

9. KOMMUNALE NACHHALTIGKEITSTAGUNG NRW

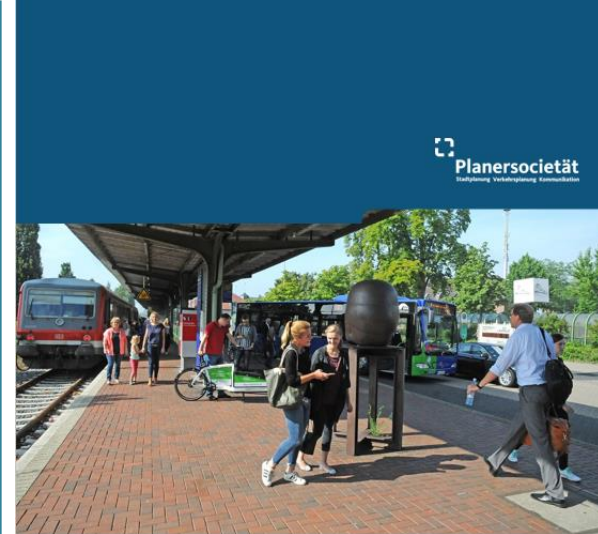
Transformation in der Dekade des Handelns gestalten:
Von der Strategie zur Umsetzung – Für zukunftsfähige Städte, Gemeinden
und Kreise in NRW

KommunalFORUM Zukunftsfähige Mobilität
Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035
Stadt Bocholt



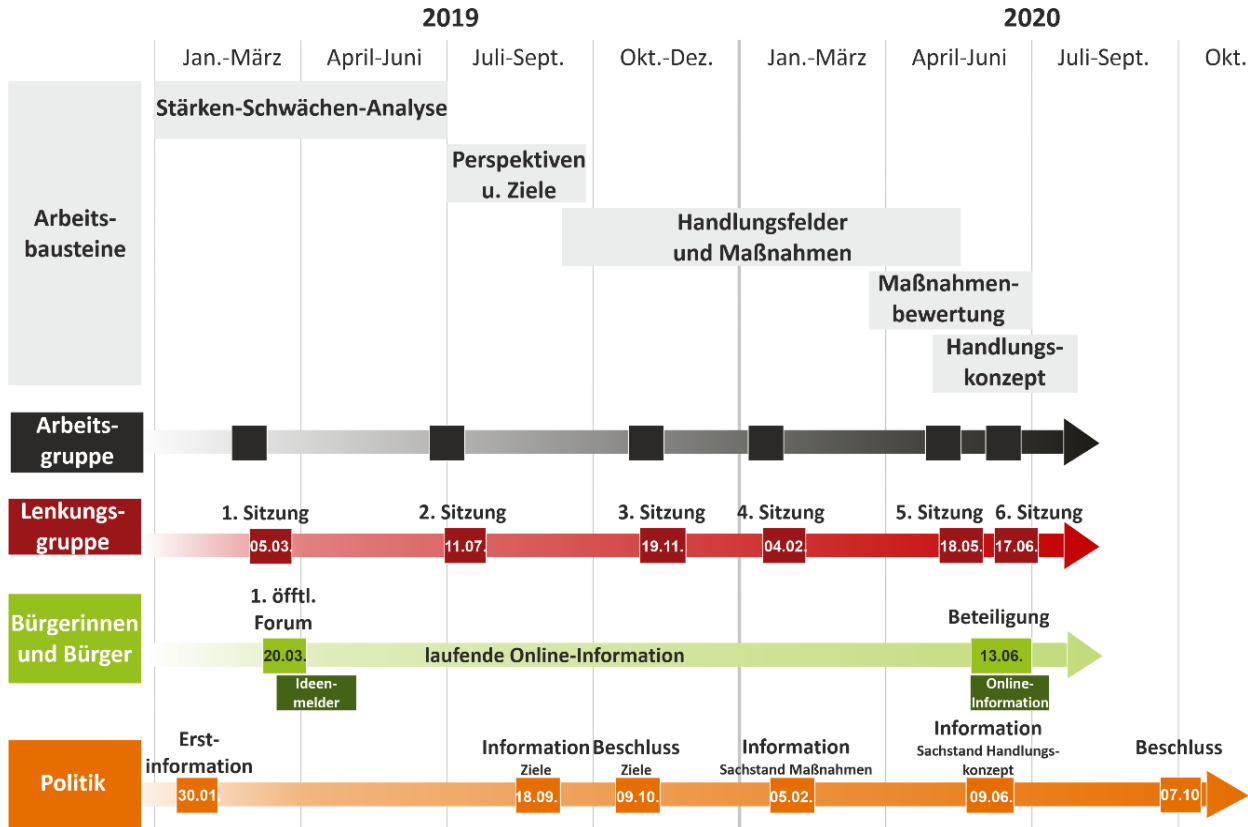
Anlass für das Integrierte Mobilitätskonzept Bocholt

- zukunftsfähige und klimafreundliche Entwicklung der Mobilität
- Beantwortung von Fragen der Siedlungsentwicklung (insb. Verkehrserschließungsfragen des sog. „Rahmenplan Nord“)
- Verknüpfung zu anderen Planwerken (u.a. ISEK, Lärmaktionsplan, Flächenmanagement 2.0 für die Innenstadt) sowie regional bedeutsamen Planungen (Radschnellweg, Nahverkehrsplan).
- Mobilitätskonzept soll „roter Faden“ für die Verkehrsplanung der nächsten 15 Jahre sein
- umsetzungsorientiert (kein „Schubladenwerk“) und breit getragen



Stadt Bocholt

Integriertes Mobilitätskonzept 2035
Endbericht zum integrierten Handlungskonzept



Verfahren und Zeitschiene

- Aufbau in Arbeitsbausteine
- Zwischen- und Endbericht(e)
 - Zwischenbericht Analyse
 - Zwischenbericht Ziele
 - Endbericht
- Mehrstufiges Beteiligungsverfahren

Arbeitsgruppe:

- Verwaltungsintern, 6 Sitzungen
- bereitet Inhalte für die Lenkungsgruppe vor
- Fachbereiche Mobilität & Umwelt, Stadtplanung, Jugend und Sport, Öffentliche Ordnung

Lenkungsgruppe:

- breite, nicht öffentliche Begleitung des Mobilitätskonzeptes, 6 Sitzungen
- Erarbeitung von Empfehlungen für die polit. Beratung
- je ein Vertreter jeder Fraktion
- je ein Vertreter u.a. vom ADFC, Kreis Borken, Stadtmarketing, NABU, StadtBus-Gesellschaft, IHK, ...



Zwei öffentliche Foren:

- ... zunächst in der Analysephase
- ... dann in der Maßnahmenphase
(aufgrund der Pandemie Durchführung als Ausstellung)

Öffentliche Online-Beteiligung:

- dauerhafte Präsenz auf www.bocholt.de:
Zwischenberichte, Projektstände, Termine
- Ideenmelder: Interaktive Karte, 4 Wochen während der Analysephase
(> 500 Ideen/Beiträge)
- Online-Information: Ausstellung der Ergebnisse des zweiten
öfftl. Forums mit Möglichkeit zur Rückmeldung

Dauerhafte Pressearbeit während aller Projektphasen



Stärkung der Stadt- und Lebensqualität Bocholts durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung.

Oberziele	A	B	C	D	E	F
	Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre	Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume	Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung des Fußverkehrs und des städtischen ÖPNVs	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit Bocholts (für den ÖV, IV & Wirtschaftsverkehr)	Vernetzung, Effizienzsteigerung & Kommunikation
Unterziele	Förderung der eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen <i>A1</i>	Umwelt- und Klimaschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Schadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch) <i>B1</i>	Weiterentwicklung der Wegeachsen in der Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität <i>C1</i>	Weitere prioritäre Attraktivierung des Umweltverbundes zur schrittweisen Reduktion des MIV-Anteils <i>D1</i>	Sicherstellung und Optimierung der regionalen Erreichbarkeit (insb. ÖPNV/SPNV, auch Rad und MIV) <i>E1</i>	Förderung der Inter- und Multimodalität , von regionalen und städtischen Schnittstellen sowie von Sharing-Konzepten <i>F1</i>
	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit , insbesondere im Bereich der Nahmobilität und des ÖPNVs <i>A2</i>	Stadtverträgliche Lenkung und Abwicklung des Kfz-Verkehrs, Minimierung von Durchgangs- und „Schleichverkehren“ <i>B2</i>	Weiterentwicklung attraktiver Straßenräume und Wege in den Stadtteilen <i>C2</i>	Zukunftsorientierte und innovative Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes <i>D2</i>	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit aller Stadtteile (insb. ÖPNV und Rad, auch MIV und zu Fuß) <i>E2</i>	Verstärkung des kommunalen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements (insb. bzgl. Hol-/bringverkehren) <i>F2</i>
	Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit <i>A3</i>	Effiziente und flächensparende Nutzung des Parkraumangebotes , Minimierung von Parksuchverkehr <i>B3</i>	Optimierung von Plätzen und Freiräumen mit Aufenthalts- und städtebaulicher Qualität <i>C3</i>	Aktivierung der Potenziale im städtischen ÖPNV und Ausbau zukunftsträchtiger Mobilitätsangebote <i>D3</i>	Optimierung der Erreichbarkeit für auswärtige Pendler, Kunden, Freizeitbesucher und Touristen <i>E3</i>	Information & Wegweisung (Nutzung der Digitalisierung im Verkehrsmanagement für „Apps“, Informationen und Wegweisung) <i>F3</i>
	Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls und Förderung der Rücksichtnahme <i>A4</i>	Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Infrastruktur für klimafreundliche & ressourcenschonende Antriebsformen <i>B4</i>	Zukunftsfähige Gestaltung der Stadt- und Grünflächen, (u.a. hinsichtlich Mikroklima und Klimaanpassung) <i>C4</i>	Weiterentwicklung einer Stadt der kurzen Wege mit fußgängerfreundlichen Straßenräumen und Wegen <i>D4</i>	Funktionsgerechte und gleichzeitig stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs , insb. des Lieferverkehrs <i>E4</i>	Intensivierung von Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und partizipativer Verkehrsplanung <i>F4</i>

Hierarchisches Zielsystem

- Grundlage: Bestandsanalyse
- Erarbeitet im Workshop mit der Lenkungsgruppe
- Beschluss im Stadtrat 2019
- richtungsgebend für die Handlungsfelder und Maßnahmen

10 Handlungsfelder

- ... 4 verkehrsmittelspezifisch
- ... 5 verkehrsmittelübergreifend
- ... zzgl. eines integrierten Verkehrskonzeptes Innenstadt in Verknüpfung mit den Maßnahmen des ISEK

Maßnahmenfelder

- Mehrere Maßnahmenfelder je Handlungsfeld, zusammengefasst in Steckbriefen (ca. 50 Steckbriefe)
- wo sinnvoll Kartendarstellung oder Schaubilder



Radverkehr



Fußverkehr & öffentlicher Raum



ÖPNV / SPNV



fließender, ruhender Kfz-Verkehr & Straßennetz



Verknüpfung, Multi- & Intermodalität, neue Mobilitätsformen



Wirtschaftsverkehr



Verkehrssicherheit & sichere Mobilität



Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur



Verkehr & Umwelt



Verkehrskonzept Innenstadt



Radverkehr

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes
(Weiterentwicklung des Radverkehrs-Zielnetzes als Planungsgrundlage für die Maßnahmenumsetzung)

Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege
(Radschnellweg RS2 sowie weitere Prüfpfehlungen für Radschnellwege, z.B. Richtung Niederlande)

- ★ **Herstellung eines Veloroutennetzes**
(Weiterentwicklung der bereits begonnenen Umsetzung der innerörtlichen Radverkehrsbeschleunigung, Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander)

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz
(Maßnahmenprogramm zur Erhöhung von Komfort, Qualität und Sicherheit bestehender Radwege und Kreuzungen, z.T. auch neue Radwege z.B. im Außenbereich)

- ★ **Einrichtung weiterer Fahrradstraßen**
(Programm zur Umsetzung weiterer Fahrradstraßen, auch abseits des Veloroutennetzes)

- ★ **Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen**
(Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt & in Stadtteilen)

Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung, Winterdienst
(Weiterführung/Verstärkung bestehender Aktivitäten, insb. auf einem neuen Veloroutennetz)

Service und Komfort für den Radverkehr
(Optimierung/Ausbau bestehender Informationen und Karten zum Radverkehr (auch online), dezentrale öffentliche Reparaturstationen)

Fahrradverleih ausbauen
(touristisches Leihradangebot in der Innenstadt, Lastenradverleih in Kombination mit Mobilstationen/punkten in neuen Siedlungsgebieten)

Kosten: ca. 72,1 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 21,8 Mio. EUR



Fußverkehr & öffentlicher Raum

Optimierung des Fußverkehrsnetzes
(Analyse, Erarbeitung und Darstellung wichtiger Fußwegeachsen in der Innenstadt & in Stadtteilzentren. Ziel: Hierarchisierung des Fußwegsnetzes und Entwicklung von Zielstandards für die jeweiligen Fußwegeachsen)

Attraktive Fußwegeachsen
(attraktive Fußwegeachsen mit Sitz- und Spielelementen/Sitz- und Spielrouten in der Innenstadt und in den Stadtteilen)

Fußgängerfreundliche Kreuzungen
(Maßnahmenprogramm zur Verlängerung der Grün- und Raumzeiten wo möglich, weitere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr an einzelnen Kreuzungen)

Querungsstellen und Einmündungen
(Maßnahmenprogramm für weitere Mittellinien/Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen, vorgezogene Seiteräume/ Gehwegüberfahrten im Nebennetz)

Barrierefreiheit
(Maßnahmenprogramm für barrierefreie Gehwege, insbesondere im Nahbereich von Infrastruktureinrichtungen & Bushaltestellen, z.B. taktile Leitelinien, Bordstein-Nullabsenkungen)

Service und Komfort für den Radverkehr
(Optimierung/Ausbau bestehender Informationen und Karten zum Radverkehr (auch online), dezentrale öffentliche Reparaturstationen)

Kosten: ca. 6,8 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 3,6 Mio. EUR



ÖPNV & SPNV

Optimierung des städtischen ÖPNV
(bessere Anbindung von Stadtteilen und (zukünftigen) Siedlungsgebieten, Weiterentwicklung des AST-Systems zum On-Demand-Verkehr, Modeme Antriebe- und Fahrzeugtechniken)

- ★ **Ausweitung des Betriebszeitraums des Stadtbusses (früher bzw. länger)**
(früh morgens, abends, samstags; sonntags/feiertags: zunächst Testbetrieb)

Optimierung der regionalen ÖPNV/SPNV-Anbindungen

(z.B. Optimierung der Verbindung nach Wesel (Ziel: 30 Minuten-Takt) und nach Rheiderborn/Münster, Ausweitung der Angebote Richtung Isselburg/Rees/Emmerich/Kleve, Regionalbuskooperation mit der Niederlande)

Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen
(Ausbau von Haltestellen entsprechend aktueller Standards (Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Komfort, Überdachung Informationsanzeigen etc.))

Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems
(Erhalt der vergünstigsten Preisstufe im Vergleich zum Westfalen-Tarif, Angebot von Sonder-/Aktionstickets, verstärktes Marketing für bestehende Sonderangebote, Optimierung & Digitalisierung der Buchungsprozesse (regionale BuBiM-App))

Professionalisierung und Ausweitung des Marketings und der Kommunikation
(z.B. Ausbau und Pflege des Internetauftritts sowie Social Media, Informationsbereitstellung im Internet und via App (Einpflegen kommunale Mobilitätsangebote in regionale BuBiM-Plattform))

Kosten: ca. 29,7 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 25,6 Mio. EUR



Fließender, ruhender Kfz-Verkehr & Straßennetz

Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
(Prüfung einer mittelfristig machbaren, zukunftsorientierten Straßennetzstruktur und -hierarchie mit Blick auf Bündelungseffekte, Entlastung des Nebenstraßennetzes, Entlastung der Innenstadt)

- ★ **Langfristige Optionen für das Straßennetz**
(Darstellung der Konsequenzen von Optionen/ Szenarien, Ziel: möglichst kurzfristige Entscheidung über angestrebte Netzentwicklung Szenario 1: keine Realisierung des Nordringes Szenario 2: Realisierung des Nordringes Perspektiv Szenario: äußerer Ringchluss)

- ★ **Integrierte Straßenraumgestaltung**
(insb.: Umgestaltung sensibler Straßenräume „integriert“ für alle relevanten Verkehrsmittel, des Weiteren: Zukunftsperspektive Innenstadt, Maßnahmenprogramm für Kreuzungen/ Kreisverkehre)

Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
(bessere Ausstattung der Parkbauten in der Innenstadt zur Entlastung des öffentlichen Raumes; des Weiteren: neues Leben auf Parkständen/temporäre Umnutzungen einzelner Parkstände für andere Nutzungen, kommunale Stellplatzanzug)

Voraussetzungen für emissionsfreien/alternativen Kfz-Verkehr
(Lade-/Grundversorgung im öffentlichen Raum für E-Mobilität und weitere alternative Antriebsarten, Schaffung von Ladeinfrastruktur v.a. im privaten bzw. halböffentlichen Raum (Arbeitgeber, Supermärkte, Parkbauten, ...))

Förderung des Carsharings
(Stärkung des Carsharings in Verbindung mit neuen Siedlungsgebieten oder in bestehenden verdichteten Siedlungsgebieten als Angebot für die Bewohner, regionale Vernetzung von Carsharingangeboten)

Kosten: ca. 45,5 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 22,2 Mio. EUR



Verknüpfung, Multi- & Intermodalität und neue Mobilitätsformen

- ★ **Mobilstationen**
(Ausbau des Bahnhofs und Bustreffs zu attraktiven Verknüpfungspunkten/Mobilstationen)

Mobilpunkte
(kleinräumige Mobilitätsangebote/Mobilpunkte (z.B. Bushaltestelle+Radanleihebügel+Lastenradverleih, ggf. Carsharing) in neuen Siedlungsgebieten und an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen)

Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze
(Bike+Ride an Bushaltestellen, P+R an der Mobilstation Bahnhof, Mitfahrerparkplätze für Auspendler)

Faltradmitnahme in Bus und Bahn
(Förderung der Faltradmitnahme in Bus und Bahn z.B. durch Zuschüsse für einfach zu transportierende Falträder)

Neue und zukünftige Mobilitätsformen
(Perspektive zum Umgang mit neuen Mobilitätsformen (E-Tretroller, autonome Fahrzeuge))

Digitalisierung und Vernetzung
(regionale Vernetzung und Integration von kommunalen Mobilitätsangeboten in die regionale BuBiM-Plattform/APP, zudem weitere Optimierung der städtischen Internetseite zur Mobilität)

Kosten: ca. 6,3 Mio. EUR
Eigenanteil: ca. 1,7 Mio. EUR

Steckbrief für jedes Maßnahmenfeld, u.a.:

- Einstufung der Priorität und des Zeitrahmens
- Kennzeichnung besonderer Maßnahmen als „Schlüsselmaßnahmen“
- Bezug zum Zielsystem
- Einzubeziehende Akteure
- Bausteine und „to do´s“ zur Umsetzung
- Synergien/Zielkonflikte zu anderen Maßnahmen
- Kostenschätzung abzgl. Förderung, Einstufung in Kosten-Wirkungs-Klasse

4.4.1 KFZ-VERKEHR UND STRAßENNETZ NEUES LEBEN AUF PARKSTÄNDEN

PRIORITÄT niedrig mittel hoch

ZEITRAHMEN ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035

REGIONSRELEVANZ ✓ ✗

AKTEURE
Stadt Bocholt
Abstimmung und Kooperationen mit Privaten und Gewerbetreibenden

ZIELBEZUG

- A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitäts Optionen für Alle
- B Reduzierung der Umweltbelastungen & verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre
- C Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume
- D Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNV
- E Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)
- F Vernetzung, Effizienzsteigerung & Kommunikation

BESCHREIBUNG

Das Ziel einer Entlastung des öffentlichen Raumes vom Parkdruck und Parksuchverkehr kann durch einfache und temporäre Maßnahmen unterstützt werden, die zu einer Bewusstseinsänderung bzgl. des Parkraums beitragen: Vor dem Hintergrund, dass bereits heute eher ein Überhang an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt besteht und im Sommer weniger mit dem Auto gefahren wird, sind temporäre Umnutzungen von Parkständen sinnvoll. Einzelne Parkstände können für Außengastronomie, für Sitzgelegenheiten, Spielgelegenheiten oder als Fahrradstellbereiche **umgenutzt** werden. Bei Bedarf können Änderungen schnell wieder rückgängig gemacht werden.

Abbildung 43: temporäre Umnutzung von Parkständen für Außengastronomie



Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von einzelnen Parkständen/Plätzen und die Beteiligung der Anliegenden als „Kümmernde“ kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit für eine alternative Nutzung von Parkplätzen geleistet werden und der Mehrwert des öffentlichen Raumes aufgezeigt werden.

Beispiele gibt es in der Bocholter Innenstadt bereits, zum Beispiel die Nutzung des Gasthausplatzes im Sommer für Außengastronomie oder die Umnutzung einzelner Parkstände in der Langenbergstraße (siehe Abbildung 43). Temporäre Umnutzungen bieten sich auch zur Aufstellung von Fahrradboxen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5.2) an.

BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- Identifizierung von Straßenräumen in der Innenstadt oder auch in Stadtteilen für temporäre Umnutzungen von (einzelnen) Parkständen, sinnvoll insb. im Bereich von Gastronomie sowie in Bereichen, in denen Radabstellmöglichkeiten geschaffen werden sollen.
- Initiierung und Abstimmung mit Anliegenden, insb. Gastronomen, Einzelhändlern

SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.5.2 Fahrradparken in der Innenstadt
- 2.2 Attraktive Fußwegeachsen
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie

ZIELKONFLIKTE
Zielkonflikte können durch die Einbindung von Gastronomen vermieden werden

KOSTEN (Maßnahmenprogramm)
€ € € € € laufend

KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE
 niedrig mittel hoch sehr hoch

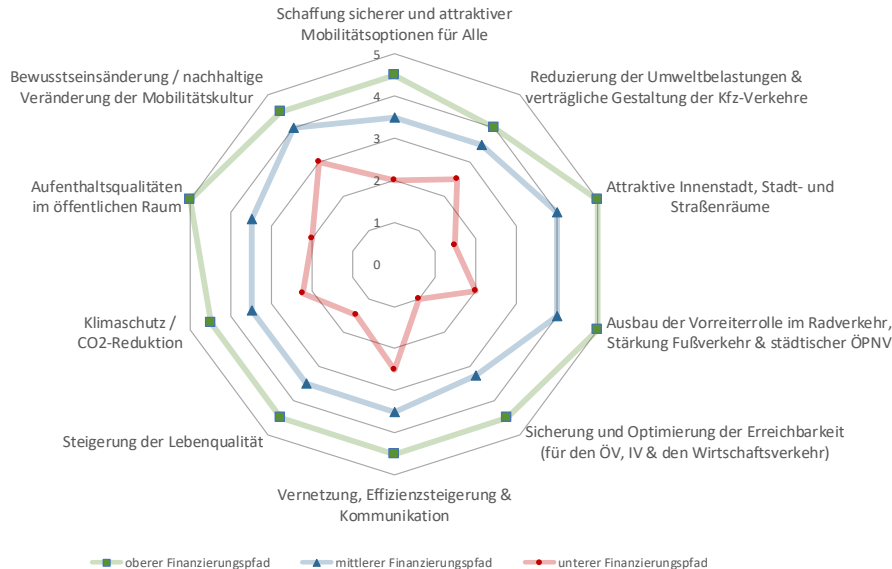


Abschließende Maßnahmenübersicht

- Prioritäten, Kosten/Eigenanteil, Umsetzungszeiträume etc. für alle Maßnahmenfelder
- Finanzierungspfade: wieviel Geld sollte zur Umsetzung bereitgestellt werden?
 - „unterer Pfad“: Haushaltsmittel werden nicht erhöht – viele Maßnahmen werden gekürzt, einige entfallen
 - „oberer Pfad“: alle Maßnahmen werden voll umgesetzt – ca. Verdreifachung der Haushaltsmittel (!)
 - „mittlerer Pfad“: wichtige Maßnahmen können größtenteils umgesetzt werden, immer noch gute Erreichung der Ziele -> politischer Beschluss, knappe Verdopplung der Haushaltsmittel

Handlungsfelder und zugeordnete Maßnahmenfelder		Priorität	Schlüssel- maßnahme	Kosten der Gesamt- maßnahmen bis 2035	Kosten der Gesamt- maßnahmen abzgl. Förderung bis	Kosten- Wirkungs- Einschätzung	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzung bis wann: kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
5 Verknüpfung, Multi- und Intermodalität und neue Mobilitätsformen												
5.1	Mobilstationen	hoch	★	5.200.000 €	1.340.000 €	hoch	50%	100%	100%	5.200.000 €	1.342.000 €	2025/2030/2035
5.2	Mobilpunkte	mittel		400.000 €	80.000 €	hoch	25%	50%	100%	200.000 €	40.000 €	2030/2035
5.3	Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze	mittel		440.000 €	88.000 €	mittel	50%	50%	100%	220.000 €	44.000 €	2025/2030
5.4	Faltradmitnahme in Bus und Bahn	niedrig		175.000 €	175.000 €	niedrig	-	-	100%	0 €	0 €	2025
5.5	Neue und zukünftige Mobilitätsformen	niedrig		0 €	0 €	sehr hoch	100%	100%	100%	0 €	0 €	2025/2030/2035(+) Daueraufgabe
5.6	Digitalisierung und Vernetzung	mittel		35.000 €	7.000 €	hoch	100%	100%	100%	35.000 €	7.000 €	2025
				6.300.000 €	1.700.000 €					5.700.000 €	1.400.000 €	

Zielerreichung der Finanzierungspfade:



Kostenschätzung „mittlerer Finanzierungspfad“ (beschlossen: 3.8 Mio. €/Jahr = ca. 57 Mio. € bis 2035)

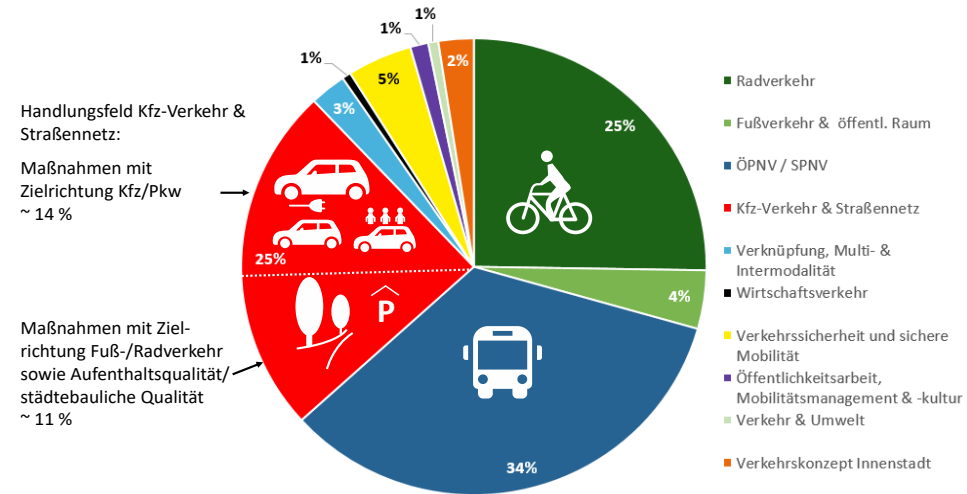
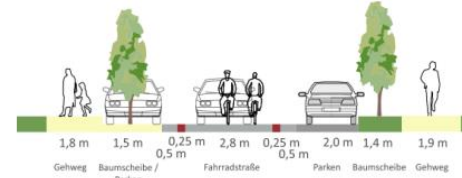
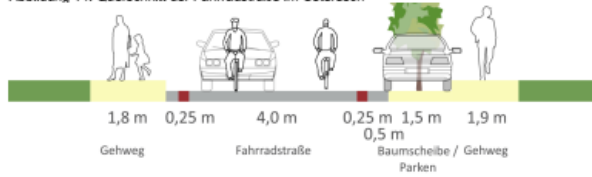


Abbildung 14: Querschnitt der Fahrradstraße Im Osteresch



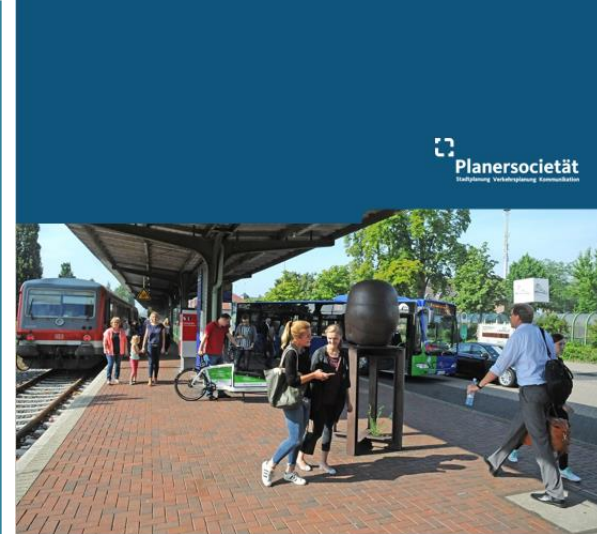
Modellprojekte

Aus dem Mobilitätskonzept erarbeitete das Gutachterbüro drei Modellprojekte für eine kurzfristige Umsetzung:

- ein Leitfaden für Fahrradstraßen: als städtischer Leitfaden 2021 beschlossen
- zwei Veloroutenabschnitte inkl. Kostenschätzung (Umsetzung z.T. schon für 2023 vorgesehen)

- klarer „roter Faden“, bisher gute Kommunikation mit der Politik
- Finanzierungspfade und deren Auswirkung auf die Zielerreichung: Bereitstellung ausreichender Mittel zur Umsetzung
- kontinuierliche Beteiligung in der Lenkungsgruppe, Akteure sind bis heute interessiert
- erste Umsetzungen u.a. aufgrund der Modellprojekte

- ... öfftl. Maßnahmenworkshop musste pandemiebedingt ausfallen, Anfang 2020 noch wenige Erfahrungen mit Online-Ersatzformaten
- ... Beschlussphase fiel in den Kommunalwahlkampf
- ... bisher wenig Rückgriff auf das Zielsystem, da Ziele nicht quantifiziert
- ... „Flaschenhals“ sind derzeit eher die Personalkapazitäten



Stadt Bocholt

Integriertes Mobilitätskonzept 2035
Endbericht zum integrierten Handlungskonzept

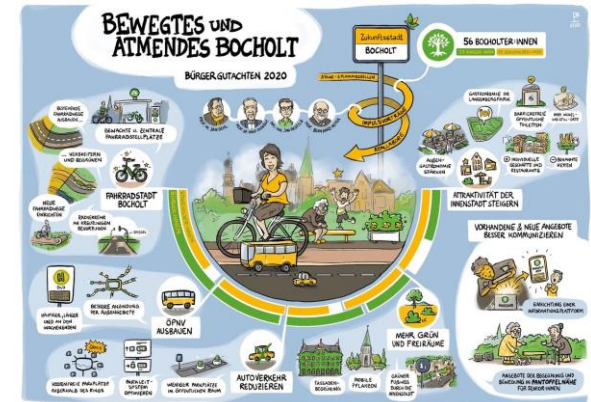
Zukunftsstadt-Projekt in 3 Phasen (2015-2022)

gefördert durch Bundesministerium für Bildung und Forschung

3. Phase in Bocholt = Umsetzung in Reallaboren

- wesentliche Merkmale – repräsentative Partizipation, Einbindung von städtebaulichen Maßnahmen, Bewegungs- und Gesundheitsförderung
- Haushaltsbefragung von 4.000 Haushalten
- Partizipationsinstrument Planungszelle Oktober 2020 mit ca. 90 bzw. 70* zufällig ausgewählten Teilnehmenden
- anschl. praktische Reallabore als aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger + Stakeholder zu jeweils konkreten Themenstellungen
- 2 Reallabor-Gruppen zu Mobilitäts-Themen zu einer vereinigt mit dem Fokus auf Fahrrad-Mobilität (ca. 15 Bürger + Stakeholder)

*durch kurzfristige Änderung des Formates auf digital ca. 1/4 der Teilnehmenden verloren



Ergebnisse der Haushaltsumfrage

- 3.700 Haushalte schriftlich befragt – Rücklauf 23%
+ Online-Befragung 300
- Benennung der Orte mit größtem Handlungsbedarf
- Differenzierung des Handlungsbedarfs je Ortsangabe

Schwerpunkthemen:

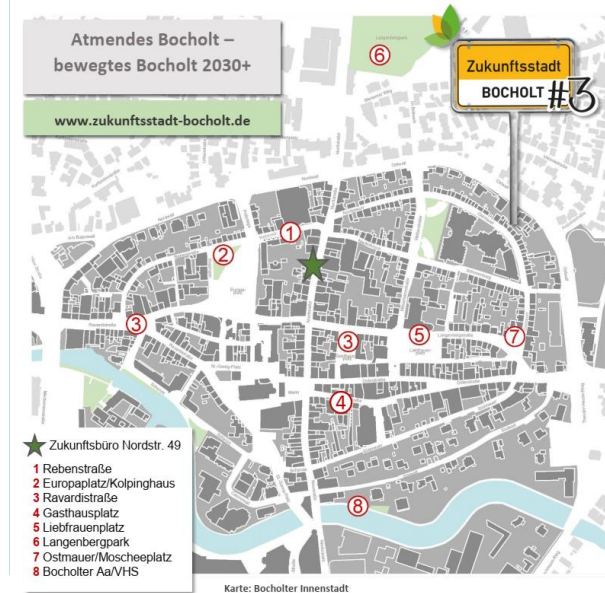
- Fahrraddiebstahl
- Fahrrad-Mobilität
- Sicherheit auf Rad- und Gehwegen



= Mobilität auch Schwerpunkthema bei Planungszelle und Reallaboren

Ergebnisbericht der Bürgerbefragung

-Kurzfassung-



Reallabor Mobilität – Aktionen Sicheres Fahrradparken

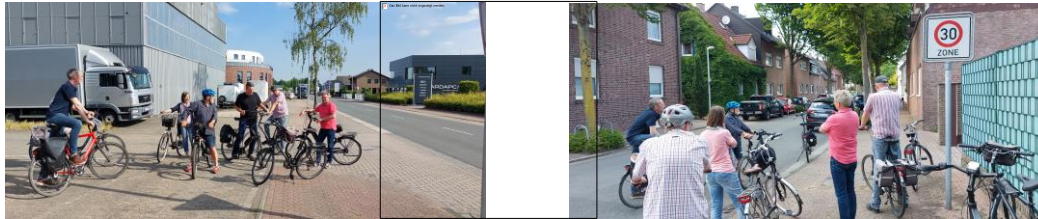


- aktive Partizipation der Bürger (Konzeption und Umsetzung) + Unterstützung bei der Umsetzung von Aktionen durch Verwaltung
 - Ziele:
 - Reduzierung Fahrraddiebstähle / Erhöhung des Sicherheitsgefühls
 - Förderung der Fahrradnutzung / der Attraktivität der Innenstadt
 - Simulation, wie die Fahrradpark-situation aussehen könnte und aufzeigen der positiven Effekte
 - Praxistest der These: kein Parkplatzdefizit in der Altstadt
 - Umnutzung Ladenlokal und Parkplatzflächen
 - Aktionen verknüpft mit Befragung
- = Ergebnisse aus Aktionen zur Konkretisierung der Maßnahmen aus Mobilitätskonzept an Verwaltung gegeben (Anzahl erforderlicher Fahrradständer, Standorte, Art der Fahrradabstellanlagen)



Reallabor Mobilität – Fahrradstraßen

- Idee: Einrichtung von Fahrradstraßen testen durch temporäre Pop-up Aktionen
- Planung der Testfälle durch Bürgerinnen und Bürger
- Exkursion mit Vertretern FB Mobilität = Diskussion Realisierung, Kosten, Wirkung
- ressourcenbedingt und aufgrund Ende des Projektes Zukunftsstadt keine Umsetzung erfolgt
- Impulse werden im Verwaltungsprozess berücksichtigt





- Idee des Mobilitätskonzeptes: „Neues Leben auf Parkplätzen“
- Stadtexperiment 2022: Nimm Platz im Liebfrauenviertel!
- temporäre Umnutzung von Parkplätzen
- Aufstellung von Bänken, Spielgeräten
- Kombination mit der Aktion „Bocholter Gärten“
- großer Erfolg: Ein Teil des Liebfrauenplatzes (Parkplatz) soll dauerhaft umgestaltet werden



- Idee des Mobilitätskonzeptes: „Neues Leben auf Parkplätzen“
- Stadtexperiment 2022: Nimm Platz im Liebfrauenviertel!
- temporäre Umnutzung von Parkplätzen
- Aufstellung von Bänken, Spielgeräten
- Kombination mit der Aktion „Bocholter Gärten“
- großer Erfolg: Ein Teil des Liebfrauenplatzes (Parkplatz) soll dauerhaft umgestaltet werden

Aktuelle Umsetzungsbausteine des Mobilitätskonzeptes:

- Eröffnung der „Veloroute Phönix“ 2022
- 1 Fahrradstraße 2022 umgesetzt, 3 weitere sollen 2023 folgen
- Ost-West-Fahrradachse Innenstadt wird schrittweise realisiert
- Fahrradabstellanlagen werden stadtweit ausgebaut und an ein appbasiertes Schließsystem angeschlossen
- Abstimmung mit der StadtBus GmbH zur Erweiterung der Fahrzeiten des Stadtbusses
- Erarbeitung eines Konzeptes für einen „On-Demand-Verkehr“
- Überprüfung des städtischen Vorrangstraßennetzes in Arbeit (ggf. Möglichkeiten zur Abstufung einzelner Hauptverkehrsstraßen)
- Erste Ausbaumaßnahmen für barrierefreie Fußwege/Kreuzungen



Kommunen als Vorreiter einer Nachhaltigen Entwicklung

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt zum Projekt:

Jan Diesfeld

Stv. Fachbereichsleiter Mobilität und Umwelt

jan.diesfeld@bocholt.de

Haben Sie Fragen oder Kommentare?