadtteil Lintel

[eigene Aufnahme]



Abbildung 4-22: Barrierefreie Haltestelle "Schlossstraße" im Stadtteil Rheda

[eigene Aufnahme]

Nichtdestotrotz sind insbesondere die zentralen Haltestellen, die von vielen Buslinien angefahren werden, bereits heute barrierefrei nutzbar. Dies zeigt sich am Beispiel der Haltestelle „Berufsschule/Finanzamt“ im Stadtteil Wiedenbrück (vgl. Abbildung 4-22), wo alle Elemente einer barrierefreien Haltestelle vorhanden sind.

4.2.6 Zusammenfassung ÖPNV

Erkenntnisse



- ▶ 10,3 % Modal Split-Anteil (7,2 % Bahnverkehr, 3,1 % Busverkehr)
- ▶ Attraktive Anbindung an das überregionale Schienennetz Richtung Münster, Bielefeld und das Ruhrgebiet
- ▶ Gute Busanbindung der interkommunalen Ziele, Defizite auf innerstädtischer Ebene zu erkennen (z.B. Anbindung der Gewerbegebiete)
- ▶ Bedienzeiten und Reisezeitverhältnis größtenteils gut, Taktung mancher Buslinien ist ausbaufähig (insbesondere innerstädtisch)
- ▶ Im Schulbusverkehr fehlt es an direkten Verbindungen zwischen Rheda und Wiedenbrück sowie einem zuverlässigen Busangebot (Pünktlichkeit)
- ▶ Die On-Demand- und Taxibus-Angebote ergänzen das reguläre Busangebot; mit u.a. einem ehrenamtlichen Angebot in St. Vit
- ▶ Die Intermodalität wird gefördert durch die Mobilstation am Bahnhof. Jedoch fehlt es an vielen Haltestellen an Umsteigemöglichkeiten (Fahrrad)
- ▶ Ein Großteil der zentralen Haltestellen sowie der Bahnhof in Rheda sind barrierefrei nutzbar. Kleinere Haltestellen werden nach und nach ausgebaut.

Handlungsansätze



- ▶ Verbesserung des innerstädtischen Busverkehrs mit einer besseren Anbindung der alltagsrelevanten Ziele
- ▶ Attraktivierung des (innerstädtischen) Busangebots (z.B. Taktung)
- ▶ Schaffung eines zukunftsfähigen On-Demand-Verkehrs
- ▶ Bedarfsorientierte Anpassung des Schulbussystems
- ▶ Attraktivierung von intermodalen Wegekettens durch eine Bündelung von Angeboten (Mobilstationen, Fahrradabstellanlagen)
- ▶ Beschleunigung des Ausbaus der Barrierefreiheit im ÖPNV
- ▶ Verbesserte Informationsvermittlung im ÖPNV

4.3 RADVERKEHR

Der Radverkehr besitzt ein äußerst hohes Klimaschutz- und Verlagerungspotenzial für motorisiertes Verkehrsaufkommen. Insbesondere auf kurzen Strecken von 5 bis zu 10 Kilometern stellt das Fahrrad eine Alternative zum MIV dar. Unter Berücksichtigung des erhöhten Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die maximale Distanz sogar auf 15 bis zu 20 Kilometer. Gleichzeitig trägt Radfahren als aktive Mobilitätsform im Gegensatz zum Pkw zur Gesundheitsvorsorge der Nutzenden bei.

Die Nutzung des Fahrrades ist allerdings stark abhängig von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Die Ansprüche an eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur umfassen insbesondere die Themenfelder Radwegenetz, Wegequalität, Querungs- bzw. Abbiegemöglichkeiten, Konfliktvermeidung und Führungsform sowie Abstellanlagen. Damit sind die Anforderungen in einigen Bereichen deckungsgleich mit denen des Fußverkehrs (vgl. Kapitel 4.4 Fußverkehr). Insbesondere die lückenlose Netzkonzeption hat für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung als beim Fußverkehr.



Abbildung 4-23: Anforderungen an den Radverkehr
[eigene Darstellung auf Grundlage von ADFC 2016]

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden zunächst die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgebracht wurden. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*, ebenfalls der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, von 2010 spezifischere Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Dazu zählen beispielsweise die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie Lastenrädern können diese Empfehlungen durchaus erweitert gedacht werden.

Tabelle 4-5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen
[eigene Darstellung auf Grundlage von FSGV 2010]

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (Regelmaß)	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen	Zu Schräg-/Senkrecht-parkständen
Schutzstreifen	1,50 m	-	Sicherheitsraum: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	1,85 m (einschließlich Markierung)	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsrادweg	2,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)	0,50 m bzw. 0,75 m bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke	0,75 m	1,10 m (Übergangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	2,50 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	3,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	≥ 2,50 m (abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen		

Die Festlegung geeigneter Formen zur Führung des Radverkehrs werden in der ERA anhand von Belastungsbereichen definiert, die sich aus der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einer Straße ergeben (vgl. Abbildung 4-24). Anhand des Belastungsbereiches einer Straße werden Empfehlungen für geeignete Formen der Radverkehrsführung gegeben. Während für den Belastungsbereich I die Führungsform des Mischverkehrs und im Bereich II teilweise separierte Führungsformen oder Kombinationen (ohne Benutzungspflicht) empfohlen werden, werden für die Belastungsbereiche III und IV separierte Radverkehrsführungen vorgesehen (vgl. Tabelle 4-6). Mit steigendem Belastungsbereich wird somit eine zunehmende Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angeraten.

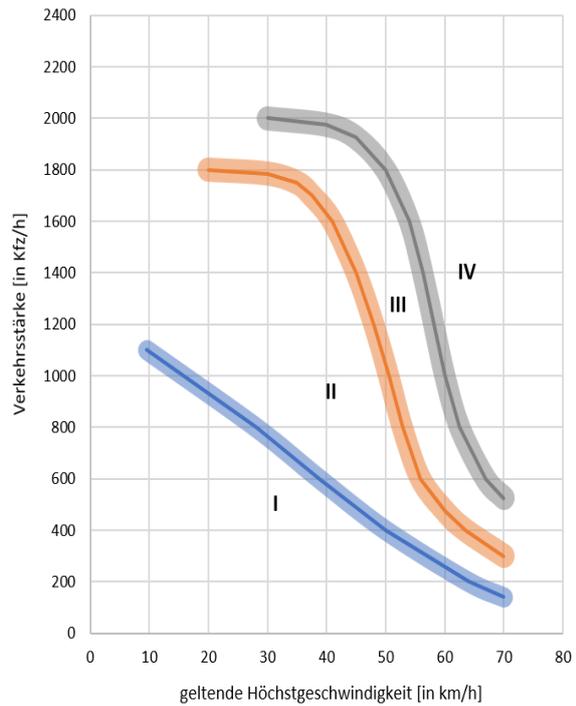


Abbildung 4-24: Belastungsbereiche der Radverkehrsführung [eigene Darstellung nach FGSV 2010: 19]

Tabelle 4-6: Führungsformen nach Belastungsbereich [eigene Darstellung nach FGSV 2010]

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn ▶ (keine benutzungspflichtigen Radwege)
II	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schutzstreifen ▶ Kombination: Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ ▶ Kombination: Mischverkehr auf der Fahrbahn oder Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Radfahrstreifen ▶ Radweg ▶ Gemeinsamer Geh- und Radweg

4.3.1 Nutzungsdaten zum Radverkehr

Laut der Mobilitätsbefragung aus dem Jahre 2014 sind 24,5 % der Wege in der Stadt Rheda-Wiedenbrück mit dem Fahrrad zurückgelegt worden. Dieser Wert, der im Vergleich zu anderen Kommunen im Kreis Gütersloh leicht erhöht ist, zeigt, welche Bedeutung der Radverkehr für die Bevölkerung hat. Zudem wird die potenzielle Nutzung des Fahrrades auf längeren Strecken immer höher durch das vermehrte Nutzen von E-Bikes und Pedelecs.

Aus der Befragung, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (2017) durchgeführt worden ist, wird deutlich, dass die meisten Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, Freizeitwege, Arbeitswege oder Einkaufswege sind. Dabei beträgt die Strecke, die im Durchschnitt zurückgelegt wird, 5,5 km. Für Schulkinder, die in einer getrennten Umfrage befragt worden sind, beträgt die durchschnittliche Distanz 3,5 km, während ein Großteil der Schulkinder angibt fast täglich oder wöchentlich mit dem Fahrrad zur Schule oder während der Freizeit unterwegs zu sein (nts Ingenieurgesellschaft mbH 2016).

4.3.2 Radverkehrsanlagen

Für eine Steigerung der Attraktivität des Radfahrens in der Stadt Rheda-Wiedenbrück und für eine langfristige Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur von essenzieller Bedeutung. Dabei sind insbesondere die Radverkehrsanlagen sowie das vorhandene Radwegenetz entscheidend für die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur.

Fahrradrouten / -touren

Für den Fahrrad-Tourismus bestehen in und rundum die Stadt Rheda-Wiedenbrück zahlreiche Radrouten, die über attraktive und ruhige Freizeitwege führen. In der Regel sind die Fahrradrouten interkommunale Verbindungen, die entweder vom Kreis Gütersloh oder vom Land NRW beworben werden. In der Stadt Rheda-Wiedenbrück stehen an mehreren Stellen große Tafeln, welche die bekanntesten / beliebtesten Radverkehrsrouten ausschildern, die durch die Stadt führen.

Verschiedene Fahrradtouren, die mit einer entsprechenden Route und Beschilderung abgefahren werden können, sind:

- ▶ ArchitektTour
- ▶ „Historische Stadtkerne“
- ▶ Bahnradroute Hellweg-Weser
- ▶ LandesGartenSchau-Route
- ▶ „Der Name der Rose“
- ▶ Werse Radweg (vgl. Abbildung 4-25)
- ▶ Ems Radweg

Weiterhin führt die D-Route 3 durch das Stadtgebiet. Sie ist Teil des Radfernweges, welcher der deutsche Abschnitt des Europaradweges R1 ist, und stellt innerhalb der Bundesrepublik eine Verbindung zwischen der niederländischen (Vreden-Zwillbrock) und der polnischen Grenze (Küstrin-Kietz) dar.



Abbildung 4-25: Beispielhafte Radverkehrsrouten in der Stadt Rheda-Wiedenbrück (links Plakat Werse Radweg, rechts: Beschilderung Radverkehrsnetz NRW)

[eigene Aufnahmen]

Abgesehen von den Freizeitrouten verlaufen durch das Stadtgebiet einige Strecken des Radverkehrsnetzes NRW. Die in Abbildung 4-25 sichtbare rot-weiße Beschilderung zeigt Radfahrenden möglichst schnelle Radverkehrsverbindungen zu den Nachbarkommunen und übergeordneten Zielen in der Umgebung. Durch die Kilometerangabe ist sichtbar, wie weit die nächstgelegenen Ziele entfernt sind. Dadurch, dass die Verbindungen des Radverkehrsnetzes NRW für den Alltagsverkehr geeignet sind und in der Regel nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen geführt werden, stellen diese Routen attraktive Bedingungen für den interkommunalen Radverkehr dar. Die Touristischen Radrouten im Stadtgebiet werden zweimal jährlich im Rahmen einer Radwegekontrolle umfänglich abgefahren und Mängel anschließend behoben.

Weiterhin wird zurzeit über die Verlängerung des Radschnellweges OWL RS3 gesprochen. Diese schnelle Radverkehrsverbindung, die Pendlerverkehre zwischen den Städten erleichtern und beschleunigen soll, wird bereits konkret zwischen

Minden und Herford geplant. Nun soll die Strecke von Herford über Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück verlängert werden, sodass zukünftig eine sehr schnelle Verbindung in Richtung Nordosten bestehen würde. Für die genaue Trassenführung liegt derzeit eine Machbarkeitsstudie vor. Dabei ist zu erwarten, dass der RS3 am Bahnhof in Rheda vorbeiführen bzw. enden/starten wird.

Führungsform

Ein ausschlaggebender Faktor für die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist eine geeignete Radverkehrsführung. Je nach Situation (wie z.B. die Straßenbreite, die Verkehrsbelastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit) gibt es unterschiedliche Empfehlungen durch die ERA (2010, vgl. Tabelle 4-5). Aufgrund der Vielseitigkeit der Führungsformen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück werden die unterschiedlichen Führungsformen hier nur beispielhaft beschrieben und es wird auf einzelne Probleme oder Auffälligkeiten eingegangen.

Auf interkommunaler Ebene sowie zwischen den einzelnen Stadtteilen Rheda-Wiedenbrücks wird der Radverkehr entweder auf einem räumlich getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg (z.B. Stromberger Straße zwischen St. Vit und Wiedenbrück) oder im Mischverkehr (Beckumer Straße) geführt. Die Mischverkehrssituation auf außerörtlichen Straßen ist für den Radverkehr i.d.R. sehr unsicher, weil die Geschwindigkeitsunterschiede zum motorisierten Verkehr (70 bis 100 km/h) sehr groß sind. Auch die folgenden Verbindungen weisen eine fehlende Radverkehrsinfrastruktur an frequentierten Hauptverkehrsstraßen auf:

- ▶ Stromberger Straße (St. Vit – Stromberg)
- ▶ Rentruper Straße (St. Vit / Wiedenbrück – AUREA)
- ▶ Geweckenhorst / Wieksweg (Oelder Straße – Wiedenbrück)
- ▶ Kornstraße (Varenseller Str. – Gütersloher Str.)

Für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur, die im Alltag von jedem genutzt werden kann, ist sicherzustellen, dass Radfahrende zwischen den Stadtteilen Rheda-Wiedenbrücks, zu den Gewerbegebieten und in die Nachbarkommunen abseits vom motorisierten Verkehr ihre Ziele erreichen können. Dabei ist je nach Möglichkeit und Rahmenbedingungen entweder eine getrennte Radverkehrsführung zu schaffen (z.B. ein gemeinsamer Geh- und Radweg) oder auf Alternativen für den Radverkehr aufmerksam zu machen. So bieten auch alltagstaugliche Wirtschaftswege und Fahrradstraßen eine sichere Radverkehrsverbindung zwischen unterschiedlichen Orten.

Zwischen den kleineren Stadtteilen und Wiedenbrück existieren bereits Fahrradstraßen bzw. werden demnächst Fahrradstraßen eingerichtet. Sowohl auf der Neuenkirchener Landstraße zwischen Lintel und Wiedenbrück als auch auf dem Hellweg zwischen Batenhorst und Wiedenbrück hat der Radverkehr Vorrang. Wie Abbildung 4-26 zeigt, dürfen Kraftfahrzeuge die Straße zwar befahren, jedoch gilt es dem Radverkehr Vorrang zu gewähren und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Auf dem Hellweg zwischen Batenhorst und Wiedenbrück ist die Fahrradstraße sogar nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.



Abbildung 4-26: Fahrradstraße an der Neuenkirchener Landstraße (Lintel)
[eigene Aufnahmen]

Eine weitere Fahrradstraße befindet sich seit kurzem am Haxthäuserweg und verbindet St. Vit mit dem Hellweg und somit mit dem Stadtteil Wiedenbrück. Zudem werden weitere Fahrradstraßen zwischen Rheda und Herzebrock (Wösteweg) sowie Rheda und Pixel (Marienfelder Straße) geprüft. Diese Strecken sollen eine sichere Radwegeverbindung in den nördlichen Nachbarkommunen ermöglichen.

Innerhalb der Stadtteile gibt es große Unterschiede in der Führungsform des Radverkehrs. Auffällig ist die große Anzahl an nicht-benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen. Durch das Aufheben der Benutzungspflicht steht es Radfahrende frei, die Fahrbahn oder den straßenbegleitenden Gehweg zu benutzen. Dies ist generell positiv zu bewerten, da Fahrradfahrende, die schneller unterwegs sind, somit schneller vorankommen, während unsichere und langsamere Radfahrende die getrennte Variante nutzen können. Nichtsdestotrotz führt die Verkehrsführung laut Beteiligten der Online-Karte zu vielen Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden sowie zwischen Radfahrenden und

Gehenden. Um dem Konfliktpotenzial auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen entgegenzuwirken, ist sicherzustellen, dass die Mindestmaße eines gemeinsamen Geh- und Radweges weiterhin eingehalten werden (2,50 m). Für die Konflikte auf der Fahrbahn ist insbesondere der MIV darauf hinzuweisen, dass der Radverkehr die Straße mitbenutzen kann und darf, denn diese Information ist Autofahrenden oft nicht bekannt. Eine andere Option ist die (optische) Trennung des Fuß- und Radverkehrs auf der Nebenanlage – ein getrennter Geh- und Radweg, wie er an der Wilhelmstraße vorgefunden werden kann. Zudem fehlt beim Wechsel der Führungsform oft eine Einfädelschulter für den Radverkehr. Dies würde die Sichtbarkeit des Radverkehrs deutlich erhöhen.

Auf zahlreichen weiteren Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn auf Schutzstreifen geführt. Diese Führungsform, die sich am gesamten Ring (Westring, Nordring, Ostring, Südring), Am Sandberg in Wiedenbrück und in der Bahnhofsstraße in Rheda befindet, bietet keinen baulichen Schutz gegenüber dem motorisierten Verkehr, sondern hilft Radfahrende nur bei der Orientierung im Straßenverkehr und macht Autofahrende auf den Radverkehr aufmerksam (vgl. Abbildung 4-27, links). In der Regel bietet der Schutzstreifen jedoch keinen zusätzlichen Schutz, da Überholabstände aufgrund von fehlendem StVO-Wissen der Autofahrenden kaum mehr eingehalten werden. Hier wird empfohlen entweder mit farblich markierten Schutzstreifen oder Fahrradpiktogramme zu arbeiten. Kampagnen zur Sensibilisierung und Aufklärung von Pkw-Fahrenden können ebenfalls zu einer Verbesserung der Sicherheit beitragen. Am Ring in Wiedenbrück, wo der Schutzstreifen fast vollständig vorhanden ist, fällt zudem auf, dass die Schutzstreifen in der Nähe der Kreuzungen nicht weitergeführt werden. Gleichzeitig befinden sich an den Lichtsignalanlagen selten Aufstellflächen, sodass Radfahrende sich zwischen den Pkw einordnen müssen. Insbesondere bei Abbiege-Vorgängen des MIV führt die unübersichtliche Lage zu gefährlichen Situationen. Dies zeigen sowohl die polizeilich erfassten Unfalldaten (vgl. Kapitel 4.4.6) als auch die Meldungen in der Online-Karte. Als positives Beispiel kann hier der Kreuzungsbereich Fürst-Bentheim-Straße – Nonenstraße aufgeführt werden.



Abbildung 4-27: Unterschiedliche Führungsformen auf der Fahrbahn (links: Schutzstreifen Am Sandberg, rechts: Radfahrstreifen in der Mönchstraße

[eigene Aufnahmen]

Eine weitere Führungsform, wobei der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, ist der Radfahrstreifen, der in Abbildung 4-27 (rechts) dargestellt wird. Anders als ein Schutzstreifen, darf der Radfahrstreifen nicht vom MIV befahren werden. Dadurch, dass Radfahrstreifen ein wenig breiter sind, kann der Radverkehr sicher auf der Straße geführt werden. In Rheda-Wiedenbrück sind jedoch wenig solcher Anlagen vorzufinden. Lediglich auf einem kurzen Abschnitt der Mönchstraße konnte diese Führungsform vorgefunden werden.

Um die Sicherheit und auch die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen ist die Schaffung von Radfahrstreifen zu empfehlen. Falls die Breite der Straße eine derartige Anlage nicht zulässt, ist über die Färbung der Schutzstreifen nachzudenken.

Ein weiteres Thema, welches die Sicherheit im Radverkehr eingeschränkt, ist das straßenbegleitende Parken und die damit verbundene Dooring-Unfälle. Diese treten auf, wenn Pkw-Fahrende unachtsam die Tür ihres parkenden Fahrzeugs öffnen und dabei einen vorbeifahrenden Radfahrer trifft. Diese Art von Unfällen kann schwerwiegende Verletzungen verursachen und ist eine häufige Gefahr in städtischen Gebieten mit viel Radverkehr. Um solche Unfälle zu verhindern, sind bestimmte Gestaltungsmaßnahmen des Straßenraums erforderlich, wie z.B. die Einrichtung eines Sicherheitsstreifens oder geschützte Radwege sowie Änderung der Straßenraumgestaltung zur Erhöhung der Distanz zwischen Radverkehr und dem ruhenden Verkehr. Kampagnen zur Sensibilisierung und Aufklärung von Pkw-Fahrenden können auch hier zu einer Verbesserung der Sicherheit beitragen (z.B. „holländischer Griff“).

Genauso wie z.B. am Hellweg und auf der Neuenkirchener Landstraße existieren auch innerorts mehrere Fahrradstraßen. Einer der für den Radverkehr bevorrechtigten Straßen befindet sich in der Fürst-Bentheim-Straße zwischen der Nonenstraße und der Bahnhofstraße und bietet vielen Schulkinder des Schulzentrums in Rheda einen sicheren Schulweg. Weitere Fahrradstraßen befinden sich am Nordwall, Aegidienwall und ein kleines Stück der Hauptstraße. Abgesehen von den straßenbegleitenden Führungsformen in den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück ist auf die autofreien und attraktiven Verbindungen über die alte Bahntrasse sowie durch den Flora Westfalica Park hinzuweisen. Insbesondere die alte Bahntrasse, die vom Wieksweg in Wiedenbrück bis zum Bahnhof in Rheda verläuft, stellt eine gute Alternative zur Hauptstraße, Ringstraße oder Neuenkirchener Straße dar.



Abbildung 4-28: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der alten Bahntrasse und Fußgängerzone (Radverkehr frei) [eigene Aufnahmen]

Zuletzt ist positiv zu erwähnen, dass die Fußgängerzonen der beiden Innenstädte für den Radverkehr freigegeben sind, sodass der Radverkehr bis an die vorhandenen Fahrradabstellanlagen fahren kann.

Bereits im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2017 sowie im Verkehrskonzept des Stadtteils Rheda aus dem Jahr 2021 sind Änderungsvorschläge bezüglich der Führungsform im Radverkehr gemacht worden. Seitdem hat sich bereits einiges an der Radverkehrsführung in der Stadt verbessert. Insbesondere an der Änderung der Benutzungspflicht hat sich in den letzten Jahren einiges getan. Nichtsdestotrotz geht aus der Bestandsanalyse sowie aus der Beteiligung der Öffentlichkeit hervor, dass weitere Optimierungspotenziale für den Radverkehr bestehen.

Qualität der Radverkehrsanlagen

Neben der Art der Radverkehrsanlage spielt die Qualität der vorhandenen Anlagen eine große Rolle für die Verkehrssicherheit und den Komfort von Radfahrenden in der Stadt. Dazu gehören zum einen eine gute Oberflächenqualität und eine ausreichende Breite, zum anderen aber auch eine entsprechende Beleuchtung, Wegweisung und ausreichend Querungsmöglichkeiten.

Die Oberflächenqualität der Radwege in der Stadt ist sehr unterschiedlich zu bewerten. Während manche Straßen, wie zum Beispiel der Schutzstreifen in der Bahnhofstraße oder die Fahrradstraßen, im Stadtgebiet über eine sehr gute Radverkehrsinfrastruktur verfügen, weisen andere Risse, Unebenheiten und Schlaglöcher auf, die im schlimmsten Fall zu einem Unfall führen können. Hier ist beispielhaft die Stromberger Straße (Online-Karte) zu nennen.

Die Breite der Radwege ist bei den Führungsformen auf der Fahrbahn überall eingehalten worden, sodass der Radverkehr diese sicher nutzen kann. Auf den nichtbenutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen wird der Mindestwert (abhängig vom Verkehrsaufkommen mindestens 2,50 m) regelmäßig unterschritten. Insbesondere auf Abschnitten wo Laternen, Masten oder sonstige Gegenstände auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen platziert sind, bestehen Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und Radverkehr. In der Bürger*innenbeteiligung wurde hierzu beispielhaft die Ringstraße genannt. Für eine optimale Radverkehrsführung ist sicherzustellen, dass die Breite und die Oberflächenqualität aller Radverkehrsanlagen stets in einem guten Zustand sind, damit Fahrurfälle und Konflikte verhindert werden können.

Mancherorts kreuzen Radwege hochfrequentierte Hauptverkehrsstraßen. Um dem Radverkehr eine sichere Querung der Straße zu ermöglichen, sind zahlreiche Querungshilfen eingerichtet worden. Während der Begehung und in den Beteiligungsformaten sind vereinzelt Defizite in der Quantität der Querungsanlagen festgestellt worden. An den relevanten Stellen im Stadtgebiet stehen Mittelinsel, Fahrradfurten oder Lichtsignalanlagen zur Verfügung. Die Qualität der Querungshilfen ist an der einen oder andere Stelle jedoch verbesserungswürdig. Beispielhaft können zwei Situationen genannt werden:

- ▶ Die Mittelinseln an der alten Bahntrasse bieten Querungsmöglichkeiten über die Gütersloher und die Neuenkirchener Straße. Durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den beiden Hauptverkehrsstraßen entstehen lange Wartezeiten vor der Mittelinsel. Für Personen mit einem Lastenrad oder einem Anhänger bietet die schmale Mittelinsel jedoch kaum Hilfestellung. Diese Problematik wurde sowohl im Rahmen der Beteiligung des Mobilitätskonzeptes (Akteursgespräche, Online-Karte, öffentliche Veranstaltungen) als auch bereits in der Online-Karte der lokalen Agenda 21 thematisiert. Hier ist über eine Änderung der Situation nachzudenken (bspw. Vorfahrtsregelung, Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg mit Fahrradfurt).



Abbildung 4-29: Querungshilfen (für den Radverkehr) in Rheda-Wiedenbrück (links: Mittelinsel an der Gütersloher Straße, rechts: Unterbrechung des gemeinsamen Geh- und Radweges an der Pixeler Straße)

[eigene Aufnahmen]

- ▶ Die Querung der Pixeler Straße auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg hinter der Bahnschiene ist derzeit noch nur durch einen kleinen Umweg möglich. Der MIV, der hier durch die Unterführung fährt, wird erst spät auf die kreuzenden Gehenden und Radfahrenden aufmerksam. Da diese Strecke zukünftig Teil des Radschnellweges sein könnte, ist eine Änderung der Situation notwendig. Die Stadt arbeitet hier bereits an einer Lösung.

Zudem wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses bemängelt, dass die Radverkehrsführung an den Kreisverkehren nicht einheitlich geregelt ist. An den meisten Kreisverkehren wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt, sodass MIV und Radverkehr sich die Fahrbahn im Kreisverkehr teilen müssen. An anderen Kreisverkehren wird der Radverkehr auf Fahrradfurten außerhalb des Kreisverkehrs geführt. Durch die wechselnde Regelung kommt es zu Verwirrungen bei den Beteiligten, sodass Radfahrende beim Queren der Fahrradfurten manchmal übersehen

oder beim Nutzen der Fahrbahn durch den MIV zur Seite gedrängt werden. Anhand einer Informationskampagne können Radfahrende dafür sensibilisiert werden im Kreisverkehr mittig auf der Fahrbahn zu fahren, um ihre eigene Sicherheit zu erhöhen und Überholvorgänge des motorisierten Verkehrs zu verhindern (vgl. Maßnahme R7).



Abbildung 4-30: Unterschiedliche Radverkehrsführung an den Kreisverkehren (links: Fahrradfurt am Kreisverkehr Herzebrocker Straße – Bosfeld, rechts: Mischverkehr am Kreisverkehr am Bahnhof)

[eigene Aufnahmen]

Zum Schluss gehören auch eine ausreichende Beleuchtung sowie eine eindeutige Beschilderung und Wegweisung zu einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur. In Rheda-Wiedenbrück ist die Beschilderung der Radverkehrsanlagen sowie die Beschilderung der zahlreichen Radverkehrsrouten aufgrund der regelmäßigen Kontrollen besonders positiv hervorzuheben, denn durch Plakate, interaktive Bildschirme, und Wegweiser sind alle Routen klar erkennbar. Auch die Markierungen und Beschilderungen der Radwege bzw. Gehwege sind eindeutig, sodass eine korrekte Nutzung der Führungsform einleuchtend ist. Lediglich die Regelung der nicht-benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege ist für manche Verkehrsteilnehmende unverständlich, sodass es zu Ärgernissen bzw. Konflikten kommt. Hier ist durch eine Öffentlichkeitsarbeit bzw. durch eindeutige Beschilderung / Hinweise auf die Situation aufmerksam zu machen.

Die Beleuchtung der Radwege in der Stadt ist fast überall gut geregelt. An den Unterführungen der Bahntrasse (vor allem Pixeler Straße) ist die Situation jedoch durch die Dunkelheit nicht gut einsehbar, was in Kombination mit der geringen Breite der Nebenanlage für Probleme sorgen kann, so die Bevölkerung in den Beteiligungsformaten.

4.3.3 Fahrradabstellanlagen

Ergänzend zu einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung mit qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen ist auch das Fahrradparken ein wesentlicher Teil einer zukunftsfähigen Radverkehrsinfrastruktur. 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. Sowohl an den Schulen in Rheda und Wiedenbrück als auch an Freizeiteinrichtungen wie z.B. dem Freibad, stehen mehrere Hundert Abstellmöglichkeiten für die Nutzenden bereit. Auch am Bahnhof im Stadtteil Rheda befinden sich zahlreiche Fahrradabstellanlagen (knapp 400 Stück). Am Bahnhof kann das eigene Fahrrad zudem in der geschlossenen und überwachten Radstation abgestellt werden. Hierzu wird ein kleiner Aufpreis zur Nutzung der Stellplätze verlangt.

Obwohl diese Standorte eine hohe Quantität an Fahrradabstellanlagen aufweisen, fehlt es größtenteils an adäquaten und qualitativ hochwertigen Abstellmöglichkeiten. So sind mehr als 75 % der Abstellanlagen, die am Bahnhof zur Verfügung stehen sogenannte Vorderradhalter, die weder gegen Diebstahl noch Vandalismus schützen können. Die restlichen 70 sind Anlehnbügel, die am Rahmen angeschlossen werden können und ein Verbiegen des Vorderrades verhindern. Diese gleiche Problematik ist auch an anderen Standorten wie zum Beispiel an Schulen oder Freizeiteinrichtungen zu erkennen (vgl. Abbildung 4-31).



Abbildung 4-31: Nicht-zeitgemäße Fahrradabstellanlagen (Vorderradhalter) am Freibad in Wiedenbrück

[eigene Aufnahme]

In den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück existieren keine großflächigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, es stehen hingegen nur einzelne Anlehnbügel und Vorderradhalter in kleineren Grüppchen von 2 bis 5 Stück im öffentlichen Raum zur Verfügung. Somit können einige Personen das Fahrrad dort abstellen, um ihre Einkäufe oder Aktivitäten in den Innenstädten zu erledigen (vgl. Abbildung 4-32).



Abbildung 4-32: Fahrradabstellanlagen in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück (links: Anlehnbügel in der Bahnhofstraße, rechts: Anlehnbügel in der Wasserstraße)

[eigene Aufnahmen]

Leider sind auch dort vermehrt Vorderradhalter vorzufinden, sodass eine sichere Abstellmöglichkeit, insbesondere für hochpreisige Fahrräder nur an bestimmten Standorte gegeben ist. Insbesondere für Personen, die in der Innenstadt einkaufen wollen oder Fahrradtourist*innen, die in der Gastronomie eine Pause machen möchten, empfiehlt es sich, ausreichend qualitativ hochwertige Abstellanlagen bereitzustellen.

Positiv zu erwähnen ist, dass auf Grundlage eines Antrags der Verkehrswendeinitiative bereits zusätzliche und hochwertige Fahrradabstellanlagen an mehreren Standorten in der Stadt Rheda-Wiedenbrück beschlossen und errichtet wurden. Hierbei handelt es sich sowohl um Fahrradabstellmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen als auch um Anlehnbügel in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück (jeweils 30 neue Abstellanlagen in den beiden Innenstädten). Weiterhin wird über temporäre Fahrradflundern und Pop-Up Fahrradständer diskutiert.

Besonders positiv zu bewerten sind die Ladestationen für E-Bikes im öffentlichen Raum, die an mehreren Stellen im Stadtgebiet (10 Standorte) genutzt werden können. Beispielhaft können die Standorte am Emssee (Wiedenbrück), am Bahnhof (Rheda) oder an der Feuerwehr im Stadtteil Lintel genannt werden. Insbesondere für Tourist*innen, die die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit dem E-Fahrrad besuchen, ist die große Menge an verfügbaren Ladestationen besonders attraktiv.



Abbildung 4-33: Ladesäule für E-Bikes an der Emssee in Wiedenbrück

[eigene Aufnahme]

4.3.4 Sharing-Angebote

In der Radstation am Bahnhof in Rheda, die von der Firma ProArbeit e.V. betrieben wird, können Bürger*innen und Tourist*innen Gebrauchträder kaufen, das eigene Rad warten und reparieren lassen sowie Fahrräder und Pedelecs mieten. Insbesondere das Bikesharing-Angebot ist für Personen ohne eigenes Fahrrad oder Tourist*innen, die mit Bus und Bahn anreisen, besonders attraktiv. Nichtsdestotrotz wird kritisiert, dass das Angebot der Radstation nur zu den Öffnungszeiten genutzt werden kann. Deshalb wird eine sichere Abstellmöglichkeit für hochwertige Fahrräder am Bahnhof gewünscht.

Seit Frühjahr 2022 bietet die Firma TIER 150 E-Roller in Teilen des Stadtgebiets von Rheda-Wiedenbrück an. Da die Nutzungszahlen der Scooter in den ersten Monaten bei über 50.000 Fahrten lagen, hat das Unternehmen die Anzahl um 50 Fahrzeuge erweitert.



Abbildung 4-34: TIER-Scooter im öffentlichen Straßenraum

Grundsätzlich stellt das Scooter- [eigene Aufnahme]

Angebot eine attraktive Alternative zum privaten Pkw auf der letzten Meile dar und ermöglicht die Anbindung zur nächsten Bushaltestelle, zum Bahnhof oder eine Verbindung zwischen Rheda und Wiedenbrück. Obwohl die Nutzerzahlen positiv

ausfallen und das ergänzende Angebot ein Verlagerungspotenzial weg vom motorisierten Individualverkehr mit sich tragen kann, führt das öffentliche Angebot mancherorts zu Problemen. Das größte Problem, was sich auch in anderen Kommunen bemerkbar macht, sind die frei herumstehende Scooter auf Geh- und Radwegen. Gerade für Personen mit Mobilitätseinschränkungen stellen die Scooter auf Gehwegen ein großes Hindernis dar.

Um diesen Problemen entgegenzuwirken, ist zu prüfen, ob das fehlerhafte Abstellen der Fahrzeuge verwarnt oder das Free-Floating-System auf ein stationäres Angebot⁵ umgestellt werden kann. Wenn zu einem stationären Angebot gewechselt werden kann und soll, ist zu prüfen, ob das Angebot auf die kleineren Stadtteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit ausgeweitet werden kann. So könnte die letzte Meile, von der Bushaltestelle bis zur Haustür, gesichert werden.

4.3.5 Unfallanalyse Radverkehr

Zur Identifikation von Gefahrenstellen für den Radverkehr wurden Unfalldaten des Landes Nordrhein-Westfalen aus den Jahren 2019 bis 2021 ausgewertet. Weiterhin zeigen Daten des Kreises Gütersloh, wo Unfallhäufungsstellen in den letzten Jahren verortet werden können. Im genannten Zeitraum von drei Jahren sind in der Stadt Rheda-Wiedenbrück 276 Unfälle unter Beteiligung des Radverkehrs polizeilich aufgenommen worden. Auch im darauffolgenden Jahr (2022) konnten 73 Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden aufgenommen werden.

Bei Betrachtung der Unfallkategorie, die beschreibt, wie schwer die Folgen eines Unfalls gewesen sind, kann festgestellt werden, dass 2 Personen bei einem Unfall getötet worden sind. Bei einer Erweiterung auf das Jahr 2022 kämen sogar 3 tödliche Verkehrsunfälle hinzu. Bei 43 weiteren Unfällen sind Personen schwerverletzt worden (15,6 %), während 231 Unfälle (83,7 %) eine Leichtverletzung zufolge hatten. Unfälle, bei denen es lediglich zu einem Sachschaden gekommen ist, sind in der Statistik nicht berücksichtigt. Generell ist eine hohe Anzahl an Unfällen unter Beteiligung von Radfahrenden, zum Teil mit fatalen Folgen, zu erkennen, sodass davon ausgegangen

⁵ Ein Free-Floating-E-Scooter-System ermöglicht es den Nutzern, E-Scooter von überall in einem definierten Gebiet zu nehmen und abzustellen, ohne an bestimmte Stationen gebunden zu sein. Im Gegensatz dazu erfordert ein stationäres E-Scooter-System, dass die Scooter an speziellen Stationen abgeholt und zurückgegeben werden. Diese Stationen sind oft an strategischen Standorten wie Verkehrsknotenpunkten oder touristischen Attraktionen platziert.

werden kann, dass die Verkehrssicherheit des Radverkehrs in der Stadt Rheda-Wiedenbrück dringend weiter verbessert werden muss.

Neben dem Ausmaß der Folgen eines Unfalls ist vor allem interessant, wie und mit wem Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden geschehen sind. Abbildung 4-35 zeigt, dass die meisten Radverkehrsunfälle unter Beteiligung von Pkw stattfinden, nämlich 145 von 276 Unfällen. An zweiter Stelle stehen Verkehrsunfälle an denen mehrere Fahrradfahrende beteiligt waren (52-mal) dicht gefolgt von Radverkehrsunfällen, die ohne Beteiligung von anderen Personen vorgefallen sind (z.B. durch einen Sturz) (47-mal). Radverkehrsunfälle mit Gehenden (11-mal), Krafträdern (zweimal) oder sonstigen Fahrzeugen, wie z.B. landwirtschaftliche Fahrzeuge (19-mal) spielen eher eine geringe Rolle, sodass insbesondere die Situation zwischen Radfahrenden und Pkw-Führenden zu verbessern ist.

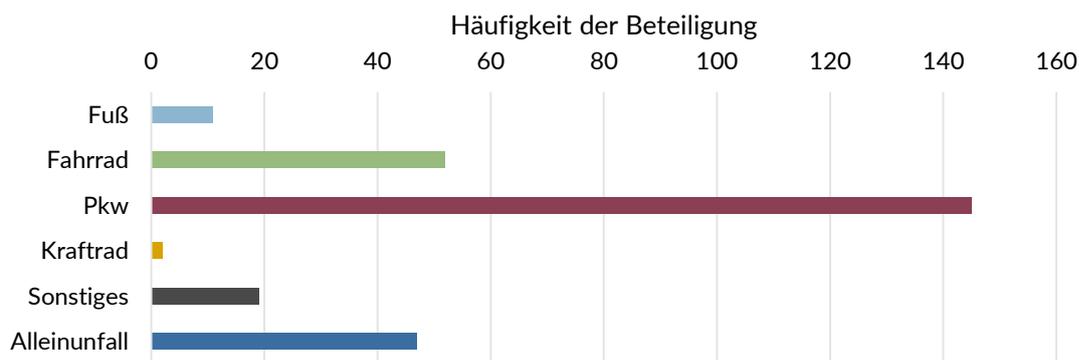


Abbildung 4-35: Weitere Beteiligte in Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung
[eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023b]

Weiterhin können Verkehrsunfälle nach Unfalltyp (Unfallgeschehen) differenziert werden (vgl. Abbildung 4-36). Im Zeitraum zwischen 2019 und 2021 ist ein Großteil der Radfahrenden bei einem Einbiegen/Kreuzen-Unfall (39 %) verunglückt, wobei weitere 14 % auf Abbiege-Unfälle zurückzuführen sind. Damit wird deutlich, dass die Hälfte der Unfälle im Radverkehr an Kreuzungen, Einfahrten oder sonstigen Stellen stattfinden, wo verschiedene Verkehrsteilnehmende einander kreuzen. Eine verbesserte Sichtbarkeit des Radverkehrs könnte derartige Unfälle zum Teil verhindern.

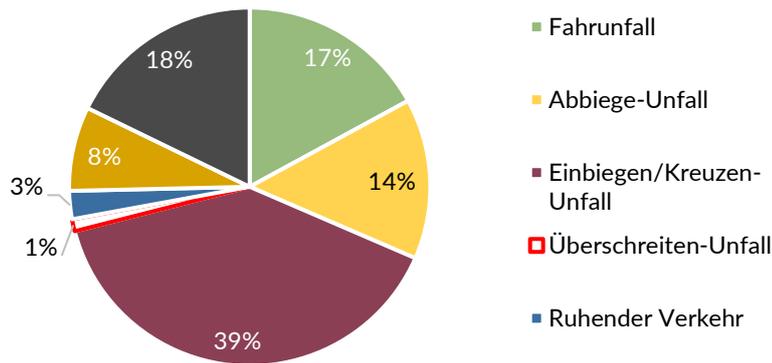


Abbildung 4-36: Radverkehrsunfälle differenziert nach Unfalltyp

[eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023b]

Ein Anteil von 17 % der Unfälle ist auf sogenannte Fahrunfälle zurückzuführen, wobei der Radfahrende die Kontrolle über das eigene Fahrrad verloren hat. Die Unfalltypen im Längsverkehr (8 %), mit dem ruhenden Verkehr (3 %) und bei Überschreitungen der Fahrbahn spielen beim Radverkehr eine untergeordnete Rolle. 18 % der Unfälle konnte keinem anderen Unfalltyp zugewiesen werden, sodass diese als „Sonstige Unfälle“ gelistet sind.

Zuletzt ist zu betrachten, wie die Unfälle sich räumlich im Straßenraum der Stadt verteilen. Dabei fällt auf, dass die Unfälle größtenteils an den Hauptverkehrsstraßen vorgefallen sind. 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

Wie bereits die Unterscheidung nach Unfalltyp zeigt, kann auch in der räumlichen Analyse festgestellt werden, dass die meisten Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren stattfinden. An den Kreuzungen, zum Beispiel am Ring in Rheda-Wiedenbrück, kann dies an einer fehlenden Radverkehrsführung an den Lichtsignalanlagen liegen (vgl. Kapitel 4.3.2). Aber auch an den Kreisverkehren in Rheda-Wiedenbrück kommt es vermehrt zu Unfällen, weshalb eine Überprüfung der jeweiligen Radverkehrsführung hier sinnvoll wäre. Hierzu zählen beispielhaft die Kreisverkehre am Bahnhof (6 Radverkehrsunfälle) und am Wieksweg – Westring (3 Radverkehrsunfälle).

4.3.6 Zusammenfassung Radverkehr

Erkenntnisse



- ▶ Hoher Modal Split-Anteil von 24,5 %, durchschnittliche Wegelänge beträgt 5,5 km
- ▶ Zahlreiche Fahrradroutes mit guter Beschilderung für den Freizeitverkehr
- ▶ Fast vollständiges interkommunales und interörtliches Radverkehrsnetz
- ▶ Vielseitige, zum Großteil passende Führungsformen. Stellenweise verbesserungswürdige Situationen (z.B. Schutzstreifen an Kreuzungen)
- ▶ Qualität der Radwege ist sehr unterschiedlich zu bewerten: zum Teil sehr gut, zum Teil weniger gut
- ▶ Anzahl der Querungshilfen für den Radverkehr ist ausreichend, an der Gestaltung gibt es Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. Kreisverkehre)
- ▶ Es existieren zahlreiche Fahrradabstellanlagen, zum Großteil nicht zeitgemäße Vorderradhalter
- ▶ Es stehen mehrere Ladestationen, ein Fahrradverleih sowie ein E-Scooter-Sharing zur Verfügung
- ▶ Die meisten Radverkehrsunfälle passieren unter Beteiligung des MIV bei Ein- und Abbiegevorgängen

Handlungsansätze



- ▶ Vervollständigen des Radwegenetzes (z.B. zu den Gewerbegebieten)
- ▶ Anpassung der Radverkehrsführungsform an geeigneter Stelle zugunsten des Radverkehrs
- ▶ Reparatur und Instandhaltung des Radwegenetzes
- ▶ Verbesserung einiger Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr
- ▶ Qualitativer Ausbau der Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet
- ▶ Verbesserung der Radverkehrsführung sowie Erhöhung der Sichtbarkeit an Kreuzungen zur Reduktion der Radverkehrsunfälle

4.4 FUßVERKEHR

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, mit maximaler Flexibilität auf nahezu allen Flächen und auch auf engem Raum. Mindestens der Anfang und das Ende eines jeden Weges wird zu Fuß zurückgelegt. Gleichzeitig sind die Geschwindigkeiten und Distanzen beim zu Fuß gehen begrenzt, sodass sich das Zurücklegen von Wegen zu Fuß insbesondere für kurze Strecken (unter 5 km) anbietet. Außerdem sind Gehende neben anderen, schnelleren Verkehrsmitteln im gemeinsamen Straßenraum deutlich vulnerabler und es bleibt ihnen meist nur eine Restfläche im fahrzeugorientierten Straßenraum.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der zu Fußgehenden nachkommen. Beim Fußverkehr variieren diese Anforderungen dabei abhängig von der Personengruppe.

Während Kinder das zu Fuß Gehen weniger als reine Fortbewegung und mehr als ein

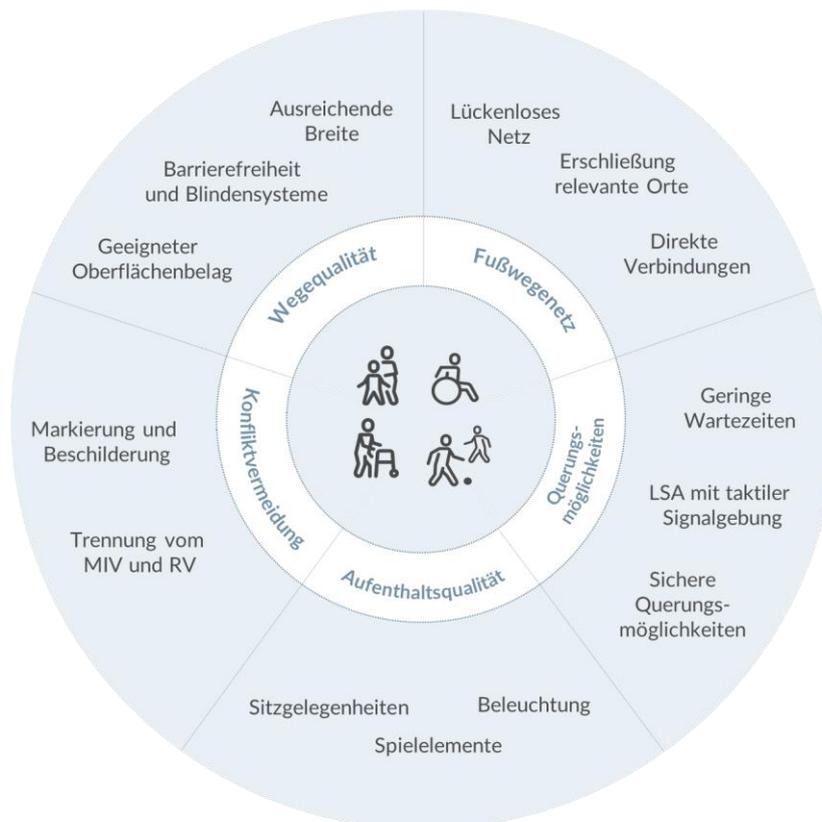


Abbildung 4-37: Anforderungen an eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur
[eigene Darstellung auf Grundlage von Umweltbundesamt 2019]

Erlebnis sehen und damit auch Elemente der Straßenraumgestaltung einen hohen Stellenwert einnehmen, sind für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei und möglichst direkte Verbindungen von großer Bedeutung. Außerdem sind für diese Personengruppe Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen für eine Pause relevant. Allen gemeinsam ist aber grundsätzlich eine ausreichende Breite der Gehwege, eine Trennung vom MIV und Radverkehr zur Konfliktvermeidung sowie sichere Querungsmöglichkeiten.

Als planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur dienen wie bei den anderen Verkehrsmitteln zunächst die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2006 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgebracht wurden. Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)* – von der FGSV 2002 herausgebracht – spezifischere Orientierungshilfen für Fußverkehrsanlagen auf.

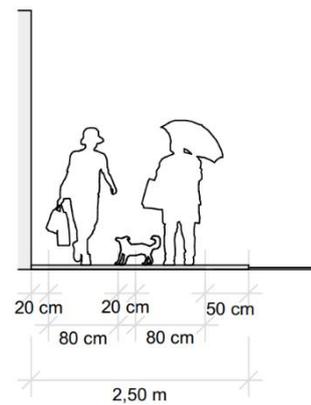


Abbildung 4-38:
Mindestgehwegbreite

[eigene Darstellung auf Grundlage von
FUSS e.V. o.J.]

Die EFA unterscheiden im Grundsatz drei Funktionsbereiche auf einem Gehweg, aus deren Zusammenspiel sich die empfohlene Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 m ergibt (vgl. Abbildung 4-38):

Tabelle 4-7: Funktionsbereiche Gehwege
[eigene Darstellung nach FUSS e.V. o.J.]

Abschnitt	Erläuterung	Bemaßung
Gehbereich / „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs	funktional erforderlicher Fortbewegungsraum, ausgerichtet auf den Begegnungsfall zweier Personen	1,80 m (0,80 m pro Person + 0,3 m Zwischenstreifen)
Distanzstreifen Gebäude- oder Grundstücksseite	dient häufig auch als Wirtschafts- oder Aufenthaltsfläche	0,30 m
Distanzstreifen zur Fahrbahnseite	dient dem Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr; darauf sind häufig Leuchten, Bäume, o.ä. platziert	0,50 m

4.4.1 Nutzungsdaten zum Fußverkehr

Laut Mobilitätsbefragung aus dem Jahre 2014 wird knapp jeder zehnte Weg (9,9 %) zu Fuß zurückgelegt. Insbesondere für kleinere Strecken (1-2 km) bietet der Weg zu Fuß eine gute Alternative zum privaten Pkw und fördert die Gesundheit der Bevölkerung. Obwohl die Wege in der Stadt Rheda-Wiedenbrück nicht sehr weit sind und eine günstige Topografie aufweist, wird ein verhältnismäßig geringer Anteil der Wege zu Fuß zurückgelegt. Dies mag einerseits daran liegen, dass viele Wege mit dem Fahrrad oder mit dem privaten Pkw gefahren werden. Andererseits kann die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur dazu beitragen, dass mehr Personen zu Fuß unterwegs sind. Insbesondere mit Blick auf die alternde Bevölkerung ist eine barrierefreie und qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung. Zusätzlich kommt eine barrierefreie Infrastruktur allen zugute, im Falle einer temporären körperlichen Einschränkung oder beim Transport von Gegenständen oder andere Personen (z.B. Kinderwagen).

4.4.2 Betrachtung der Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück

Da das Zufußgehen insbesondere für kurze Strecken und somit für innerstädtische Wege gut geeignet ist, wird bei der Betrachtung des Fußverkehrs ein besonderer Fokus auf die Fußverkehrsinfrastruktur in den Innenstädten gelegt, denn hier befinden sich die zentralen Einrichtungen und Ziele für einen Großteil der Bevölkerung und Tourist*innen.

Rheda

Im Stadtkern des Stadtteils Rheda werden nahezu alle Straßen von einem Gehweg begleitet. Somit ist das Fußwegenetz im Stadtkern vollständig und Personen, die zu Fuß unterwegs sind, können alle Ziele und Einrichtungen, die sich in der Innenstadt befinden, problemlos erreichen. Besonders



Abbildung 4-39: Fußgängerzone Rheda
[eigene Aufnahme]

positiv für den Fußverkehr ist die Fußgängerzone, wo motorisierte Fahrzeuge (abgesehen von Lieferverkehren) keinen Zugang haben. Die Fußgängerzone ist mit Ausnahme von Mittwoch und Samstag (7 bis 14 Uhr) aufgrund des Wochenmarktes

für den Radverkehr freigegeben. Nichtsdestotrotz hat der Radverkehr den Gehenden Vorrang zu gewähren.

Bezüglich der Qualität des Fußwegenetzes konnten weder während der Begehung noch im Rahmen der Online-Beteiligungskarte große Mängel festgestellt werden, sodass das Fußwegenetz sowohl im Umfang als auch in der Qualität positiv bewertet werden kann. Das Einzige, was insbesondere zu den kalten Jahreszeiten oder bei Regen zu Problemen führen kann, sind die Kopfsteinpflaster in der Altstadt. Generell ist im Rahmen der Barrierefreiheit zu beachten, dass Kopfsteinpflaster nicht für alle gleich begehbar sind. Bei kalten und nassen Wetterbedingungen kann es jedoch auch für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen zum Sturz kommen.

Um Ziele und Einrichtungen in der Innenstadt von Rheda zu erreichen, müssen jedoch hochfrequentierte Straßen überquert werden, sodass eine ausreichende Anzahl an Querungshilfen Bestandteil einer gut ausgebauten Fußverkehrsinfrastruktur ist. In Rheda bestehen an allen Hauptverkehrsstraßen in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt (Schlossstraße, Oelder Straße, Ringstraße und Wilhelmstraße) zahlreiche Querungsmöglichkeiten in unterschiedlicher Ausführung: Mittelinsel, Fußgängerüberweg oder Lichtsignalanlage. Auch in der Bahnhofstraße und Schulte-Mönting-Straße wird das Queren der Fahrbahn durch zusätzliche Hilfen erleichtert (vgl. Abbildung 4-40).



Trotz der vielen guten Möglichkeiten, die

Abbildung 4-40: Fußgängerüberweg am Kreisverkehr in der Bahnhofstraße
[eigene Aufnahme]

Hauptverkehrsstraßen zu queren, sind die Themen Querungshilfe und Ampelphasen mit 98 Meldungen ein großer Kritikpunkt im Bereich Fuß- und Radverkehr. In Rheda wird hauptsächlich bemängelt, dass die Fußgängerampeln an der Gütersloher Straße und an der Kreuzung Oelder Straße – Hauptstraße nur eine kurze Grünphase aufweisen und zum Teil erst nach Aufforderung und langer Wartezeiten auf grün springen. Weiterhin werden neue Querungshilfen an der Wilhelmstraße (Höhe Hagemannstraße) und an der Oelder Straße (Höhe Geschwister-Graf-Straße und Wenneberstraße) gewünscht.



Abbildung 4-41: Ziele und Querungshilfen in der Innenstadt von Rheda
[eigene Darstellung]

Wiedenbrück

Ähnlich wie in der Innenstadt von Rheda ist auch das Fußwegenetz in der Innenstadt von Wiedenbrück vollständig, sodass alle Ziele wie Einzelhandelsgeschäfte und Einrichtungen zu Fuß sicher erreicht werden können. Nichtsdestotrotz gab es im Rahmen der Beteiligungsformate Wünsche für zusätzliche Fußwegeverbindungen. Dies betrifft zum Beispiel zusätzliche Verbindungen zwischen dem Park Flora Westfalica und der Langen Straße bzw. der Innenstadt von Wiedenbrück (z.B. zwischen dem Mühlenwall und der Lange Straße).

Mit Bezug auf die Fußwegequalität gibt es große Unterschiede in der Breite und Oberflächenqualität der einzelnen Fußverkehrsanlagen. Auf der einen Seite sind Straßen mit breiten und gut gepflasterten Gehwegen vorhanden. Diese befinden sich jedoch größtenteils außerhalb des Innenstadtbereiches oder entlang von wichtigen Verbindungen wie der Mönchstraße. Auf der anderen Seite zeigen die schmalen Straßen im Innenstadtbereich Probleme bezüglich der Breite der Gehwege. Insbesondere dort, wo straßenbegleitendes Parken möglich ist, besteht wenig Raum für den Fußverkehr (z.B. Klingelbrink / Kirchstraße, vgl. Abbildung 4-42). Insbesondere der schmale Gehweg vor der Rossmann-Filiale ist im Rahmen der Bürgerbeteiligung mehrfach erwähnt worden. Weiterhin sorgt die unebene und nicht-barrierefreie Oberflächenqualität durch Kopfsteinpflaster (z.B. auf dem Marktplatz) für Probleme bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Diese Thematik wird im Kapitel 4.4.4 näher beschrieben.



Abbildung 4-42: Schmale Gehwege am Klingelbrink / an der Kirchstraße
[eigene Aufnahme]

Für die Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele spielt die Verfügbarkeit von Querungshilfen eine große Rolle. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen, die im Stadtteil Wiedenbrück zu den Stoßzeiten stark befahren sind, unterstützen die Querungsanlagen die Gehenden beim Queren der Straße (vgl. Abbildung 4-44).

Wie Abbildung 4-43 zeigt, finden sich in der Innenstadt von Wiedenbrück unterschiedliche Querungshilfen. So sind zwei Fußgängerüberwege an der Langen Straße und zwei Fußgängerampeln und ein Fußgängerüberweg an der Wasserstraße vorhanden. Am Rand der Innenstadt befinden sich ebenfalls Querungsanlagen (z.B. an der Kreuzung „auf der Schanze“ – Wasserstraße), sodass der Zugang zum Innenstadtbereich für Gehende gesichert ist.



Abbildung 4-43: Querungsanlagen in der Wasserstraße
[eigene Aufnahmen]

Obwohl in regelmäßigen Abständen eine Querung der wichtigsten Straßen möglich ist, fehlt es an der einen oder anderen Stelle, wo viele Gehende unterwegs sind, an geeigneten Querungsmöglichkeiten. Zwei Stellen im Innenstadtbereich sind sowohl während der Begehung als auch von der Bevölkerung in der Online-Karte erkannt worden:

- ▶ Lange Straße in Höhe der Straße „Klingelbrink“: Der Beitrag, der in der Online-Karte 26-mal geliked wurde, beschreibt die fehlende Fußwegeverbindung zwischen der Emsbrücke Mühlenwall und der Innenstadt von Wiedenbrück (Klingelbrink). Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Langen Straße ist zu prüfen, ob eine weitere Querungshilfe eingerichtet werden kann.
- ▶ Ostenstraße in Höhe des Klosterwalls: laut dem Beitrag in der Online-Karte besteht hier vermehrt Querungsbedarf (14 Likes), was aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, insbesondere für Kinder, ein Problem darstellt.

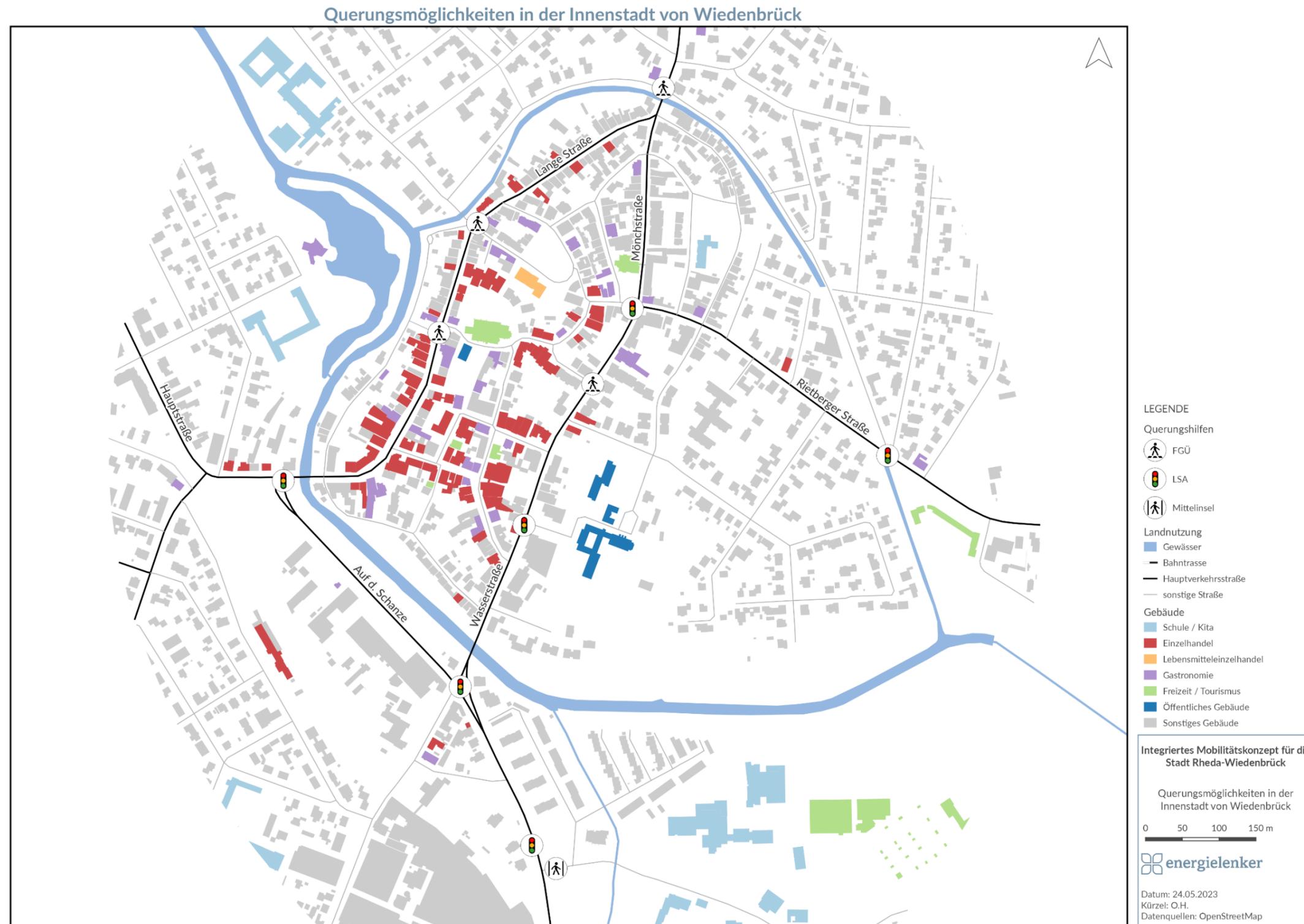


Abbildung 4-44: Ziele und Querungshilfen in der Innenstadt von Wiedenbrück
 [eigene Darstellung]

4.4.3 Fußverkehrsinfrastruktur im restlichen Stadtgebiet

Neben den innenstädtischen Räumen trägt auch eine hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in den kleineren Ortsteilen und der Außenbereiche der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück zur sicheren und attraktiven Nutzung des Zufußgehens bei.

Außenbereich Rheda und Wiedenbrück

Der Außenbereich der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück verfügt über ein gutes Fußverkehrsnetz, das nur wenige Lücken aufweist. Die Lücken, die auch im Rahmen der Online-Beteiligung erwähnt worden sind, befinden sich hauptsächlich in Tempo-30-Zonen, wo eine Trennung vom motorisierten Verkehr und Fußverkehr nicht immer notwendig bzw. sinnvoll ist, oder beziehen sich auf eine Straßenseite (z.B. der westlichen Seite der Lippstädter Straße).

Auch die Gehwegbreite der meisten Straßen entspricht, anders als im Innenstadtbereich von Wiedenbrück, der vorgesehenen Breite von 2,50 m. Allerdings sind viele Gehwege im Stadtgebiet als nicht-benutzungspflichtige „gemeinsame Geh- und Radwege“ ausgewiesen, sodass die Breite von 2,50 m



Abbildung 4-45: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Rietberger Straße

[eigene Aufnahme]

für eine gemeinsame Nutzung nicht ausreichend ist (vgl. Abbildung 4-45). Gerade bei hohen Geschwindigkeitsunterschieden kann es zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden kommen.

Zur Querung der Hauptverkehrsstraßen gibt es sowohl in Rheda als auch in Wiedenbrück zahlreiche Möglichkeiten. Laut der Bevölkerung sei eine weitere Querungshilfe an der einen oder andere Stelle sinnvoll. Beispielhaft wurden die Bielefelder Straße, die Gütersloher Straße und die Varenseller Straße genannt. Hier fehlt es laut den Teilnehmenden der Online-Beteiligungskarte an sicheren Querungshilfen, wie zum Beispiel Fußgängerüberwege. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob

Querungshilfen an den entsprechenden Stellen sinnvoll sind. So werden neue Querungshilfen in der Regel dann gebraucht, wenn ein erhöhter Querungsbedarf, wie zum Beispiel an sozialen Einrichtungen oder Freizeiteinrichtungen, besteht.

Batenhorst, Lintel und St. Vit

In den Ortsteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit befinden sich entlang der Hauptverkehrsstraßen überall straßenbegleitende Gehwege, sodass die Wege, die innerhalb der Ortsteile zurückgelegt werden von allen Bevölkerungsgruppen sicher genutzt werden können. Bezüglich einer Ergänzung des Fußwegenetzes sind weder im Rahmen der Beteiligung noch im Rahmen der Begehung Potenziale festgestellt worden.

Bezüglich der Gehwegequalität in den drei kleineren Ortsteilen sind einzelne Defizite festgestellt worden, die sich vor allem auf die Breite und die Oberflächenqualität beziehen. Ein generelles Problem, was bereits in den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück auftaucht, sind die zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radwege, die Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern hervorrufen. Weiterhin sind Einzelheiten im Rahmen der Online-Beteiligung festgehalten worden:

- ▶ Der schlechte Zustand des gemeinsamen Geh- und Radweges am Ortseingang von St. Vit führt zu Stolpergefahr bei den Gehenden. Davon sind insbesondere Personen mit einer Mobilitätseinschränkung betroffen.
- ▶ Der Gehweg am Meerweg in Batenhorst wird zugeparkt, sodass Gehende (insbesondere Schulkinder) auf dem Weg zur Bushaltestelle, die Straße nutzen müssen.

Zum Schluss ist in jedem der drei Ortsteile mindestens ein Fußgängerüberweg vorhanden, der die Querung der Hauptverkehrsstraße im Ort ermöglicht. Da die Querungshilfen immer in der Nähe einer Schule oder Kindertageseinrichtung sind, können auch die Kinder mit ihren Eltern die sozialen Einrichtungen bequem und sicher zu Fuß erreichen. Besonders positiv ist dabei die Querungshilfe am Kreisverkehr an der Kapellenstraße im Stadtteil Lintel, wo Gehende und Radfahrende farblich getrennt die Fahrbahn queren können.

Am Ortseingang von St. Vit (aus Wiedenbrück kommend) fehlt jedoch eine sichere Möglichkeit die Straßenseite zu wechseln, sodass Radfahrende dazu neigen die falsche Straßenseite (im Gegenverkehr) zu benutzen. Hierdurch entstehen Konflikte auf der Nebenanlage der Stromberger Straße. Dieses Problem ist auch im Rahmen der Online-

Karte mehrfach thematisiert worden. Deshalb ist zu prüfen, ob eine Querungshilfe die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmende erhöhen und die Anzahl der verkehrswidrig nutzenden Radfahrende reduzieren kann.

4.4.4 Barrierefreiheit

Abgesehen von einem vollständigen und qualitativ hochwertigen Fußwegenetz für die gesamte Bevölkerung sind die Bedürfnisse und Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen besonders zu beachten, um sicherstellen zu können, dass alle Personen an der Mobilität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück teilhaben können. Für Personen mit einer Behinderung, Senior*innen oder weitere Personen mit Mobilitätseinschränkungen, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen, ist eine barrierefreie Infrastruktur von großer Bedeutung. Durch die alternde Bevölkerung spielt die Barrierefreiheit im Fußverkehr für immer mehr Menschen eine wichtige Rolle. Positiv zu erwähnen, ist der Seniorenbeirat, der sich aktiv für die Verbesserung der Barrierefreiheit in der Stadt Rheda-Wiedenbrück einsetzt und durch bereits mehrere Anträge auf die aktuellen Probleme in der Stadt aufmerksam macht.

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück sind die meisten Gehwege für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung gut begehbar. Insbesondere an vielen Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen ist mittels abgesenkter Bordsteine und einem taktilen Leitsystem darauf geachtet worden, dass alle die Straße queren können (vgl. Abbildung 4-46). An der einen oder anderen Stelle ist jedoch eine Verbesserung der Querungshilfen vorzunehmen, sodass vor allem Menschen mit einer Sehbehinderung die Straße problemlos queren können (z.B. Lange Straße in Wiedenbrück).



Abbildung 4-46: links: Barrierefreier FGÜ an der Bahnhofsstraße in Rheda, rechts: nicht-barrierefreier FGÜ in Wiedenbrück

[eigene Aufnahme]

Auch einen Großteil der straßenbegleitenden Gehwege können Personen mit Mobilitätseinschränkungen problemlos nutzen, da sowohl die Oberflächenbeschaffenheit als auch die Breite auf Personen mit Rollstuhl, Rollator, etc. ausgerichtet ist. Nichtsdestotrotz existieren auch Stellen im Stadtgebiet, die nicht barrierefrei begehbar sind. Beispiele dafür finden sich in der Innenstadt von Wiedenbrück, wo die geringe Breite der Gehwege (z.B. Lange Straße), das straßenbegleitende Parken und das Kopfsteinpflaster für Personen mit Mobilitätseinschränkungen Hindernisse darstellen. Hier ist darauf zu achten, dass alle Menschen die Ziele in der Innenstadt selbstständig erreichen können. Wie in vielen Innenstädten in Deutschland ist eine Anpassung des Oberflächenbelags jedoch nicht ohne weiteres möglich, da die Rahmenbedingungen des Denkmalschutzes berücksichtigt werden müssen. Eine Möglichkeit die Kopfsteinpflaster in den Innenstädten barrierefrei zu gestalten, ist das Abschleifen der einzelnen Steine. Ein Positivbeispiel befindet sich bereits am Doktorplatz in der Innenstadt von Rheda.

In der Online-Karte wird zudem mehrfach auf die Probleme hingewiesen, die durch Umlaufsperrungen (z.B. am Bahnhof in Rheda, vgl. Abbildung 4-47), ungünstig platzierte Straßenschilder oder sonstige Hindernisse (z.B. Mülltonnen) entstehen. Insbesondere für Personen mit einem Rollstuhl sind die Hindernisse nur schwer zu umgehen, sodass teilweise auf die Fahrbahn gewechselt werden muss.



Abbildung 4-47: links: Umlaufsperrungen am Kreisverkehr vor dem Bahnhof in Stadtteil Rheda, rechts: Straßenbegleitendes Parken (Falschparken in der Straße „Auf d. Schulenburg“

[eigene Aufnahme]

Weiterhin ist auffällig, dass die Zuwegung von der Bushaltestelle bis zum St. Vinzenz-Hospital bis zum Eingang nur über einen Umweg möglich ist. Der Weg über den Parkplatz ist nur für Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen nutzbar. Da die Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut ist und die Nutzung für Menschen mit einer

Mobilitätseinschränkung möglich und erwünscht ist, sollte zusammen mit dem Krankenhaus geprüft werden, ob der Weg zum Eingang neu gestaltet werden kann.

Zum Schluss ist im Rahmen der Barrierefreiheit, aber auch für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl auf den Straßen in Rheda-Wiedenbrück, auf eine ausreichende Beleuchtung zu achten. Gerade an Stellen, wo der Fußverkehr leicht übersehen werden kann, z.B. an Querungshilfen oder in Tunneln (z.B. Pixeler Straße), ist darauf zu achten, dass Gehende in der Dunkelheit sichtbarer werden.

4.4.5 Aufenthaltsqualität

Die Attraktivität des Zufußgehens hängt stark mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusammen. So sorgen Sitz- und Rastmöglichkeiten, Grün- und Spielelemente sowie schöne autofreie (Wander-)Wege für eine angenehme und attraktive Fußverkehrsinfrastruktur, die zur Nutzung einlädt.



Abbildung 4-48: Park Flora Westfalica und Schloßpark Rheda
[eigene Aufnahmen]

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist die Aufenthaltsqualität besonders positiv zu bewerten. Insbesondere der Park Flora-Westfalica, der die Innenstädte der beiden Stadtteile Rheda und Wiedenbrück miteinander verbindet sowie der Schlosspark in Rheda, sind für Einwohnende und Tourist*innen besonders attraktive Orte, die gezielt für einen Spaziergang aufgesucht werden (vgl. Abbildung 4-48).



Abbildung 4-49: Elemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Stadtteil Rheda
[eigene Aufnahmen]

Aber auch im restlichen Stadtgebiet sind zahlreiche Elemente und Gehwege mit einer hohen Aufenthaltsqualität vorzufinden. Beispielhaft können die Gehwege entlang der Ems sowie die zahlreichen Sitz- und Rastmöglichkeiten in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück genannt werden. Auch die interaktiven Bildschirme, öffentliche Bücherschränke sowie Tastfiguren der Innenstädte und Wasserelemente erhöhen, insbesondere für Tourist*innen, die Aufenthaltsqualität an den jeweiligen Standorten (Abbildung 4-49).

Obwohl die Aufenthaltsqualität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück sich als sehr positiv darstellt, reduziert vor allem der motorisierte Verkehr die Attraktivität des Zufußgehens in der Stadt. Sowohl die hohen Geschwindigkeiten, insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen, als auch die Anzahl der Pkw sorgen für unattraktive Fußwegeverbindungen entlang mancher Straßen. Beispielhaft können die Wasserstraße, Lange Straße und der Klingelbrink in der Innenstadt von Wiedenbrück genannt werden, wo die Problematik mit der Verkehrsbelastung vorzufinden ist. Zudem wird das historische Stadtbild, weshalb viele Tourist*innen nach Rheda-Wiedenbrück kommen, vom ruhenden Verkehr gestört. Es ist zu prüfen, ob die Situation langfristig so angepasst werden kann, dass der fließende und ruhende Verkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen kann, weil das Angebot des Umweltverbundes sich entsprechend verbessert hat. So kann auch der Fußverkehr in den jeweiligen Innenstädten an Attraktivität gewinnen.

4.4.6 Unfallanalyse Fußverkehr

Ähnlich wie beim Radverkehr, können auch für den Fußverkehr Gefahrenstellen anhand der amtlich erfassten Unfalldaten identifiziert und analysiert werden. Im Zeitraum zwischen 2019 und 2021 gab es insgesamt 41 Unfälle, an denen Gehende beteiligt waren. Im Jahr 2022 folgten 19 weitere Unfälle mit Beteiligung von Gehenden.

Die Unfallkategorie, die angibt, welche Schäden durch einen Unfall verursacht worden sind, zeigen, dass im genannten Zeitraum eine Person getötet worden ist. Weitere sechs Personen sind bei einem Verkehrsunfall mit Fußverkehrsbeteiligung schwerverletzt worden, während weitere 34 Verkehrsunfälle eine leichte Verletzung zufolge hatten.

Unter Betrachtung der Beteiligten an Verkehrsunfällen mit Fußverkehrsbeteiligung ist festzustellen, dass an 29 der 41 Unfälle (70 %) ein Pkw beteiligt war. Bei 11 der restlichen 12 Verkehrsunfälle gab es einen Unfall zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Einer der Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung ist auf sonstige Fahrzeuge zurückzuführen.

Bei der Unterscheidung nach Unfalltyp (vgl. Abbildung 4-50) zeigt sich eine deutliche Mehrheit durch Überschreiten-Unfälle (46 %), bei dem Gehende beim Überqueren der Fahrbahn verunglücken. Dies könnte auf unsichere, unübersichtliche oder fehlende Querungshilfen hinweisen. Weitere 17 % der Fußverkehrsunfälle sind bei Abbiegevorgängen vorgefallen und machen den zweitgrößten Anteil aus, gefolgt von Unfällen im Längsverkehr (12 %) und Fahrnfällen (3 %). Die restlichen 22 % sind als sonstige Unfälle aufgenommen worden und konnten keinem Unfalltyp zugeordnet werden.

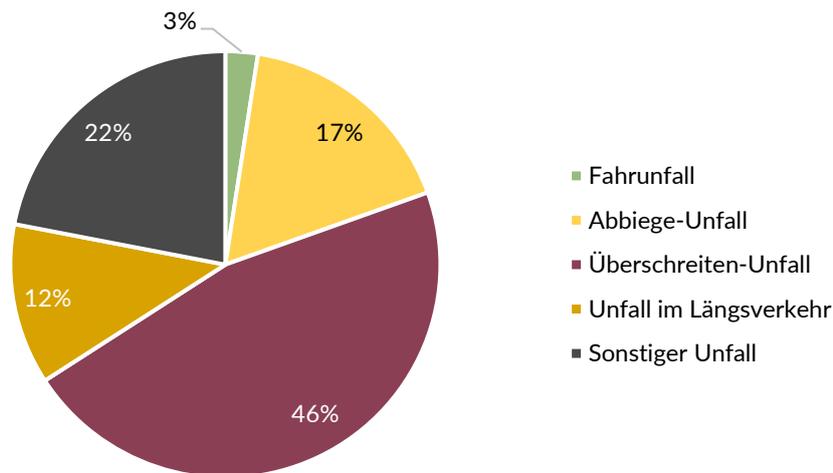


Abbildung 4-50: Fußverkehrsunfälle differenziert nach Unfalltyp
[eigene Darstellung nach Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023b]

An der räumlichen Verteilung der Verkehrsunfälle kann ebenso erkannt werden, dass die meisten Fußverkehrsunfälle an Kreuzungen und Querungshilfen stattfinden. Dabei lassen sich jedoch keine Unfallschwerpunkte feststellen, die sich nur auf Verkehrsunfälle mit Gehenden zurückführen lassen. Nichtsdestotrotz ist auffällig, dass die Verkehrsunfälle vermehrt an Kreuzungen und Querungshilfen auftreten, weshalb zu prüfen ist, ob und wie Querungssituationen für den Fußverkehr sicherer gestaltet werden können. Beispiele für Knotenpunkte, wo im genannten Zeitraum Verkehrsunfälle unter Fußverkehrsbeteiligung stattgefunden haben, sind:

- ▶ Kreuzung Hauptstraße (K1) – Lümemweg
- ▶ Kreuzung Hauptstraße (K1) - Wieksweg
- ▶ Kreisverkehr Ringstraße – Fontainestraße
- ▶ Querungshilfe an der Bahnhofstraße (höhe Schulte-Mönting-Straße)

4.4.7 Zusammenfassung Fußverkehr

Erkenntnisse



- ▶ Modal Split-Anteil von 9,9 %
- ▶ Das Fußwegenetz in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist nahezu vollständig, sodass keine alltagsrelevanten Lücken aufgezeigt werden konnten
- ▶ Die Qualität der Fußwege ist größtenteils in einem guten Zustand, jedoch fehlt es häufig an einer ausreichenden Breite und mancherorts an einer hochwertigen Oberflächenqualität
- ▶ An den Hauptverkehrsstraßen sind zahlreiche, meist barrierefreie Querungshilfen vorhanden, jedoch sind weitere Querungsanlagen gewünscht (z.B. Lange Straße – Wiedenbrück)
- ▶ Abgesehen von einigen Ausnahmen ist die Barrierefreiheit im Fußverkehr fast überall gegeben. Problemstellen betreffen z.B. Kopfsteinpflaster, fehlende taktile Leitsysteme oder straßenbegleitendes Parken
- ▶ Die Aufenthaltsqualität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist besonders hoch (historische Innenstadt, Flora Westfalica). Diese wird durch den MIV reduziert
- ▶ Die meisten Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung finden beim Queren der Fahrbahn statt

Handlungsansätze



- ▶ Qualitative Verbesserung des Fußwegenetzes an bestimmten Stellen im Stadtgebiet (Oberflächenqualität und Breite)
- ▶ Einrichtung neuer Querungshilfen an Stellen mit hohem Bedarf, Verbesserung bestehender Querungshilfen
- ▶ Ausbau des taktilen Leitsystems sowie Gewährleistung einer durchgehenden Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- ▶ Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück durch Prüfung einer Reduktion des MIV

4.5 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE

Handlungsfeld	Bestand	Handlungsbedarfe/-potenziale
<p>MIV</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ MIV ist Hauptverkehrsträger mit 54,6 % am Modal Split. ▶ Hohe Verkehrsbelastungszahlen auf den Hauptverkehrsstraßen, sowohl innerorts (z.B. die Hauptstraße oder Wasserstraße) als auch außerorts. ▶ Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis ▶ Zahlreiche (kostenlose) Parkplätze in der Nähe der Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück, nichtdestotrotz Parksuchverkehre. ▶ Straßenbegleitendes Parken fast überall in den Innenstädten (zeitlich begrenzt) möglich: reduziert jedoch Aufenthaltsqualität. ▶ Mitfahrer-Parkplatz vorhanden, jedoch wenig genutzt. ▶ Bereits hohe Anzahl an (halb-)öffentlichen Ladesäulen im Stadtgebiet, aber nicht gleichmäßig verteilt. ▶ Mehrere Carsharing-Fahrzeuge stehen zur Verfügung, in den kleineren Ortsteilen besteht das Dorfauto-Angebot. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reduktion der Elternbringverkehre anhand eines einheitlichen schulischen Mobilitätsmanagements. ▶ Prüfen von (potenziellen) langfristigen Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen ▶ Neudenken der Parkraumsituation in den Innenstädten der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück. ▶ Bewerbung von Mitfahrgelegenheiten und Portalen. ▶ Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet. ▶ Ggf. Ausweitung des Carsharing-Angebotes auf die Wohnquartiere.

<p>ÖPNV</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 10,3% Modal Split-Anteil (7,2 % Bahnverkehr, 3,1 % Busverkehr). ▶ Attraktive Anbindung an das überregionale Schienennetz Richtung Münster, Bielefeld und das Ruhrgebiet. ▶ Gute Busanbindung der interkommunalen Ziele, Defizite auf innerstädtischer Ebene zu erkennen (z.B. Anbindung der Gewerbegebiete). ▶ Bedienzeiten und Reisezeitverhältnis größtenteils gut, Taktung mancher Buslinien ist ausbaufähig (insbesondere innerstädtisch). ▶ Im Schulbusverkehr fehlt es an direkten Verbindungen zwischen Rheda und Wiedenbrück sowie einem zuverlässigen Busangebot (Pünktlichkeit). ▶ Die On-Demand- und Taxibus-Angebote ergänzen das reguläre Busangebot, mit u.a. einem ehrenamtlichen Angebot in St. Vit ▶ Die Intermodalität wird gefördert durch die Mobilstation am Bahnhof. Jedoch fehlt es an vielen Haltestellen an Umsteigemöglichkeiten (Fahrrad). ▶ Ein Großteil der zentralen Haltestellen sowie der Bahnhof in Rheda sind barrierefrei nutzbar. Kleinere Haltestellen werden nach und nach ausgebaut. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verbesserung des innerstädtischen Busverkehrs mit einer besseren Anbindung der alltagsrelevanten Ziele ▶ Attraktivierung des (innerstädtischen) Busangebots (z.B. Taktung) ▶ Schaffung eines zukunftsfähigen On-Demand-Verkehrs ▶ Bedarfsorientierte Anpassung des Schulbussystems ▶ Attraktivierung von intermodalen Wegeketten durch eine Bündelung von Angeboten ▶ Weiterer Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV
---	--	---

<p>Radverkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hoher Modal Split-Anteil von 24,5 %, durchschnittliche Wegelänge beträgt 5,5 km ▶ Zahlreiche Fahrradrouten mit guter Beschilderung für den Freizeitverkehr ▶ Fast vollständiges interkommunales und interörtliches Radverkehrsnetz ▶ Vielseitige, zum Großteil passende Führungsformen. Stellenweise verbesserungswürdige Situationen (z.B. Schutzstreifen an Kreuzungen) ▶ Qualität der Radwege ist sehr unterschiedlich zu bewerten: zum Teil sehr gut, zum Teil weniger gut ▶ Anzahl der Querungshilfen für den Radverkehr ist ausreichend, an der Gestaltung gibt es Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. Kreisverkehre) ▶ Es existieren zahlreiche Fahrradabstellanlagen, zum Großteil nicht zeitgemäße Vorderradhalter ▶ Es stehen mehrere Ladestationen, ein Fahrradverleih sowie ein E-Scooter-Sharing zur Verfügung ▶ Die meisten Radverkehrsunfälle passieren unter Beteiligung des MIV bei Ein- und Abbiegevorgängen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vervollständigen des Radwegenetzes (z.B. zu den Gewerbegebieten) ▶ Anpassung der Radverkehrsführungsform an geeigneter Stelle zugunsten des Radverkehrs ▶ Reparatur und Instandhaltung des Radwegenetzes ▶ Verbesserung einiger Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr ▶ Qualitativer Ausbau der Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet ▶ Verbesserung der Radverkehrsführung sowie Erhöhung der Sichtbarkeit an Kreuzungen zur Reduktion der Radverkehrsunfälle
---	---	--

<p>Fußverkehr</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Modal Split-Anteil von 9,9 % ▶ Das Fußwegenetz in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist nahezu vollständig, sodass keine alltagsrelevanten Lücken aufgezeigt werden konnten ▶ Die Qualität der Fußwege ist größtenteils in einem guten Zustand, jedoch fehlt es häufig an einer ausreichenden Breite und mancherorts an einer hochwertigen Oberflächenqualität ▶ An den Hauptverkehrsstraßen sind zahlreiche, meist barrierefreie Querungshilfen vorhanden, jedoch sind weitere Querungsanlagen gewünscht (z.B. Lange Straße – Wiedenbrück) ▶ Abgesehen von einigen Ausnahmen ist die Barrierefreiheit im Fußverkehr fast überall gegeben. Problemstellen betreffen z.B. fehlende taktile Leitsysteme oder straßenbegleitendes Parken ▶ Die Aufenthaltsqualität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist besonders hoch (historische Innenstadt, Flora Westfalica). Diese wird vom MIV reduziert ▶ Die meisten Verkehrsunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung finden beim Queren der Fahrbahn statt 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Qualitative Verbesserung des Fußwegenetzes an bestimmten Stellen im Stadtgebiet (Oberflächenqualität und Breite) ▶ Einrichtung neuer Querungshilfen an Stellen mit hohem Bedarf ▶ Ausbau des taktilen Leitsystems sowie Gewährleistung einer durchgehenden Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ▶ Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück durch Prüfung einer Reduktion des MIV
--	---	--

5. MOBILITÄTSLEITBILD RHEDA-WIEDENBRÜCK

Mit dem einstimmigen Beschluss des Rates vom 14.03.2022 die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 um 48 % zu reduzieren, im Vergleich zum Ausgangsjahr 1990, setzte die Stadt Rheda-Wiedenbrück den ersten Schritt in Richtung einer nachhaltigen Mobilität. Um das Ziel der Treibhausgasreduktion angehen zu können, benötigt es jedoch klare kontrollierbare Ziele und eine sukzessive Umsetzung von Maßnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele beitragen. Im folgenden Mobilitätsleitbild werden sechs Leitziele vorgestellt, welche die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in Rheda-Wiedenbrück begleiten werden.

Die Leitziele, die eine Erhöhung oder Reduktion der Modal Split Anteile vorsehen, basieren auf Zahlen der letzten Modal Split Untersuchung für die Stadt Rheda-Wiedenbrück aus dem Jahr 2014 (vgl. Abbildung 3-3). Aufgrund des großen Zeitintervalls zwischen der letzten Modal Split Untersuchung und der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rheda-Wiedenbrück beinhalten die Leitziele, die eine Veränderung des Modal Split Anteils vorsehen, zwei Kennwerte. Der erste Kennwert zeigt auf wie viel Prozent der entsprechende Verkehrsträger haben sollte, um das Klimaschutzszenario erfüllen zu können (bspw. ein Modal Split Anteil im Bereich Fußverkehr von 15 %). Der zweite Kennwert ist dann relevant, wenn aus der Modal Split Untersuchung aus dem Jahr 2023 hervorgeht, dass der erste Kennwert bereits erreicht ist. In diesem Fall sollte eine zusätzliche Steigerung des Modal Split Anteils angestrebt werden, um das übergeordnete Ziel der Treibhausgasreduktion von -48 % so weit wie möglich erreichen zu können. Für den Fußverkehr wäre beispielhaft eine zusätzliche Steigerung von 5 Prozentpunkten am Modal Split anzustreben.

Die sechs Leitziele betreffen die Themenschwerpunkte im Bereich Mobilität, die im Rahmen der Akteursbeteiligung angesprochen sowie aus der Bestandsanalyse abgeleitet werden konnten. Unter dem Motto „**Rheda-Wiedenbrück: nachhaltig und zukunftsorientiert unterwegs!**“ werden folgende Leitziele gemeinsam mit der Bevölkerung der Stadt Rheda-Wiedenbrück verfolgt, um das Hauptziel der Treibhausgasreduktion angehen zu können:

Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!

Stärkung des Fußverkehrs mit Erhöhung des Modal Split Anteils auf mindestens 15 % oder um mindestens 5 Prozentpunkte bis 2030

Anhand eines durchgehenden Fußwegenetzes mit einer hochwertigen Qualität und einer ausreichenden Zahl an sichereren Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen wird die Attraktivität und die Sicherheit des Fußverkehrs nachhaltig erhöht. Gleichzeitig tragen eine vollständige Barrierefreiheit sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im gesamten Stadtgebiet dazu bei, dass der Modal Split Anteil des Fußverkehrs auf kurzen Wegen langfristig steigt und die Bedürfnisse aller Bevölkerungs- und Altersgruppen berücksichtigt werden.



Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!

Stärkung des Radverkehrs mit Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf mindestens 30 % oder um mindestens 6 Prozentpunkte bis 2030

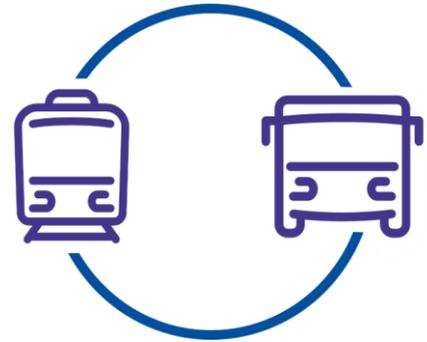
Damit der Radverkehr zukünftig als zentraler Bestandteil der innerstädtischen Verkehre fungieren kann, werden schnelle, bevorrechtigte Verbindungen ausgewiesen und geschaffen. Weiterhin soll eine klare Verkehrsregelung samt einer einheitlichen Beschilderung und einer erhöhten Sichtbarkeit des Radverkehrs dazu beitragen, dass Radfahrende im gesamten Stadtgebiet sicher und bedarfsgerecht unterwegs sein können. Für eine optimale Radverkehrsinfrastruktur wird das Radwegenetz um hochwertige Fahrradabstellanlagen ergänzt.



Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!

Stärkung des straßengebundenen ÖPNV mit Erhöhung des Modal Split-Anteils auf mindestens 20 % oder um mindestens 10 Prozentpunkte bis 2045⁶

Um die gesamte Bevölkerung langfristig mit einem nachhaltigen Mobilitätsangebot versorgen zu können, wird das ÖPNV-Angebot auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnitten. Ergänzend zu den zahlreichen interkommunalen Bus- und Bahnverbindungen soll vor allem der innerstädtische Verkehr mit lokalen und alternativen Angeboten sinnvoll erweitert werden. Ergänzend sorgt die Erhöhung der Barrierefreiheit und die Verbesserung der Informationsvermittlung für ein Angebot, dass von jedem genutzt werden kann.



Gemeinsam sind wir flexibel und vielfältig unterwegs!

Schaffung von attraktiven intermodalen Mobilitätsangeboten

Zur Erhöhung des Modal Split-Anteils im Bereich ÖPNV wird die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs flächendeckend verbessert. Anhand von attraktiven intermodalen Mobilitätsangeboten sowie Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet ist das öffentliche Verkehrsangebot für die Bevölkerung der Stadt Rheda-Wiedenbrück in wenigen Minuten erreichbar.

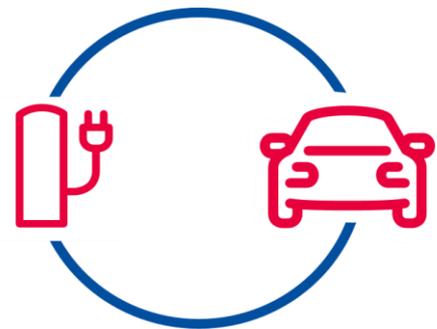


⁶ Anders als bei den anderen Verkehrsträgern ist für den ÖPNV ein Zielwert für das Jahr 2045 festgelegt worden, da eine Veränderung bis 2030, aufgrund der Neuausschreibung des Linienbündels im Jahr 2029, nur schwer erreicht werden kann.

Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!

Schaffung eines nachhaltigen MIV mit einer Reduktion am Modal Split auf mindestens 39 % oder um mindestens 15 Prozentpunkte bis 2030

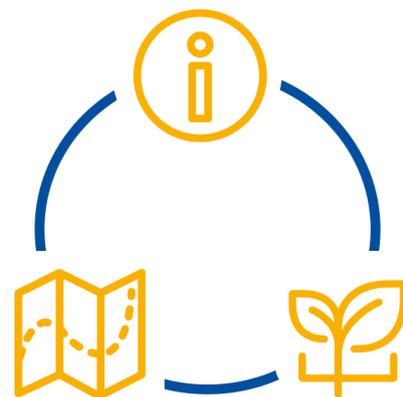
Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse in der Bevölkerung und der Wirtschaft wird eine Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens in der Stadt Rheda-Wiedenbrück angestrebt. Einerseits trägt ein bedarfsgerechtes und zukunftsorientiertes Parkraummanagement sowie eine Attraktivierung und Erweiterung des örtlichen Carsharing-Angebotes zu einer Reduzierung der Pkw-Anzahl im Stadtgebiet bei. Andererseits sollen die verbliebenen Anteile des motorisierten Verkehrs auf umweltfreundlichen Antriebsformen umgestellt werden, sodass die Treibhausgasemissionen, verursacht durch den MIV zurückgehen.



Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!

Schaffung eines Verhaltenswandels in der Bevölkerung sowie Anpassung von Planungsprozessen zugunsten des Umweltverbundes

Um sowohl kurzfristig als auch langfristig die Mobilitätssituation in der Stadt Rheda-Wiedenbrück nachhaltig verändern zu können, werden nachhaltige Mobilitätsformen in städtischen Planungsprozessen vermehrt berücksichtigt. Neben einer Änderung im Planungsverständnis für Mobilität und Verkehr sollen Aufklärung und Sensibilisierung eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Bevölkerung voranbringen.



6. MAßNAHMENKATALOG

Als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rheda-Wiedenbrück sind insgesamt 32 umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet worden. Die zuvor dargestellten Potenziale und Ziele sowie das daraus abgeleitete und am 14.11.2023 beschlossene Mobilitätsleitbild geben die Zielrichtung vor. Eine Übersicht der Einzelmaßnahmen ist nachfolgender Tabelle 6-1 zu entnehmen. Alle Maßnahmen sind in Form einheitlicher Projektsteckbriefe in Anlage 1 zu diesem Konzept beigefügt.

Tabelle 6-1: Maßnahmenkatalog
[eigene Darstellung]

Gemeinsam gehen wir durch Rheda-Wiedenbrück!		Grundlage
F1	Flächendeckender Ausbau der Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge
F2	Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Bestandsanalyse ▶ Anträge
F3	Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Anträge
F4	Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse
Gemeinsam machen wir das Radeln sicher und bequem!		Grundlage
R1	Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
R2	Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
R3	Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch (farbliche) Markierungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse
R4	Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse
R5	Lückenschluss im Radwegenetz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Anträge

R6	Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Anträge
R7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekte für den Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorschlag des Projektteams
Wir schaffen ein attraktives ÖPNV-Angebot für jeden!		Grundlage
ÖV1	Erhöhung der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV und Werksverkehren	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
ÖV2	Einrichten eines zukunftsfähiges und bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot für die kleineren Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge
ÖV3	Schaffung von Stadtbuslinien im Stadtgebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge
ÖV4	Verbesserte Kommunikation / Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge
Gemeinsam sind wir flexibel und vielfältig unterwegs!		Grundlage
IM1	Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Wiedenbrück	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge
IM2	Errichtung von Mini-Mobilstationen in den Wohnsiedlungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Vorschlag des Projektteams
IM3	Einrichten von Fahrradabstellanlagen an allen (regelmäßig genutzten) Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
Wir fahren nachhaltig, gemeinsam und elektrisch!		Grundlage
M1	Ausweitung des Carsharing-Angebots auf die Quartiere und Wohngebiete	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Vorschlag des Projektteams
M2	Einrichten eines nachhaltigen Parkraummanagements in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge

M3	Schaffung eines digitalen Parkleitsystems	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
M4	Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Anträge
M5	Ausbau der dezentralen Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Online-Karte ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
M6	Prüfung und Ausweitung der Einbahnstraßenregelung sowie Straßensperrungen zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehren	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Anträge
M7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit bezgl. Fördermittel und THG-Quoten für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und einer privaten Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
Gemeinsam bewegen wir uns umweltbewusst und rücksichtsvoll!		Grundlage
MM1	Mitgliedschaft der AGFS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorschlag des Projektteams
MM2	Durchführung von Verkehrsversuchen und Modellprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Vorschlag des Projektteams
MM3	Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Vorschlag des Projektteams
MM4	Verbesserung des Baustellenmanagements	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche
MM5	Durchsetzung des Prinzips der selbsterklärenden Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandsanalyse ▶ Vorschlag des Projektteams
MM6	Schulisches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Veranstaltung ▶ Akteursgespräche ▶ Online-Karte ▶ Vorschlag des Projektteams ▶ Anträge
MM7	Betriebliches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorschlag des Projektteams

7. HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

Eine erfolgreiche Umsetzung der entwickelten Maßnahmen ist abhängig von einer zielgerichteten Umsetzungsstrategie. Für das Mobilitätskonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück wurde ein (zeitlicher) Umsetzungsfahrplan sowie eine Kommunikationsstrategie entwickelt. Dabei wurden einige Faktoren aus der Forschung berücksichtigt, die ggf. den entscheidenden Impuls zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen bieten. Die wesentlichen Faktoren werden im Folgenden erläutert.

Menschen tendieren häufig dazu, Umweltprobleme nicht lösungsorientiert, sondern emotional zu lösen. Dazu gehört, dass das umweltschützende Verhalten (bspw. nachhaltiges Mobilitätsverhalten) auf Grund von persönlichen Belangen, gesellschaftlichen Normen oder einer Kosten-/Nutzen-Abwägung vermieden wird. In der Forschung spricht man von sogenannten emotionalen Bewältigungsstrategien. Damit die entwickelten Mobilitäts-Maßnahmen dennoch von der Bevölkerung angenommen und umgesetzt werden, müssen Mechanismen zur Handlungsauslösung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten eingesetzt werden. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Vermeidungsstrategien sowie mögliche Mechanismen zur Handlungsauslösung:

*Tabelle 7-1: Vermeidungsstrategien und Handlungsauslösung
[eigene Darstellung]*

Vermeidungsstrategien	Mechanismen zur Handlungsauslösung
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gleichgültigkeit <ul style="list-style-type: none"> ▶ „Ist mir doch egal“ ▶ Vermeidung von Stress und Schmerz ▶ Rechtfertigung <ul style="list-style-type: none"> ▶ „Ich würde ja mein Auto stehen lassen, aber ich weiß nicht wie“ ▶ Umdeutung der Problemsituation <ul style="list-style-type: none"> ▶ „Die anderen sind viel schlimmer als ich“ / Sozialer Vergleich ▶ Verschiebung von Emotionen <ul style="list-style-type: none"> ▶ „Ich fahre ja schon ab und an Fahrrad“ ▶ Aufmerksamkeit auf kleine positive Dinge lenken 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fördern des Handlungswissens (Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten) ▶ Maßnahmen, die schnell zum Erfolg führen ▶ Niedrigschwellige Einstiegsangebote ▶ Freiwilligkeit, wenig Druck ▶ Dialog statt reiner Information ▶ Belohnungssysteme

Mit diesem Grundlagenwissen aus der Forschung ist es möglich, die entwickelten Maßnahmen durch einen zielgerichteten Umsetzungsfahrplan sowie eine Kommunikationsstrategie umzusetzen und bei der Bevölkerung eine Handlungsauslösung zu erreichen.

7.1 UMSETZUNGSFAHRPLAN

Eine sukzessive Umsetzung der Maßnahmen ist für das Erreichen der Leitziele der nachhaltigen Mobilität in Rheda-Wiedenbrück klar zu empfehlen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass je umzusetzender Einzelmaßnahme ein politischer Beschluss durch den entsprechenden Fachausschuss sowie den Rat notwendig ist.

Um den politischen Gremien einen Orientierungsrahmen an die Hand zu geben, welche Maßnahmen möglichst bevorzugt umgesetzt werden sollten und welche Maßnahmen eher langfristiger Natur sind, sind die Einzelmaßnahmen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen verglichen worden. Besonders hoch priorisiert sind demnach die Maßnahmen, welche das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis folgt aus der Priorisierung der Maßnahmen im Anlagenband 1.

Ausgehend von dieser Priorisierung ist ein Umsetzungsfahrplan erarbeitet worden (vgl. Tabelle 7-2), welcher eine **Empfehlung** der zeitlichen Maßnahmenumsetzung in den nächsten 5-10 Jahren darstellt. Der Umsetzungsfahrplan ist also nicht verbindlich.

Die angesetzten Zeiträume werden nach unterschiedlichen Farbstufen gekennzeichnet:



Abbildung 7-1: Farbliche Kennzeichnung der Laufzeiten zur Umsetzung der Maßnahmen
[eigene Darstellung]

Je nach farblicher Markierung ist davon auszugehen, dass die Einzelmaßnahme innerhalb von einem Jahr, 2-3 Jahren (kurzfristig), 4-5 Jahren (mittelfristig), 6-7 Jahren oder mehr als 7 Jahren (langfristig) umgesetzt werden können. Einige ausgewählte Maßnahmen gilt es darüber hinaus dauerhaft in der kommunalen Planungspraxis zu etablieren bzw. zu berücksichtigen.

Tabelle 7-2: Vorschlag Umsetzungsfahrplan

[eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahme	Prio- risierung	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
F3	Schaffung von neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen	4																										
F1	Flächendeckender Ausbau der Barrierefreiheit	3																										
F4	Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen	3																										
F2	Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)	2																										
R1	Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes	4																										
R6	Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen	4																										
R7	Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekten für den Radverkehr	4																										
R2	Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs	3																										
R3	Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch farbliche Markierungen	3																										
R5	Lückenschluss im Radwegenetz	3																										
R4	Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn	2																										

7.2 KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Eine transparente Kommunikation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hilft, Vertrauen aufzubauen und Akzeptanz zu schaffen. **Informieren – Kooperieren – zum Handeln motivieren** muss der grundsätzliche Leitsatz sein. Eine nachhaltige Kommunikationsstrategie ist von einigen Erfolgsfaktoren abhängig. Auch die beste Idee zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität in einer Kommune kann scheitern, wenn keine adäquate Kommunikationsstrategie die Umsetzung dieser unterstützt.

Zu den Erfolgsfaktoren zählt unter anderem die Nutzung eines Stufenmodells der Kommunikation. Grundlegender Baustein und Basis der Öffentlichkeitsarbeit einer Kommune ist die **Informationsvermittlung**, welche über herkömmliche Informationskampagnen durchgeführt werden kann. Ziel ist es, das Thema Mobilität für die Bürgerschaft greifbar zu machen und auf aktuelle Entwicklungen aufmerksam zu machen. Darüber hinaus können schon hier erste Anreize zur Verhaltensänderung gemacht werden, indem Handlungsalternativen, also nachhaltige Mobilitätsangebote, aufgezeigt werden. Die Informationen dieses ersten Bausteins werden über alle herkömmlichen Kanäle wie die Pressestelle und das Marketing verbreitet. Ziel ist es, eine Kurzwahrnehmung für das Thema Mobilität zu erreichen.

Der zweite Baustein des Stufenmodells fokussiert sich auf eine **differenzierte Ansprache** bestimmter Zielgruppen. Daher ist eine Zielgruppenanalyse essenziell, damit sich verschiedene Akteure angesprochen fühlen. Dabei kommt es darauf an, spezifische Medien für bestimmte Zielgruppen zu nutzen. Eine differenzierte Informationsvermittlung kann per Social Media, Broschüren, Türanhänger, große Presseartikel oder Infostände erfolgen. Darüber hinaus sollte in diesem Baustein der nächste Schritt mitgedacht werden. Die Verteilung von Infomaterial kann mit einem Einleger für eine individuelle Beratung versehen werden.

Der dritte Baustein des Stufenmodells strebt einen **persönlichen Dialog** mit der Bevölkerung an. Ziel ist es, die Bevölkerung von der Intention eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zur tatsächlichen Handlung zu bewegen. Die Intention ergibt sich aus einem Abwägungsprozess der persönlichen Kosten und Nutzen. Sie steht aber noch vor der eigentlichen Handlung und verbleibt oftmals auch an diesem Punkt. Der persönliche Dialog ist daher für eine Handlungsauslösung erforderlich, da dieser die Kosten-/Nutzen-Abwägung des Einzelnen beeinflussen kann. Mithilfe einer gezielten (persönlichen) Beratung oder der Durchführung von Bürger*innen-Veranstaltungen,

können gemeinsam Ziele formuliert sowie das benötigte Handlungswissen vermittelt und gestärkt werden.

Eine weitere Möglichkeit zur Verknüpfung der Informationsvermittlung mit nachhaltigen Handlungsmöglichkeiten ist die Durchführung von temporären Aktionen zum Thema Mobilität. Dazu zählen u. A. Reallabore und Verkehrsversuche oder die Durchführung von Mobilitätstagen. Mithilfe dieser Aktionen besteht die Möglichkeit, mit der Bevölkerung in den Dialog zu treten und neue Mobilitätsformen vorzustellen oder eine mögliche Änderung der aktuellen Verkehrssituation zu erproben. Besonders Menschen, die bisher kaum Berührungspunkte mit nachhaltiger Mobilität haben, können motiviert werden, etwas Neues auszuprobieren.

Aktionen stärken in der Regel die Akzeptanz neuer Maßnahmen, verbessern die Kommunikation zwischen verschiedenen Akteuren der Stadt und fördern die Vorbildfunktion einer Kommune hinsichtlich des nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Weiterhin können die Bemühungen und Aktivitäten der lokalen Initiativen (z.B. Verkehrswendeinitiative, Lokale Agenda, Seniorenbeirat) als Multiplikator eine breitgefächerte Informationsvermittlung und Sensibilisierung in der Bevölkerung genutzt werden.

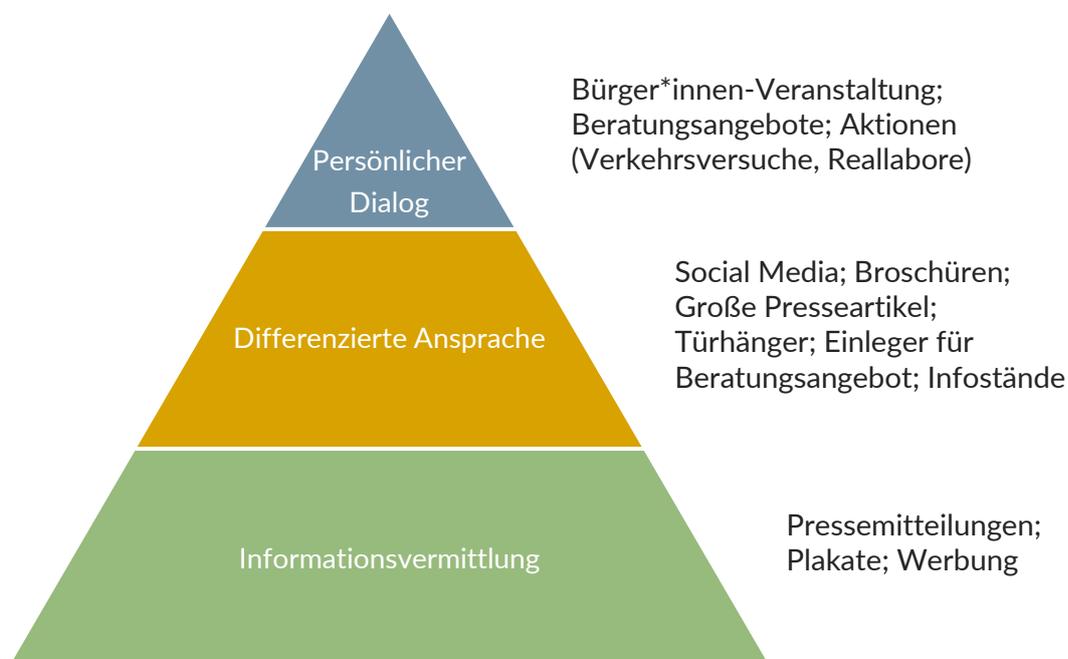


Abbildung 7-2: Bausteine einer erfolgreichen Kommunikationsstrategie
[eigene Darstellung]

8. EVALUATIONSKONZEPT

Mit der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rheda-Wiedenbrück wurden insgesamt 32 Maßnahmen erarbeitet und den jeweiligen Handlungsfeldern zugeordnet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist das Ziel des Konzeptes, wobei der Prozess einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auch mit der Umsetzung aller Maßnahmen nicht abgeschlossen ist. Im Gegenteil: Neben der Maßnahmenumsetzung ist eine kontinuierliche Überprüfung des Projekt- und Umsetzungsfortschritts erforderlich.

Der Erfolg eines Mobilitätskonzeptes ist demnach maßgeblich anhängig von einer Controlling- /Evaluationsstrategie. Diese zielt darauf ab, die Maßnahmenumsetzung zu optimieren, Schwachstellen oder Risiken aufzudecken und ggf. Anpassungen vorzunehmen. Im Kontext der Maßnahmenumsetzung fokussiert sich das Controlling vor allem auf das Monitoring von Maßnahmen sowie die Evaluation dieser. Monitoring beschreibt im Allgemeinen eine Beobachtung des Umsetzungsfortschritts ausgehend vom Status quo, welcher bereits durch die Bestandsanalyse (siehe Kapitel 4) ermittelt wurde. Die Evaluation hingegen bewertet den zuvor ermittelten Umsetzungsfortschritt und leitet Anpassungs- und Verbesserungsstrategien ein.

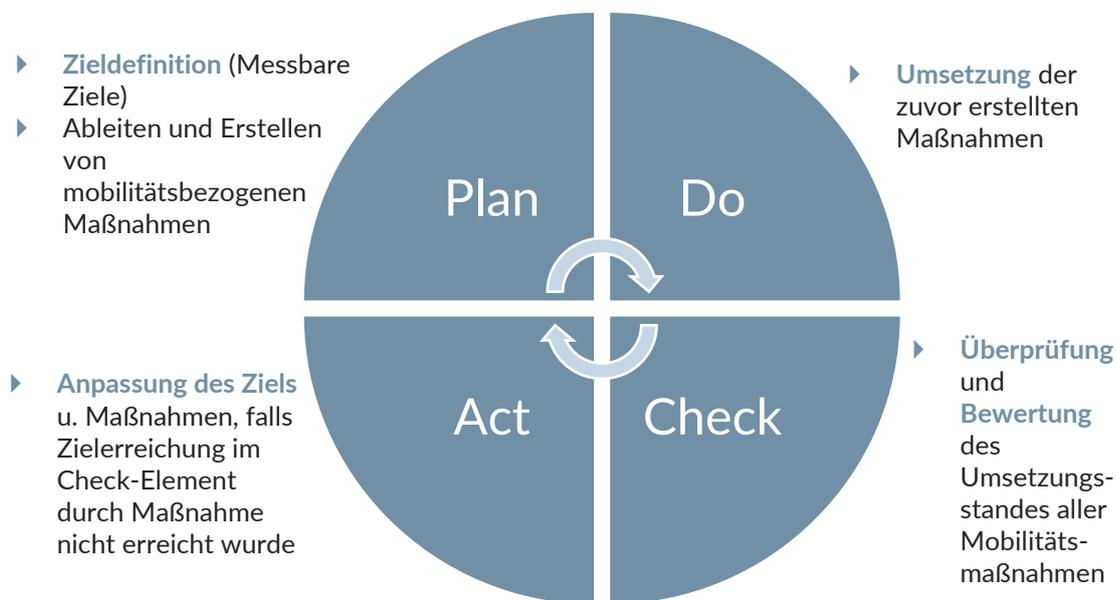


Abbildung 8-1: Elemente eines Controlling-Prozesses nach PDCA-Managementzyklus
[eigene Darstellung]

Abbildung 8-1 zeigt auf, welchen Zyklus der Controlling-Prozess eines Mobilitätskonzeptes durchlaufen muss, um erfolgreich zu sein. Das erste Element **Plan** beschreibt die Notwendigkeit einer Zieldefinition sowie eine Ableitung und Erstellung von mobilitätsbezogenen Maßnahmen. Die Zieldefinition ist essenziell, da nur so ein Umsetzungsfortschritt messbar wird. Das zweite Element **Do** beschreibt die Umsetzungsphase aller Maßnahmen. Monitoring und Evaluation sind Bestandteile des dritten Elementes **Check**. Hier wird der Umsetzungsstand aller Mobilitätsmaßnahmen überprüft und bewertet. Das vierte Element **Act** beschreibt schließlich eine Anpassung / Neuausrichtung nicht erreichter Ziele und Maßnahmen, was den Zyklus schließt.

Zur erfolgreichen Einbettung von Monitoring und Evaluation in die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist es von hoher Bedeutung, einen zentralen Anlaufpunkt bzw. eine (operative) Steuerungsebene zu schaffen, welche das Controlling leitet und in regelmäßigen Abständen den Projektfortschritt überprüft und ggf. Anpassungen initiiert. Durch die Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers hat die Stadt Rheda-Wiedenbrück bereits eine Person, die den Prozess seitens der kommunalen Verwaltung begleiten und ggf. anpassen kann.

Die Controlling-Strategie wird zeitlich in zwei Zeiträumen durchgeführt. Folgende Eckpunkte werden während der Erstellung des Mobilitätskonzeptes festgelegt.

- ▶ **Zieldefinition** in einem Mobilitätsleitbild
- ▶ Verknüpfung von geeigneten **Maßnahmen** aus dem erstellten Maßnahmenkatalog
- ▶ Verknüpfung mit **Indikatoren** für das Monitoring (siehe Kapitel 8.1)
- ▶ Festlegung **Zeitintervallen** bzw. Zeitpunkten für das Monitoring

Nach der Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes und der Umsetzung der ersten Maßnahmen werden folgende Eckpunkte sukzessive durch die Stadt ausgefüllt.

- ▶ Erfassung des **Status quo** der Umsetzung anhand der Ergebnisse des Monitorings
- ▶ **Evaluation** anhand der Evaluations-Instrumente (siehe Kapitel 8.2)
- ▶ Ziel erreicht? **Ja/Nein**
- ▶ Festlegung des **weiteren Vorgehens**, Anpassung der Maßnahmen, weitere Handlungsschritte zur Erreichung des Ziels

8.1 MONITORING

Das Monitoring des Umsetzungsstandes aller Maßnahmen, ist durch diverse Indikatoren möglich. Diese lassen sich unterscheiden in quantitative, qualitative Indikatoren sowie Indikatoren, die sich für ein automatisiertes Monitoring eignen. Im Folgenden werden mögliche Indikatoren für ein Mobilitäts-Monitoring aufgezeigt.

Quantitative Indikatoren

Modal Split

Unter Modal Split werden die Daten zur Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel sowie den Fußverkehr bezeichnet. Der Modal Split ist ein gutes Werkzeug, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und insbesondere auch um Veränderungen über die Zeit zu erkennen. Eine regelmäßige Ermittlung des kommunalen Modal Split (ca. alle 5-10 Jahre) kann Entwicklungstendenzen in der Zusammensetzung des Verkehrs aufdecken und bietet daher ein gutes Instrument zur Überprüfung des Maßnahmenfortschritts bzw. der Wirkung von realisierten Maßnahmen. Für den Kreis Gütersloh wurde im Jahr 2023 eine kreisweite Modal Split-Befragung durchgeführt, sodass im Jahr 2024 neue Daten für die Stadt Rheda-Wiedenbrück vorliegen werden.

THG-Bilanz

Eine Treibhausgasbilanzierung (= THG-Bilanz) dient Kommunen oder Unternehmen als Bestandsaufnahme aller für den Klimaschutz relevanten Aktivitäten. Eine THG-Bilanz gibt an, wie viele Tonnen klimarelevanter Treibhausgase – je Kommune oder Unternehmen - jährlich verursacht werden. THG-Bilanzen bieten zudem die Grundlage für ein Controlling und machen Erfolge sichtbar. Hinsichtlich des vorliegenden Konzeptes bzw. der Maßnahmen-Umsetzung kann eine THG-Bilanz bspw. genutzt werden, um zu überprüfen, inwiefern eine klimafreundlichere Entwicklung des Mobilitätssektors festzustellen ist. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine genaue Bestimmung von THG-Emissionen durch den Verkehrssektor schwierig ist. Dies liegt einerseits an nicht-beeinflussbare Durchgangsverkehren und andererseits daran, dass Mobilität und Verkehr über Stadt- und Kreisgrenze hinweg praktiziert wird und eine Berücksichtigung einer Teilstrecke nur bedingt möglich ist.

Diesbezüglich sind i.d.R. alle fünf Jahre die verkehrsbedingten THG-Emissionen zu berechnen und zu vergleichen (vgl. Service- und Kompetenzzentrum kommunaler Klimaschutz 2022).

Verkehrszählung

Auf Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen werden in 5-Jahres-Intervallen Straßenverkehrszählungen vom Land Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Diese geben Aufschluss über das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich.

Ergänzend zur landesweiten Straßenverkehrszählung können auch die Verkehrsstärken auf kommunalen Straßen oder an kommunalen/öffentlichen Einrichtungen (bspw. mit erhöhtem Sicherheitsbedarf) von großer Relevanz sein und erhoben werden. Gleichmaßen können auch weitere Verkehrsträger auf diese Weise erhoben werden. Anhand der Ergebnisse können Rückschlüsse auf weitere erforderliche Maßnahmen oder die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen gezogen werden.

Es bietet sich an, Verkehrszählungen vor allem für die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen durchzuführen, welche eine Reduktion des MIV und eine Stärkung des Radverkehrs als Zielsetzung haben. Mittels einer Verkehrszählung und in Verbindung mit dem Modal Split kann zum Beispiel überprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken zugunsten des Radverkehrs entwickelt haben.

Fortschritt Radwegeausbau (in km)

Um den Fortschritt des Radwegeausbaus messbar zu machen, bietet sich die Zählung aller neu hinzugekommener Kilometer Radwege an. Es ist darauf zu achten, alle Radwege, unabhängig von ihrer Straßenbaulast, mit aufzunehmen. Das gilt sowohl für selbstständige Radwege, welche vor allem in der Baulast der Stadt liegen, als auch für unselbstständige Radwege, welche in der Baulast der jeweils zugehörigen Straße liegen. Zusätzlich können Radwege mit erhöhten Anforderungen an den Radverkehr gezählt werden. Dazu gehören bspw. geschützte Radfahrstreifen. Für ein vollständiges Monitoring sollte die Stadt jedoch den Ausbau aller Radwege beobachten.

Anzahl sicherer Abstellanlagen

Ein Teil der Radverkehrsinfrastruktur sind Fahrradabstellanlagen, welche sich grundsätzlich zählen lassen können. Dabei ist darauf zu achten, einen Fokus auf moderne und sichere Abstellanlagen (Anlehnbügel, Fahrradboxen) zu richten.

Anteil E-Autos

Das Kraftfahrtbundesamt gibt jedes Jahr eine Statistik zum Fahrzeugbestand nach Kraftstoffart und Zulassungsbezirk (FZ1) heraus. Die Zahlen geben in Verbindung mit den Zahlen der Fahrzeugbestände nach Gemeinden (FZ3) einen guten Überblick, wie viele elektrisch betriebene Pkw in der Stadt gemeldet sind.

Anzahl Ladepunkte

Um den Fortschritt der Elektromobilität zu überprüfen, sollten alle Ladepunkte, die in der Stadt verfügbar sind, gezählt werden. Dabei ist zu unterscheiden zwischen öffentlichen und halb-öffentlichen Ladepunkte.

Verhältnis E-Autos / Ladepunkte

Ein wichtiger Indikator zur Veranschaulichung des Fortschritts der Ladeinfrastruktur ist das Verhältnis von E-Autos zu Ladepunkten. So kann individuell überprüft werden, wie viele Ladepunkte aktuell noch in der Stadt errichtet werden müssen. Bei der Bewertung des Verhältnisses von E-Autos und Ladepunkten ist jedoch der Anteil an privaten Lademöglichkeiten zu berücksichtigen.

Überprüfung Verkehrsunfallzahlen

Polizeilich erfasste Unfälle werden statistisch aufbereitet. Den Verkehrsunfallzahlen lassen sich räumliche Erkenntnisse (bspw. Unfallhäufungspunkte) oder Erkenntnisse bzgl. einzelnen Verkehrsträgern (bspw. Art des Unfalls) entnehmen. Eine regelmäßige Betrachtung und Auswertung der Verkehrsunfallzahlen kann im Rahmen der Erfolgskontrolle Auskunft darüber geben, inwiefern (Teil-)Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöhen und die Zahl der erfassten Verkehrsunfälle abnimmt. Gleichmaßen zeigen ggf. neu entstandene Unfallhäufungspunkte Stellen auf, an denen zukünftig gezielt weitere Maßnahmen initiiert werden sollten.

Geschwindigkeitskontrollen

Einige Maßnahmen sollen eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs bewirken. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen lassen sich über temporäre oder dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen bewerten.

Befragungen

Befragungen der Bevölkerung, von Unternehmen oder Zielgruppen stellen ein gängiges Instrument zur Erhebung von Daten dar. Auf diese Weise können unkompliziert Rückschlüsse auf die individuelle Wahrnehmung bestimmter

Personengruppen gezogen werden. Mit Hilfe der Daten können die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung überprüft werden. Die Erfahrungen der Bevölkerung können in allen Bereichen Rückschlüsse auf Veränderungen bieten. Besonders Maßnahmen, deren Überprüfung eher technischer Art oder neuartig sind, können so besser beurteilt werden.

ADFC-Fahrradclimatest

Der Fahrradclimatest ist eine nicht repräsentative Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Alle zwei Jahre wird eine Online-Umfrage zur Zufriedenheit der Fahrradfahrenden durchgeführt. Durch diese Regelmäßigkeit lassen sich Veränderungen im Zeitverlauf darstellen. Die grundlegende Wirksamkeit von Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Radverkehr lässt sich mittels dieser Datengrundlage erfassen.

Qualitative Indikatoren

Elektrifizierung Fuhrpark

Der Fortschritt der Elektrifizierung kann nicht nur im privaten, sondern auch im öffentlichen Bereich beobachtet werden. Dazu bietet es sich an, den Fuhrpark der Stadt, inklusive der Verwaltung und aller Gesellschaften, in einem Monitoring zu beobachten. Besonders der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Fuhrpark kann ein Indikator für die Elektromobilität der Stadt darstellen. Vorteilhaft ist hier der einfache Zugang zu diesen Daten.

Verkehrsbeobachtung

Eine allgemeine Beobachtung des ruhenden und/oder fließenden Verkehrs gibt Aufschluss über das Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmenden in bestimmten Situationen (bspw. Parksuchverkehr etc.). Darüber hinaus ermöglicht eine solche Beobachtung die Herleitung von Rückschlüssen bzgl. des Verkehrsflusses/einer Staubildung o.ä. anhand der Ergebnisse lassen sich ebenso Rückschlüsse zur Wirkungsweise der Maßnahmen ziehen.

Automatisiertes Monitoring

Beim Monitoring sollte in Zukunft vor allem auf ein automatisiertes Monitoring gesetzt werden. Dieses beschreibt eine automatisierte Sammlung und Analyse von Mobilitätsdaten. Vorteilhaft ist, dass sich der zeitliche Aufwand vor allem auf die Installation des Monitoringsystems beschränkt. Dies spart langfristig personelle und

finanzielle Ressourcen ein und garantiert einen Monitoring-Prozess über einen langen Zeitraum hinweg.

Für das automatisierte Monitoring bieten sich besonders Verkehrsdaten an, welche bspw. mittels Zählstellen gesammelt werden. Dabei können alle Verkehrsmittel, der Fußverkehr oder Daten aus dem ÖPNV eine Rolle spielen.

Neben der Sammlung und Analyse von Daten können diese darüber hinaus über ein Dashboard veröffentlicht werden. Durch die Entwicklung eines Dashboards/Fortschrittsmonitors zur „Live-Anzeige“ der gesammelten Daten kann die Bevölkerung passiv in den Monitoring-Prozess einbezogen werden. Die Informationen können nach Themenfeldern sortiert angezeigt werden und mit passenden Maßnahmen, die die Kommune bezüglich des Themenbereiches geplant hat, verknüpft werden. Dies fördert zum einen die Kommunikation zwischen Stadt und Bevölkerung und stärkt darüber hinaus die Vorbildfunktion der Kommune.

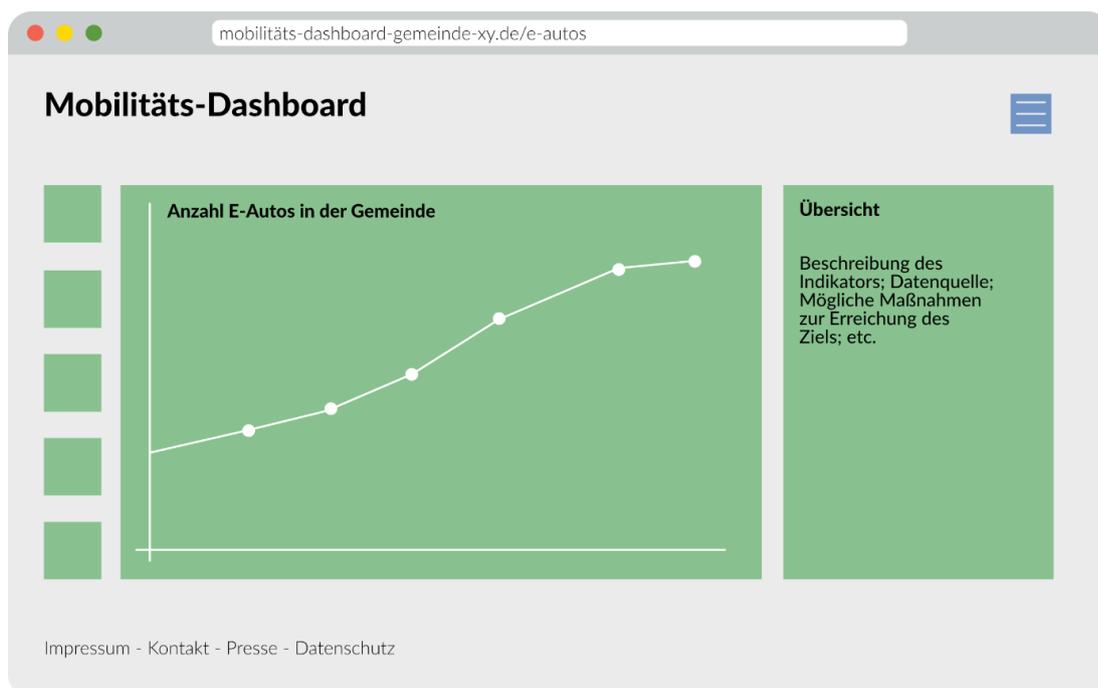


Abbildung 8-2: Beispiel Mobilitäts-Dashboard
[eigene Darstellung]

Nachfolgende Tabelle zeigt Erfolgsindikatoren auf, anhand derer die Projekt- und Prozessevaluierung durchgeführt werden kann. Weitere Indikatoren können nach Notwendigkeit oder aus gemachten Erfahrungen heraus ergänzt werden.

Tabelle 8-1: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen
[eigene Darstellung]

Ziel	Maßnahme	Monitoring-Indikator	Zeitintervall / Zeitpunkt	
Stärkung des Fußverkehrs mit Erhöhung des Modal Split Anteils auf mindestens 15 % oder um mindestens 5 % bis 2030	F1: Flächendeckender Ausbau der Barrierefreiheit	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre	
		▶ Verkehrsbeobachtung (Begehung)	▶ Bevor und nach der Umsetzung	
	F2: Ausweitung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten (ggf. im gesamten Stadtgebiet)	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre	
		▶ Befragungen	▶ Unmittelbar nach der Umsetzung	
	F3: Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten an relevanten Stellen	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre	
		▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen	▶ Jährlich	
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung	
	F4: Bedarfsorientierte Beleuchtung von Geh- und Radwegen	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre	
		▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen	▶ Jährlich	
		▶ Befragungen	▶ Unmittelbar nach der Umsetzung	
	Stärkung des Radverkehrs mit Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf mindestens 30 % oder um mindestens 6 % bis 2030	R1: Einrichtung von Radvorrangrouten und Schaffung eines Vorbehaltsnetzes	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
			▶ ADFC-Fahrradclimatest	▶ Alle 2 Jahre
▶ Verkehrszählung (Radverkehr)			▶ Alle 5 Jahre	
R2: Anpassung von Querungshilfen zugunsten des Radverkehrs		▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre	
		▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen	▶ Jährlich	
		▶ ADFC-Fahrradclimatest	▶ Alle 2 Jahre	
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung	
R3: Erhöhung der Erkennbarkeit des Radverkehrs durch (farbliche) Markierungen		▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre	
		▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen	▶ Jährlich	
		▶ ADFC-Fahrradclimatest	▶ Alle 2 Jahre	
			▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung

	R4: Einheitliche Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren auf der Fahrbahn	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen	▶ Jährlich
		▶ ADFC-Fahrradklimatest	▶ Alle 2 Jahre
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung
	R5: Lückenschluss im Radwegenetz	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Fortschritt Radwegeausbau (in km)	▶ Jährlich
		▶ ADFC-Fahrradklimatest	▶ Alle 2 Jahre
	R6: Ausbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Anzahl sicherer Abstellanlagen	▶ Jährlich
		▶ ADFC-Fahrradklimatest	▶ Alle 2 Jahre
	R7: Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit zu Regelungen und Sicherheitsaspekte für den Radverkehr	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen	▶ Jährlich
▶ ADFC-Fahrradklimatest		▶ Alle 2 Jahre	
Stärkung des straßengebundenen ÖPNV mit Erhöhung des Modal Split-Anteils auf mindestens 20 % oder um mindestens 10 % bis 2045	ÖV1: Erhöhung der Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Fahrgastzählung	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Befragungen	▶ Alle 2-3 Jahre
	ÖV2: Einrichten eines zukunftsfähiges und bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot für die kleineren Stadtteilen	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Fahrgastzählung	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Befragungen	▶ Alle 2-3 Jahre
	ÖV3: Schaffung von Stadtbuslinien im Stadtgebiet	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Fahrgastzählung	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Befragungen	▶ Alle 2-3 Jahre
	ÖV4: Verbesserte Kommunikation / Informationsvermittlung von ÖPNV-Angeboten	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Befragungen	▶ Alle 2-3 Jahre

Schaffung von attraktiven intermodalen Mobilitätsangeboten	IM1: Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Wiedenbrück	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Befragungen	▶ Bevor und nach der Umsetzung, Wiederholung nach 1-2 Jahren
	IM2: Errichtung von Mini-Mobilstationen in den Wohnsiedlungen	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Anzahl errichteter Mobilstationen	▶ Nach 5 Jahren
		▶ Befragungen	▶ Bevor und nach der Umsetzung, Wiederholung nach 1-2 Jahren
	IM3: Einrichten von Fahrradabstellanlagen an allen (regelmäßig genutzten) Haltestellen	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
▶ Anzahl sicherer Abstellanlagen		▶ Jährlich	
Schaffung eines nachhaltigen MIV mit einer Reduktion am Modal Split auf mindestens 39 % oder um mindestens 15 % bis 2030	M1: Ausweitung des Carsharing-Angebots auf die Quartiere und Wohngebiete	▶ Verkehrszählung	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Anzahl zugelassener Pkw	▶ Jährlich
		▶ Befragungen	▶ Alle 2-3 Jahre
		▶ Nutzungsanalyse	▶ Jährlich
	M2: Einrichten eines sinnvollen Parkraummanagements in den Innenstädten von Rheda und Wiedenbrück	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ THG-Bilanz	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung
		▶ Verkehrszählung	▶ Jährlich
		▶ Befragungen	▶ Nach 6-24 Monaten
	M3: Schaffung eines digitalen Parkleitsystems	▶ THG-Bilanz	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung
		▶ Verkehrszählung	▶ Bevor und nach der Umsetzung
		▶ Befragungen	▶ Nach der Umsetzung, ggf. wiederholen
	M4: Prüfen von Geschwindigkeitsreduktionen für den MIV	▶ THG-Bilanz	▶ Alle 5 Jahre
		▶ Überprüfung Verkehrsunfalldaten	▶ Jährlich

		▶ Geschwindigkeitskontrollen	▶ In regelmäßigen Abständen (alle 3 oder 6 Monate)
	M5: Ausbau der dezentralen Ladeinfrastruktur	▶ Anteil E-Autos	▶ Jährlich
		▶ Anzahl Ladepunkte (öffentlich)	▶ Jährlich
		▶ Verhältnis E-Autos / Ladepunkte	▶ Jährlich
	M6: Prüfung und Ausweitung der Einbahnstraßenregelung sowie Straßensperrungen zur Verhinderung von Durchfahrtsverkehren	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Verkehrszählung	▶ Bevor und nach der Umsetzung
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Bevor und nach der Umsetzung
	M7: Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit bezgl. Fördermittel und THG-Quoten für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und einer privaten Ladeinfrastruktur	▶ Anzahl E-Autos	▶ Jährlich
		▶ Anzahl Ladepunkte (privat)	▶ Jährlich
	Schaffung eines Verhaltenswandels in der Bevölkerung sowie Anpassung von Planungsprozessen zugunsten des Umweltverbundes	MM1: Mitgliedschaft der AGFS	▶ Mitgliedschaft
MM2: Durchführung von Verkehrsversuchen und Modellprojekten		▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Überprüfung Verkehrsunfalldaten	▶ Jährlich
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Vor, während und nach den Projekten
		▶ Befragungen	▶ Während und nach den Projekten
MM3: Grundsatzentscheid für eine bevorrechtigte Berücksichtigung des Umweltverbundes bei zukünftigen Planungen		▶ Beschluss	▶ einmalig
		▶ Anzahl umgesetzter Planungen / Baumaßnahmen mit Berücksichtigung des Umweltverbundes	▶ Jährlich
MM4: Verbesserung des Baustellenmanagements		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ Stichprobenweise (alle 3-6 Monate)
		▶ Befragungen (allgemein)	▶ anlassbedingt
MM5: Durchsetzung des Prinzips der		▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre

	selbsterklärenden Infrastruktur	▶ Befragungen	▶ Alle 5 Jahre
	MM6: Schulisches Mobilitätsmanagement	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Verkehrsbeobachtung	▶ In regelmäßigen Abständen (1-2x im Jahr)
		▶ Befragungen	▶ Am Anfang jährlich, dann in regelmäßige Abstände (alle 2-3 Jahre)
	MM7: Betriebliches Mobilitätsmanagement	▶ Modal Split	▶ Alle 5-10 Jahre
		▶ Befragungen	▶ Am Anfang jährlich, dann in regelmäßige Abstände (alle 2-3 Jahre)
		▶ Elektrifizierung Fuhrpark	▶ Jährlich

8.2 EVALUATION

Um den Projekt-/Umsetzungsfortschritt beurteilen zu können, empfiehlt es sich, in regelmäßigen Abständen eine Maßnahmenevaluation durchzuführen. Die Evaluation beschreibt eine Bewertung des Umsetzungsstandes aller Maßnahmen und baut auf den Erkenntnissen des Monitorings auf. Dazu lassen sich zum einen die quantitativen und qualitativen Ergebnisse des Monitorings mit den zuvor definierten Zielen abgleichen. Zum anderen können folgende Fragestellungen als Ansatzpunkte einer detaillierten Bewertung des Umsetzungsfortschritts genutzt werden.

Tabelle 8-2: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen

[Eigene Darstellung]

Prozessschritt	Fragestellungen
Netzwerk-Bildung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind neue Partnerschaften zwischen Beteiligten 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"> ▶ Hat die Maßnahmen die gezielte Auswirkung bewirkt? ▶ Konnte die Maßnahme zur einer (langfristigen) Verbesserung der Situation beitragen?
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 Beteiligter	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind alle Beteiligten ausreichend eingebunden? ▶ Konnten weitere Beteiligte 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?

9. ZUSAMMENFASSUNG

Die Themen Mobilität, Nachhaltigkeit und Klimaschutz begleiten die Stadt Rheda-Wiedenbrück schon seit einigen Jahren. Dementsprechend wurden bereits in der Vergangenheit auf verschiedenen Ebenen einige Konzepte erstellt, die das Ziel der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Rheda-Wiedenbrück verfolgen.

Auf der Ebene des Kreises Gütersloh wurde unter anderem eine Mobilitätsbefragung durchgeführt und 2016 die Mobilitätsstrategie für den Kreis erstellt. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat daraufhin unter anderem ein Mobilitätskonzept zum Radverkehr (2017) aufgestellt. Seit 2018 besteht für den Stadtteil Rheda außerdem eine Parkraumanalyse und das ISEK für den Stadtteil und seit 2021 ein Verkehrskonzept für die Innenstadt. Für den Stadtteil Wiedenbrück liegt ebenfalls bereits eine Verkehrsuntersuchung (2015) vor, sowie ein ISEK (2022).

Aufbauend auf den bestehenden Planungen und unter Berücksichtigung der aktuellen Herausforderungen, wie veränderte Anforderungen an die Mobilität, neue technologische Fortschritte sowie gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse, stellt das vorliegende integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück einen weiteren Schritt für die zukünftige Entwicklung der nachhaltigen Mobilität dar. Kernbaustein des Konzeptes ist die Entwicklung einer Strategie inklusive eines individuellen Maßnahmenkataloges für die Herstellung einer an die Bedürfnisse angepassten, verbesserten und für die Zukunft gesicherten Mobilität in Rheda-Wiedenbrück. Hauptziele der Strategie sind, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren und damit einen Beitrag zu der von der Stadt beschlossenen Reduktion der Treibhausgasemissionen um 48 % bis zum Jahr 2030 (im Vergleich zu 1990) zu leisten und gleichzeitig die gesamte Bevölkerung, unabhängig des Alters, des gesundheitlichen Zustands oder des Einkommens, langfristig ein attraktives Mobilitätsangebot sichern zu können.

Die Bestandsanalyse, welche in verschiedene Verkehrsträger und Querschnittsthemen differenziert wurde, legt dar, dass der umweltschädliche MIV in Rheda-Wiedenbrück mit 54,6 % am Modal Split der Hauptverkehrsträger ist. Weiterhin werden die Handlungsfelder Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr sowie Fußverkehr analytisch betrachtet. Ausgehend von diesen Analysen können eine Vielzahl von Erkenntnissen und Potenzialen abgeleitet werden. Als Hauptziele lassen sich vor allem eine Stärkung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV bei erkennen. Darüber hinaus besteht großes Potenzial bei der

Verbesserung der Erreichbarkeiten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, einem Ausbau der Barrierefreiheit, der Schaffung von intermodalen Knotenpunkten sowie der Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen. Die Erkenntnisse und Potenziale sind in die Leitbild- und Maßnahmenentwicklung eingeflossen.

Die Potenziale sind anschließend in einem Mobilitätsleitbild (Ziel-Vision) zusammengefasst worden. Dabei zeigen die einzelnen Leitziele, wie die zukünftige Mobilität in der Stadt Rheda-Wiedenbrück aussehen sollte, um die übergeordneten Zielsetzungen auf Stadtebene zu erreichen. Folgende Leitziele, basierend auf der letzten Modal Split Untersuchung aus dem Jahre 2014, wurden dahingehend definiert:

- ▶ *Stärkung des Fußverkehrs mit Erhöhung des Modal Split Anteils auf mindestens 15 % oder um mindestens 5 Prozentpunkte bis 2030*
- ▶ *Stärkung des Radverkehrs mit Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf mindestens 30 % oder um mindestens 6 Prozentpunkte bis 2030*
- ▶ *Stärkung des straßengebundenen ÖPNV mit Erhöhung des Modal Split Anteils auf mindestens 20 % oder um mindestens 10 Prozentpunkte bis 2045*
- ▶ *Schaffung von attraktiven intermodalen Mobilitätsangeboten*
- ▶ *Schaffung eines nachhaltigen MIV mit einer Reduktion am Modal Split auf mindestens 39 % oder um mindestens 15 Prozentpunkte bis 2030*
- ▶ *Schaffung eines Verhaltenswandels in der Bevölkerung sowie Anpassung von Planungsprozessen zugunsten des Umweltverbundes*

Diese sechs Leitziele sind richtungsweisend für die Entwicklung der Maßnahmen, denn diese sind darauf aufbauend und unter Berücksichtigung der Analyse-Ergebnisse partizipativ erarbeitet worden. Insgesamt stehen nun 32 Maßnahmen in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Intermodalität, Motorisierter Individualverkehr sowie Mobilitätsmanagement, welche dazu beitragen sollen den formulierten Ziel-Zustand langfristig zu erreichen. Jede Maßnahme ist dabei in einem Maßnahmensteckbrief dargestellt und dieser beinhaltet neben einer Maßnahmenbeschreibung eine Übersicht über die erforderlichen Handlungsschritte, die Verantwortlichkeiten, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sowie die Abschätzung der Umsetzbarkeit. Abschließend sind die Maßnahmen bewertet und untereinander priorisiert worden, um aufzuzeigen welche Maßnahmen möglichst kurzfristig umgesetzt werden sollten. Die Maßnahmensteckbriefe sind dem Mobilitätskonzept als Anlage 1 in einem eigenständigen Maßnahmenkatalog beigefügt.

Mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes ist der Prozess der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Rheda-Wiedenbrück noch nicht abgeschlossen - im Gegenteil. In den kommenden Jahren gilt es die gewonnenen Erkenntnisse zu berücksichtigen und erarbeitete Maßnahmen oder auch zusätzliche und weiterführende Maßnahmen umzusetzen sowie den Prozess dauerhaft zu verstetigen. Um eine Dauerhaftigkeit der Entwicklungen zu gewährleisten ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle zu empfehlen. Wie diese ablaufen kann, ist daher in einem Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie Evaluationskonzept beschrieben.

Neben der Umsetzung einzelner Maßnahmen kommt vor allem einer dauerhaften Einbeziehung und Sensibilisierung der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Nur mit Hilfe einer transparenten und fortwährenden Öffentlichkeitsarbeit kann langfristig eine ausreichende Akzeptanz für die Mobilitätswende erreicht werden: Nur wenn alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen, können die Ziele einer nachhaltigen Mobilität und der generellen THG-Reduktion und insgesamt lebenswerteren Stadt Rheda-Wiedenbrück erreicht werden.

10. LITERATURVERZEICHNIS

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2016): „To make people bike more often“. Abrufbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsfoerderung/Download/ADFC-Leitlinien_Fahrradinfrastruktur.pdf
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Verkehr in Zahlen 2018/2019. 47. Jahrgang. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2019.html
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Abrufbar unter: <https://www.vdv.de/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-low-bmvi.pdf>
- Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (2021): Verkehrskonzept Innenstadt Rheda.
- Bundesministerium der Justiz (o.J.): Personenbeförderungsgesetz (PBefG).
- Bundesnetzagentur (2023): Ladesäulenkarte. Abrufbar unter: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html;jsessionid=ECA9B1B6F6FOCC5C3283F3E0C22A713E>
- CIMA Beratung + Management GmbH (2019): Gewerbe- und Industrieflächenentwicklungskonzept Rheda-Wiedenbrück.
- Die Glocke (2021): Fahren bald 200 E-Roller durch Rheda-Wiedenbrück? Abrufbar unter: https://www.die-glocke.de/kreis-guetersloh/rheda-wiedenbrueck/artikel/fahren-bald-200-e-roller-durch-rheda-wiedenbrueck-1669397414?bo_pwl=1&cHash=7a5d8f1944718e38d6640cec487bd789
- DLR, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2015): Intermodalität. Abrufbar unter: https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU_Intermodalitaet.pdf
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt), Ausgabe 2006, Köln.
- FUSS e.V. (o.J.): Gehweg-Breite: Nach Richtlinien 2,50 Meter. Abrufbar unter: <https://www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>
- GoingElectric GmbH (2023): Ladesäulen in Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland/>

- Herz, R. (1991): Inwieweit induzieren neue Straßen zusätzlichen Verkehr? Abrufbar unter:
<https://gfr.ersa.org/gfr/seminarberichte/Nr.29%20-%20Februar%20Maerz%201990/Inwieweit%20induzieren%20neue%20Strassen%20zusaetzlichen%20Verkehr.PDF>
- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Kommunalprofil Rheda-Wiedenbrück. Abrufbar unter:
<https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05754028.pdf>
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2023): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, 1. Januar 2023 (FZ 3). Abrufbar unter:
https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2023): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 1. Januar 2023 (FZ1). Abrufbar unter:
https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz1_b_uebersicht.html
- Kreis Gütersloh (2023): Bevölkerung im Kreis Gütersloh. Abrufbar unter:
<https://www.kreis-guetersloh.de/unser-kreis/unsere-region/zahlen-daten-fakten/bevoelkerung-im-kreis-guetersloh/>
- Kreis Gütersloh (2022): Der Kreis Gütersloh: Zahlen, Daten, Fakten.
- Kreis Gütersloh (2014): Ergebnisse der Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh.
- Landesbetrieb Straßenbau NRW (2023): Verkehrsdaten 2021. Abrufbar unter:
<https://www.nwsib-online.nrw.de/>
- Lokale Agenda 21 Rheda-Wiedenbrück (o.J.): Verkehrsumfrage.
- Michler, O. (2015): „Innovative Verkehrstelematik für Verkehrsinformation, Navigation und Routenführung“. Abrufbar unter: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/vis/itvs/ressourcen/dateien/Studium/studium_generale_WS1516_LSMichler.pdf?lang=de
- Ministerium des inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): Geltende Gesetze und Verordnungen (SGV. NRW). Abrufbar unter:
https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=9&ugl_nr=93&bes_id=3913&aufgehoben=N
- Nts Ingenieurgesellschaft mbH (2016): Mobilitätskonzept Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück.
- Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH (2022): ISEK Historischer Stadtkern Wiedenbrück+.

- Stadt+Handel Beckmann und Föhner Stadtplaner PartGmbH (2017): Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Rheda-Wiedenbrück.
- Stadt Rheda-Wiedenbrück (2023a): Schülerzahlen der Kitas und Schulen in Rheda-Wiedenbrück.
- Stadt Rheda-Wiedenbrück (2023b): Parkraum in Rheda und Wiedenbrück.
- Stadt Rheda-Wiedenbrück (2022): Geschwindigkeitsmessungen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024a): Pendleratlas Deutschland.
Abrufbar unter: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2023b): Unfallatlas Deutschland.
Abrufbar unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/?BL=NW>
- Transdev Ostwestfalen GmbH (o.J.): Linienfahrpläne Kreis Gütersloh. Abrufbar unter: <https://teutoowl.de/owlv/linienfahrplaene/kreis-gt.php?navanchor=2110035>
- UBA, Umweltbundesamt (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovation für eine nachhaltige Mobilität. Abrufbar unter: umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation_0.pdf
abgerufen
- WoltersPartner Architekten & Stadtplaner GmbH (2018): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt Rheda.

11. ANHANG

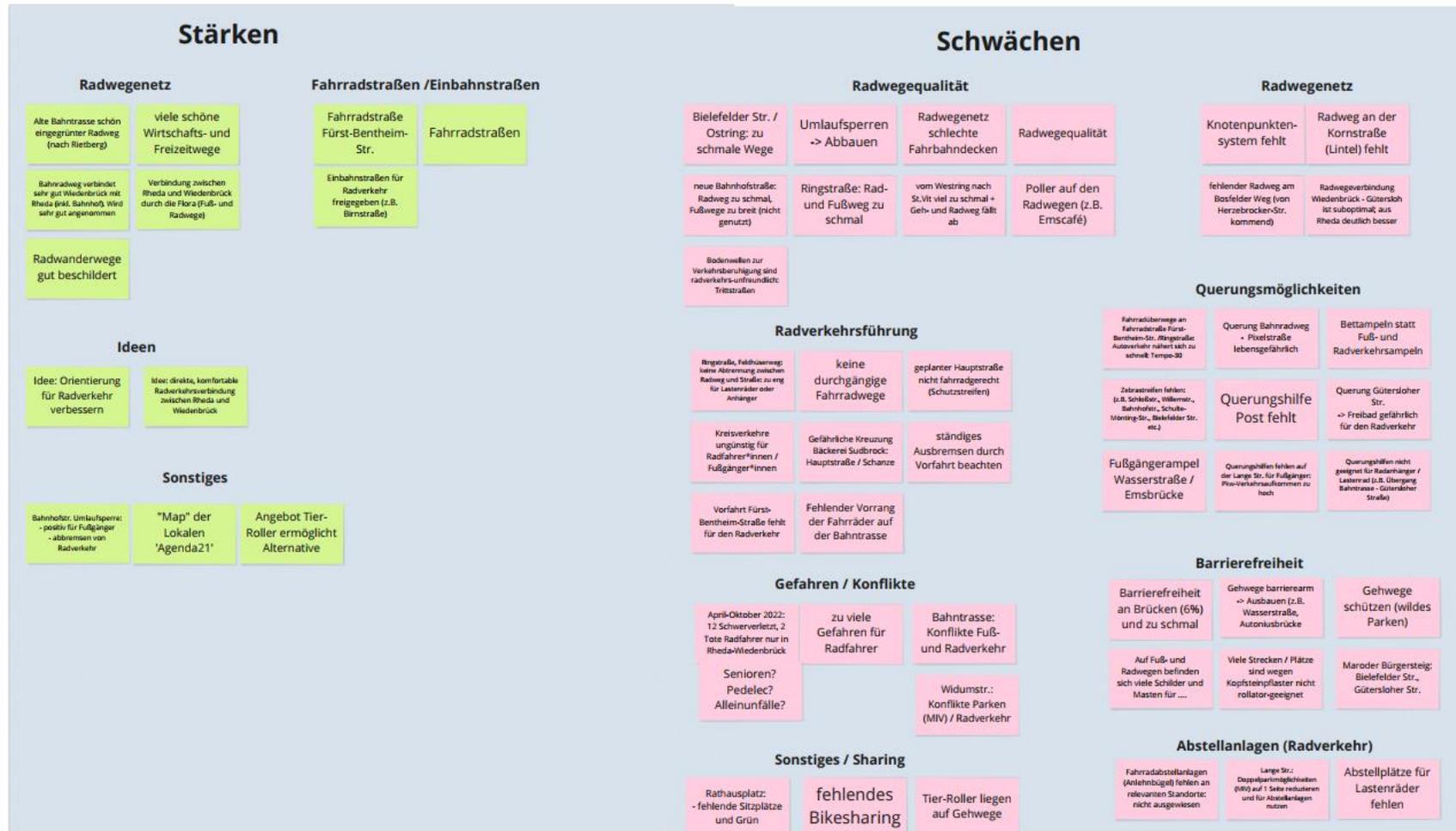
Anhang 1: Ergebnisse der öffentlichen Auftaktveranstaltung (digitalisiert)

Anhang 2: Ergebnisse der zweiten öffentlichen Veranstaltung (digitalisiert)

Anhang 1:

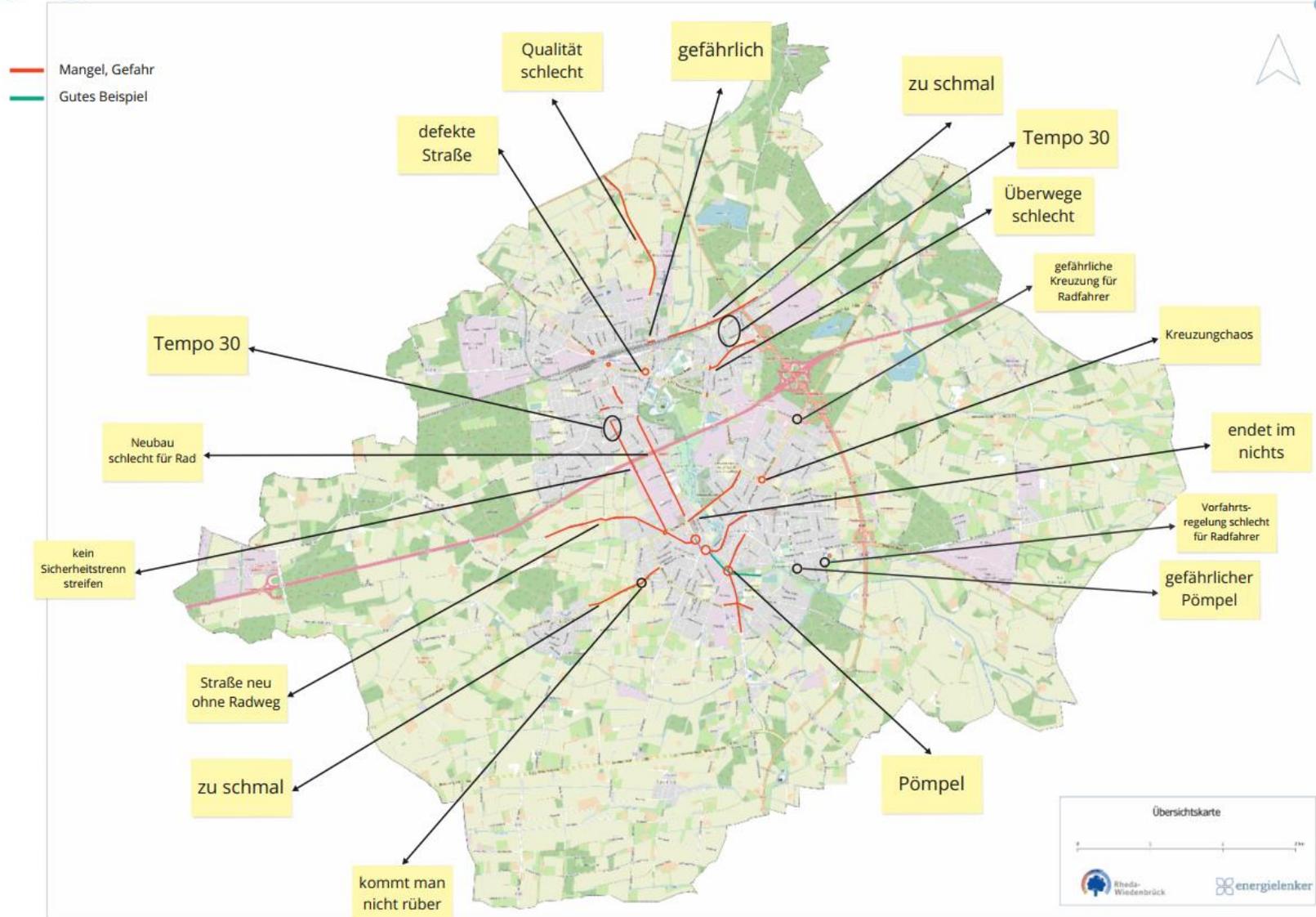


INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT





INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT – STADT RHEDA-WIEDENBRÜCK

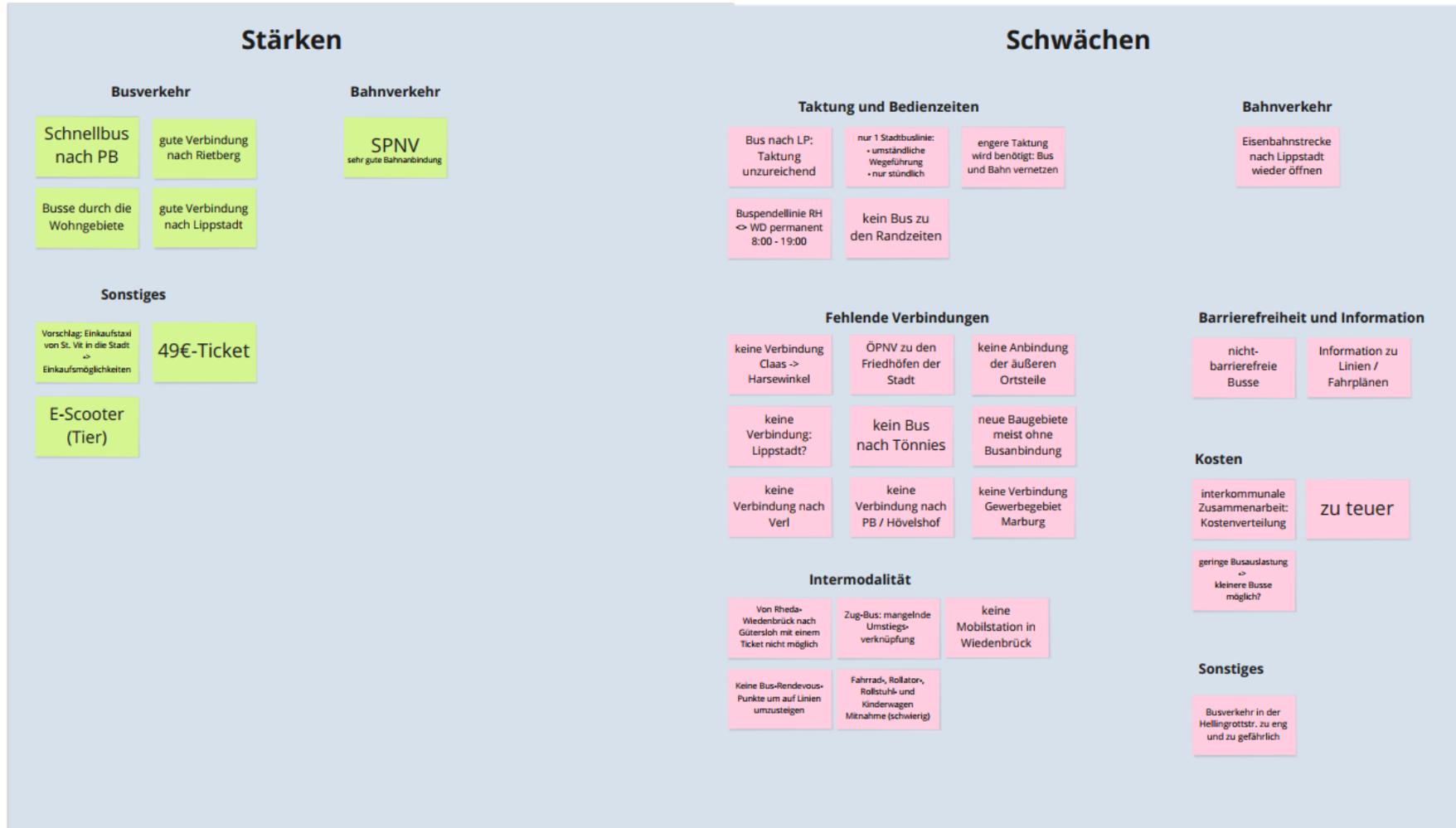




INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT



ÖPNV

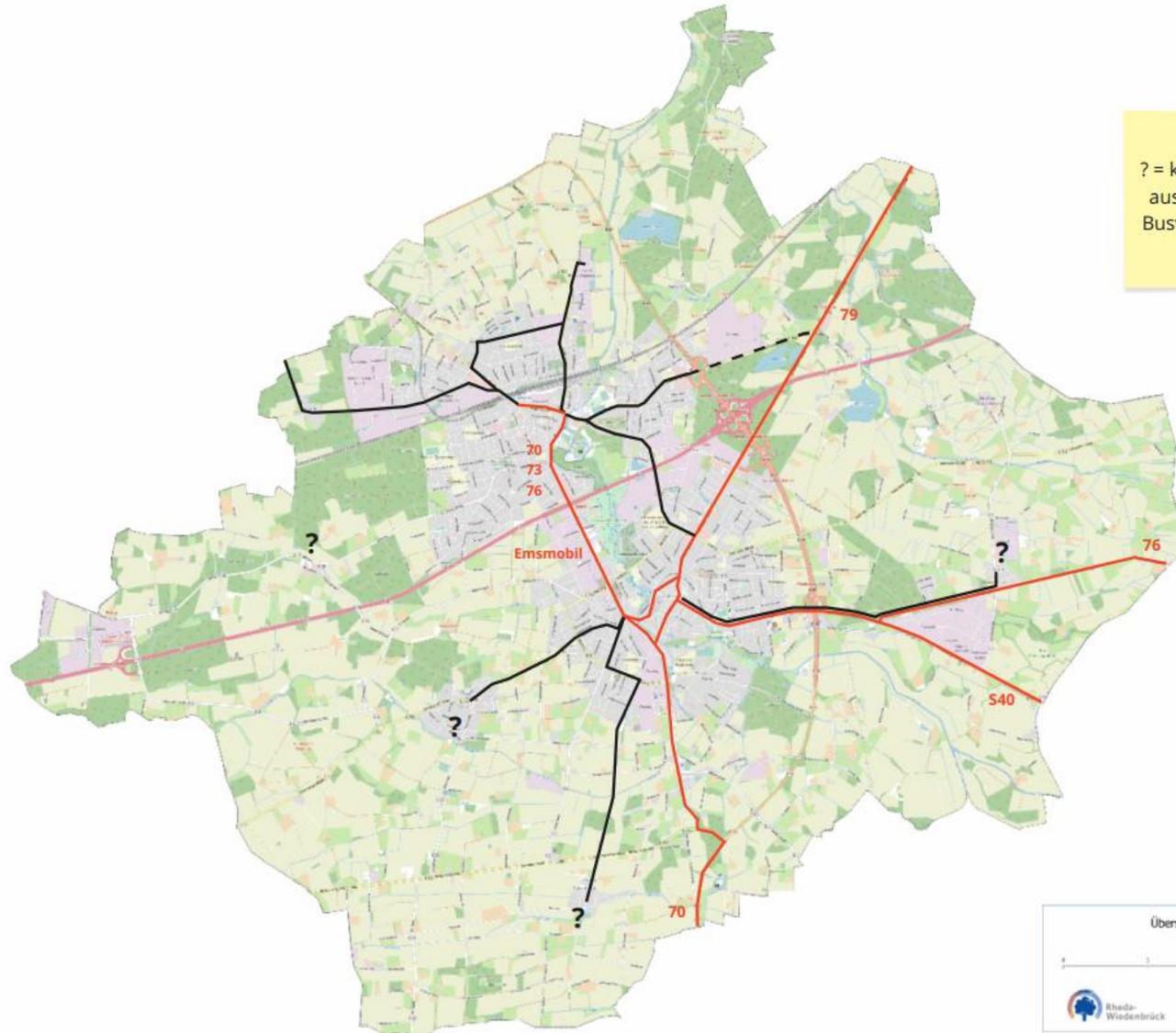




INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT – STADT RHEDA-WIEDENBRÜCK

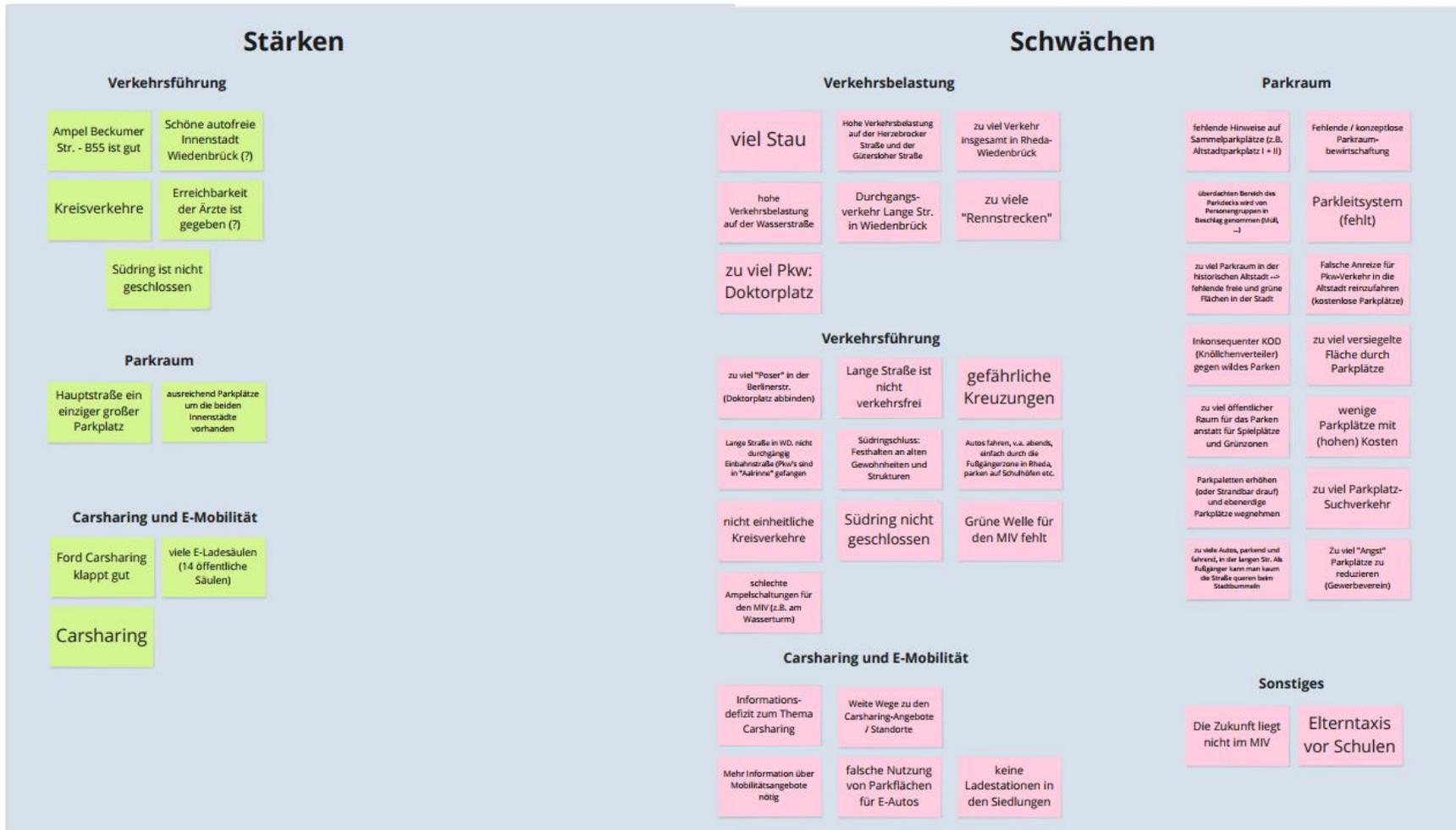


? = keine / nicht
ausreichende
Busverbindung



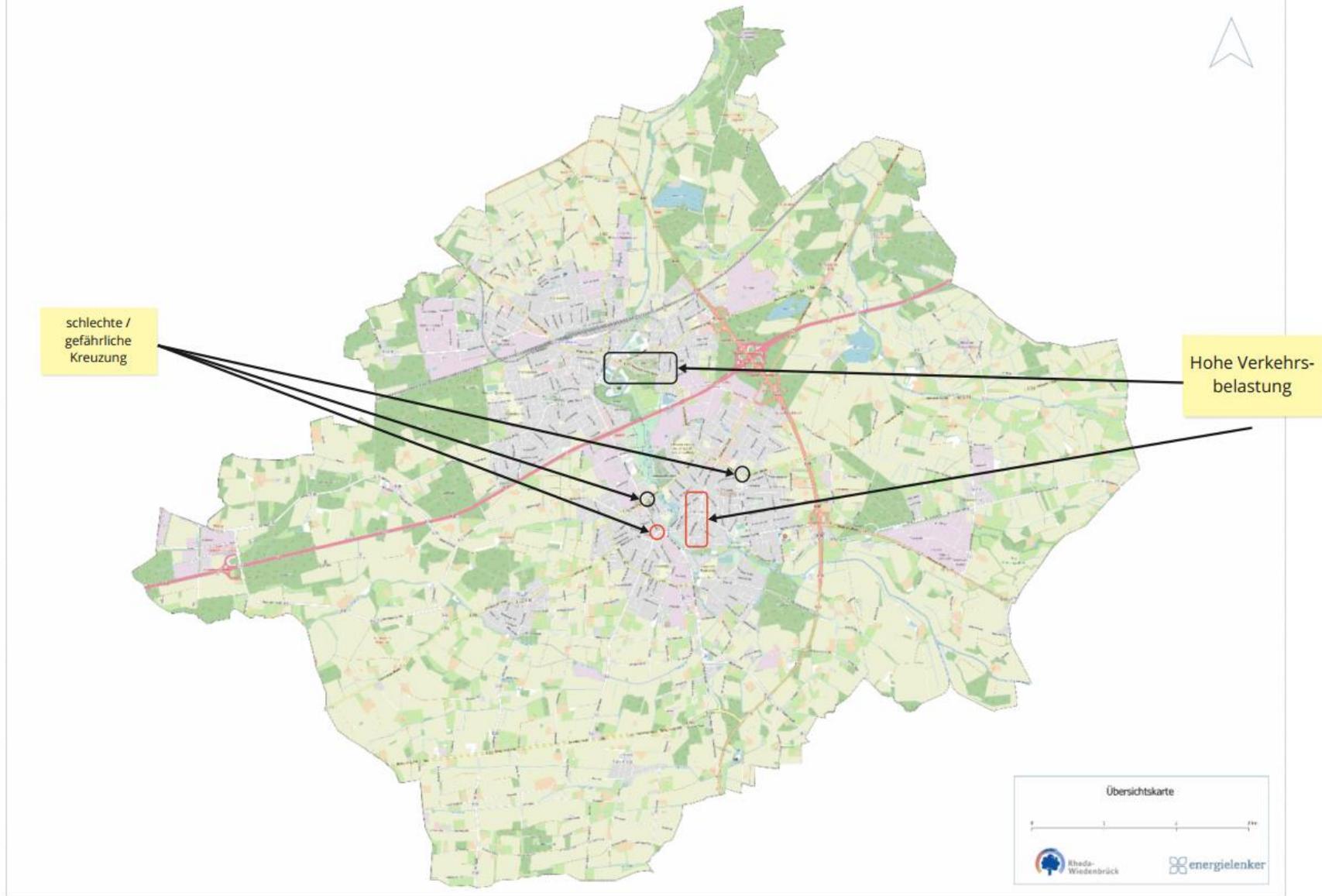


INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT





INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT – STADT RHEDA-WIEDENBRÜCK



Anhang 2:

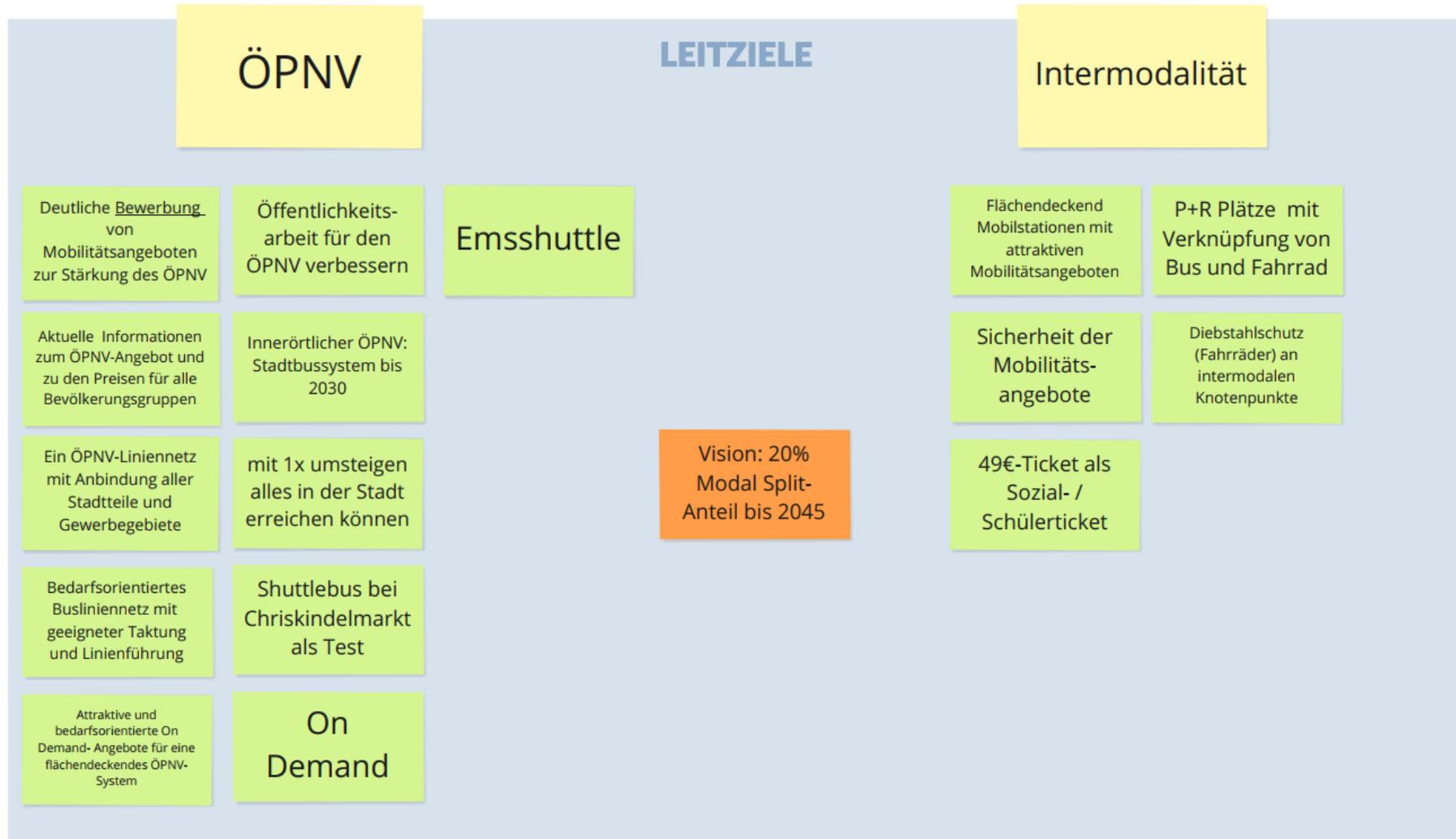


INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT





INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT





INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT

