

# 9. KOMMUNALE NACHHALTIGKEITSTAGUNG NRW

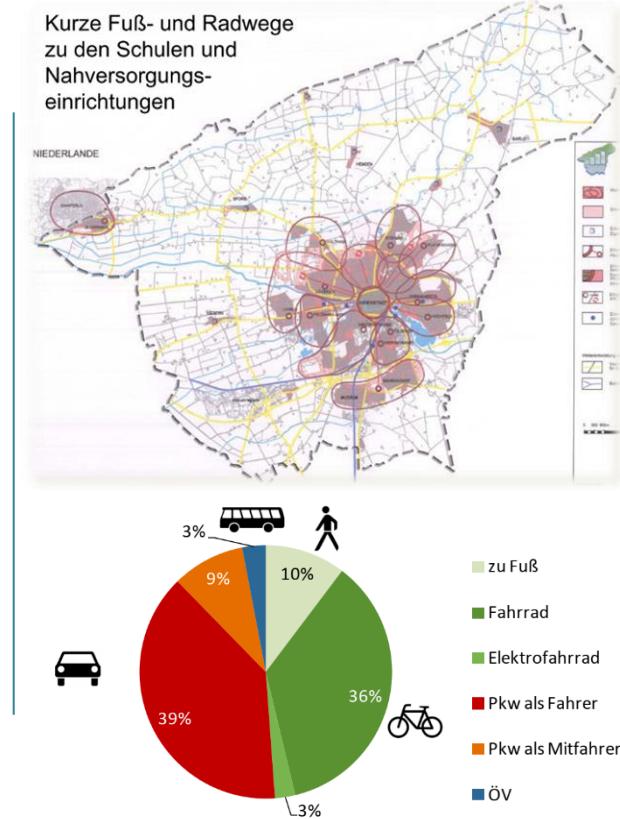
Transformation in der Dekade des Handelns gestalten:  
Von der Strategie zur Umsetzung – Für zukunftsfähige Städte, Gemeinden  
und Kreise in NRW

KommunalFORUM Zukunftsfähige Mobilität  
Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035  
Stadt Bocholt



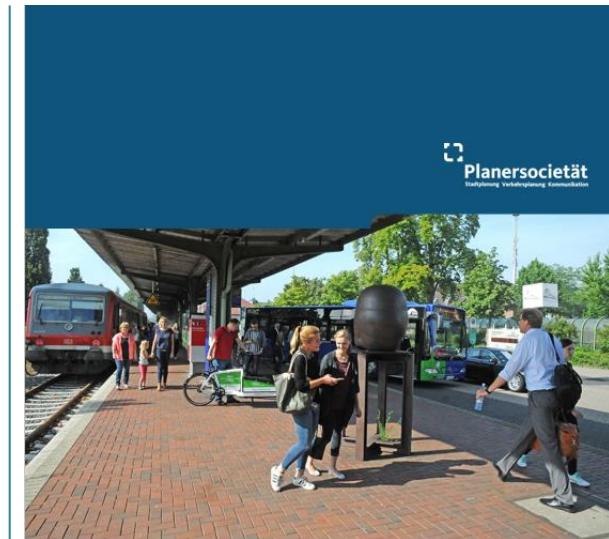
# Ausgangslage

- ca. 71.000 Einwohner, Mittelstadt im westlichen Münsterland mit oberzentralen Funktionen
- zentrale, kompakte Kernstadt als „Stadt der kurzen Wege“, ca. 90% der Bevölkerung leben in 3 km Entfernung zum Zentrum
- gute Voraussetzungen für die Radverkehrsförderung und konsequente Radverkehrsförderung seit Jahrzehnten: Radverkehrsanteil am Verkehr von ca. 40%
- aber auch starke Autoabhängigkeit, während der ÖPNV noch eine relativ kleine Rolle spielt



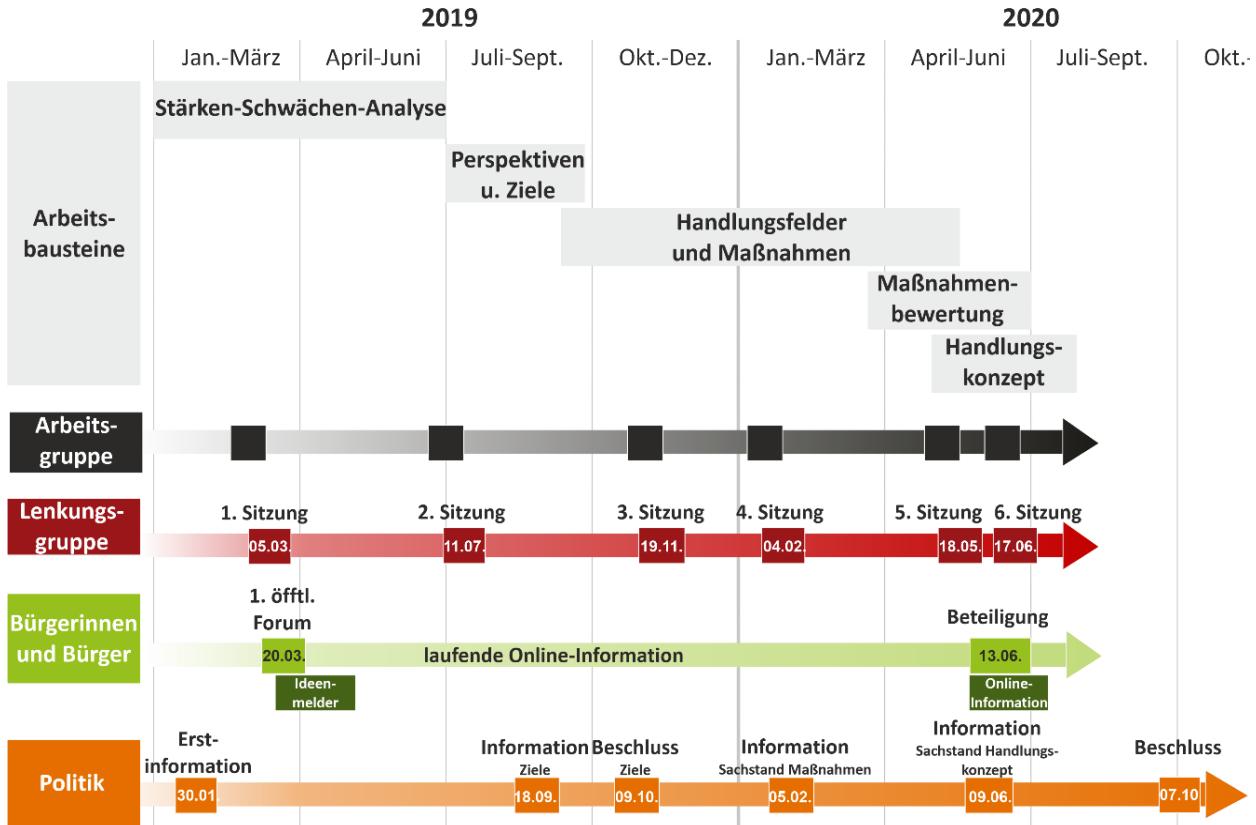
## Anlass für das Integrierte Mobilitätskonzept Bocholt

- 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

# Umsetzung

## 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, ...



# Umsetzung

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](http://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 Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	B Reduzierung der Umweltbelastungen und verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre	C Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume	D Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung des Fußverkehrs und des städtischen ÖPNVs	E Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit Bocholts (für den ÖV, IV & Wirtschaftsverkehr)	F 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/SNV, 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 Verkehrsicherheit <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 zukunftsreicher 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 fußgängerkundlichen 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



Wirtschaftsverkehr



Fußverkehr & öffentlicher Raum



Verkehrssicherheit & sichere Mobilität



ÖPNV / SPNV



Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur



fließender, ruhender Kfz-Verkehr & Straßennetz



Verkehr & Umwelt



Verknüpfung, Multi- & Intermodalität, neue Mobilitätsformen



Verkehrskonzept Innenstadt

# Umsetzung



## Radverkehr

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

**Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege**  
(Radschnellweg RS2 sowie weitere Prüfempfehlungen für Radschnellwege, z.B. Richtung Niederrhein)

★ **Herstellung eines Velo routennetzes**  
(Weiterentwicklung der bereits begonnenen Umsetzung der innerörtlichen Radverkehrsbeschränkung, 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 Velo routennetzes)

★ **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 Velo routennetz)

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

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



## Fußverkehr & öffentlicher Raum

**Optimierung des Fußverkehrsnetzes**  
(Analysen, Erarbeitung und Darstellung wichtiger Fußwegeachsen in der Innenstadt & in Stadtteilen/-zentren; Ziel: Hierarchisierung des Fußwegenetzes 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)

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

**Querungsstellen und Einmündungen**  
(Maßnahmenprogramm für weitere Mittelnseiten/Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen, vorgezogene Seiteräume/ Gehwegüberfahrten im Nebenstraßen)

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



## ÖPNV & SPNV

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

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

**Optimierung der regionalen ÖPNV/SPNV-Anbindungen**  
(z.B. Optimierung der Verbindung nach Wesel (Ziel: 30 Minuten-Takt) und nach Rhein/Borken/Münster, Ausweitung der Angebote Richtung Isselburg/Rees/Emerich/Kleve, Regionalbuskooperation 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**  
(Entwickeln einer günstigen Preisstufe im Vergleich zum Westfalentarif, Angebot von Sonder-/Aktionskettens, 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 (Einfügen kommunale Mobilitätsangebote in regionale BuBIM-Plattform/App, zudem weitere Optimierung der städtischen Internetseite zur Mobilität))



## Fließender, ruhender Kfz-Verkehr & Straßennetz

**Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes**  
(Prüfung einer mittelfristig machbaren, zukunftsorientierten Straßennetzmöglichkeit 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 Perspektivszenario: äußerer Ringabschluss)

★ **Integrierte Straßenraumgestaltung**  
(mob.: Umgestaltung sensibler Straßenräume „integriert“ für alle relevanten Verkehrsmittel, d.h. Weiter: Zukunftsperspektive Innenstadtgrün, Maßnahmenprogramm für Kreuzungen/ Kreisverkehre)

**Weiterentwicklung der Parkraumstrategie**  
(bessere Auslastung der Parkbauten in der Innenstadt, Entlastung des öffentlichen Raumes, das Weitern: neues Leben auf Parkplätzen, zeittemporelle Nutzungen einzelner Parkstände für andere Nutzungen, kommunale Stellplatzsatzung)

**Voraussetzungen für emissionsfreien/ armen 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 verdichten Siedlungsgebieten als Angebot für die Bewohner, regionale Vernetzung von Carsharingangeboten)



## Verknüpfung, Multi- & Intermodalität und neue Mobilitätsformen

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

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

**Bike+Ride (Park+Ride), Mithärfelparkplätze**  
(Bike+Ride an Bushaltestellen, P+R an der Mobilstation Böhrhor, Mithärfelparkplätze für Auspendler)

**Fahrradmittnahme in Bus und Bahn**  
(Forderung der Fahrradmittnahme in Bus und Bahn z.B. durch Zuschüsse für einfache zu transportierende Fahrräder)

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

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

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

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

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
  - Einzubehorende 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 STRÄßENNETZ NEUES LEBEN AUF PARKSTÄNDEN	
PRIORITÄT	<input checked="" type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch
ZEITRAHMEN	<input checked="" type="radio"/> 2025 <input type="radio"/> 2030 <input type="radio"/> 2035
REGIONSSRELEVANZ	<input checked="" type="checkbox"/> ✓ <input type="checkbox"/> ✗
AKTEURE	Stadt Bocholt Abstimmung und Kooperationen mit Privaten und Gewerbetreibenden
ZIELBEZUG	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle</li> <li>B Reduzierung der Umweltbelastungen &amp; verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre</li> <li>C Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume</li> <li>D Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr &amp; städtischer ÖPNV</li> <li>E Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV &amp; den Wirtschaftsverkehr)</li> <li>F Vernetzung, Effizienzsteigerung &amp; Kommunikation</li> </ul>
BESCHREIBUNG	<p>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 Fahrradabstellbereiche umgenutzt werden. Bei Bedarf können Änderungen schnell wieder rückgängig gemacht werden.</p> <p>Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von einzelnen Parkständen/Plätzen und die Beteiligung der Anliegenden als „Kümmernde“ kann vor wertvolle Überzeugungsarbeit für eine alternative Nutzung von Parkplätzen geleistet werden und der Mehrwert des öffentlichen Raumes aufgezeigt werden.</p> <p>Beispiele gibt es in der Bocholter Innenstadt bereits, zum Beispiel die Nutzung des Gastrohauses 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.</p>
<b>BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Initiierung und Abstimmung mit Anliegenden, insb. Gastronomen, Einzelhändlern</li> </ul>	
SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.5.2 Fahrradparken in der Innenstadt</li> <li>• 2.2 Attraktive Fußwegeachsen</li> <li>• 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie</li> </ul>
ZIELKONFLIKTE	Zielkonflikte können durch die Einbindung von Gastronomen vermieden werden
KOSTEN (Maßnahmenprogramm)	€   €   €   €   €   €   laufend
KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE	<input checked="" type="radio"/> niedrig <input type="radio"/> mittel <input type="radio"/> hoch <input type="radio"/> sehr hoch





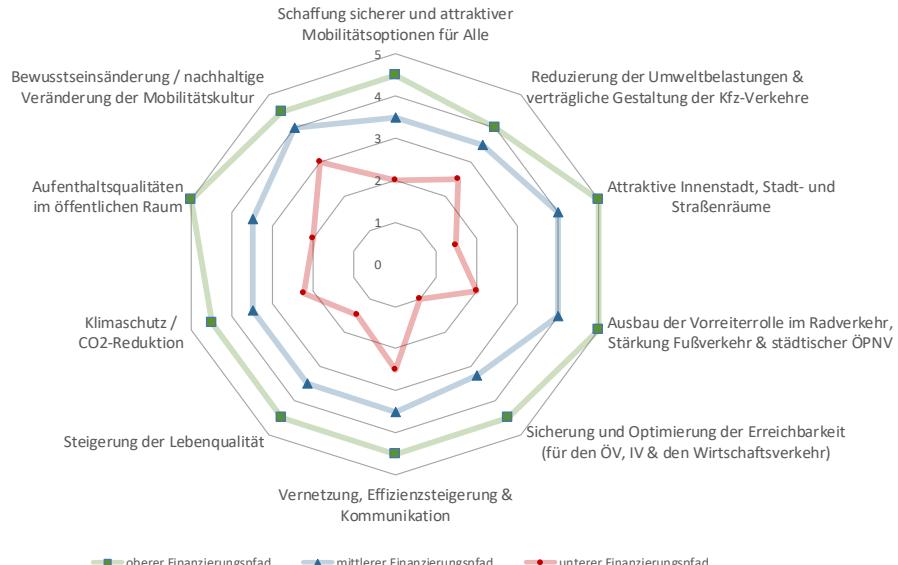
## Abschließende Maßnahmenübersicht

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

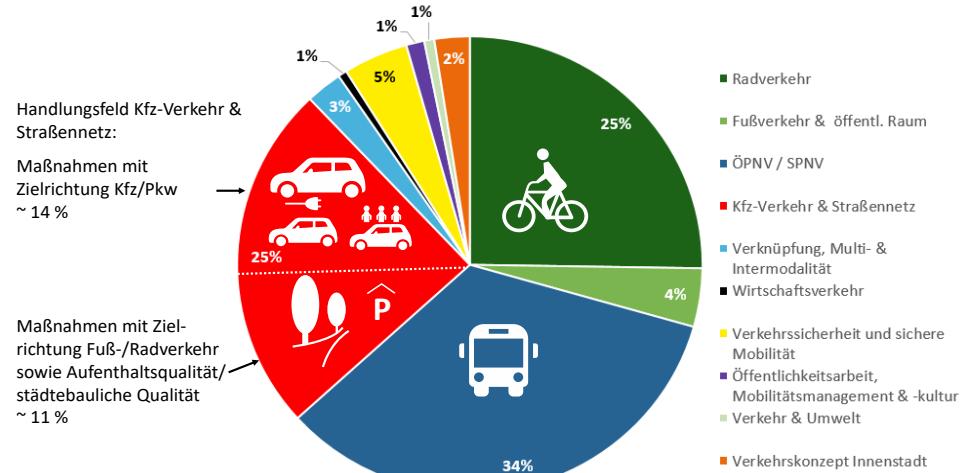
Handlungsfelder und zugeordnete Maßnahmenfelder		Priorität	Schlüsselmaßnahme	Kosten der Gesamtmaßnahmen bis 2035	Kosten der Gesamtmaßnahmen abzgl. Förderung bis	Kosten-Wirkungs-Einschätzung	unterer Pfad	mittlerer Pfad	oberer Pfad	Kosten im mittleren Finanzierungspfad bis 2035	Kosten im mittleren Finanzierungspfad abzgl. Förderung bis 2035	Umsetzung bis wann: kurzfristig (2025) mittelfristig (2030) langfristig (2035)
<b>5 Verknüpfung, Multi- und Intermodalität und neue Mobilitätsformen</b>												
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	Fahrradmitnahme 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:



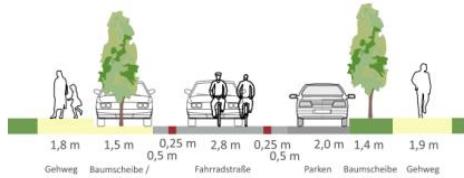
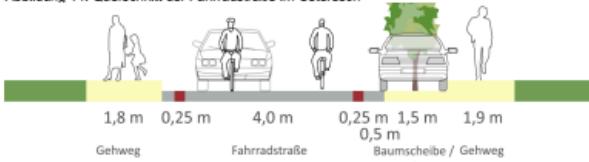
**Kostenschätzung „mittlerer Finanzierungspfad“  
(beschlossen: 3.8 Mio. €/Jahr = ca. 57 Mio. € bis 2035)**



# Umsetzung



Abbildung 14: Querschnitt der Fahrradstraße im Osteresch



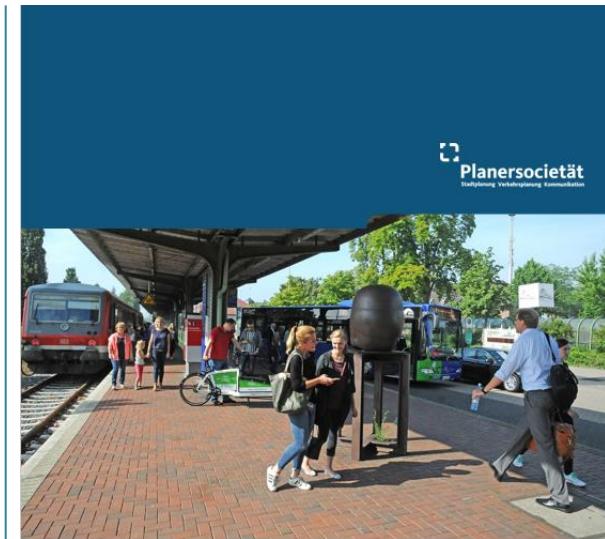
## Modellprojekte

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)

# Erfolge/Hemmnisse

- 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
- 
- ... öftl. 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 - Partizipation

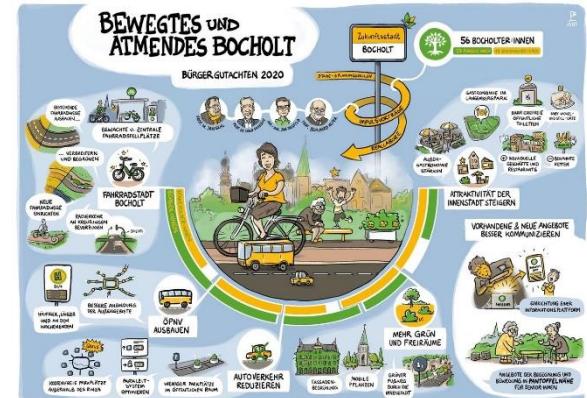
## Zukunftsstadt-Projekt in 3 Phasen (2015-2022)

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



# Zukunftsstadt - Befragung

## Ergebnisse der Haushaltsumfrage

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

### Schwerpunktthemen:

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



= Mobilität auch Schwerpunktthema bei Planungszelle und Reallaboren

Ergebnisbericht der Bürgerbefragung  
-Kurzfassung-

Atmendes Bocholt – bewegtes Bocholt 2030+

[www.zukunftsstadt-bocholt.de](http://www.zukunftsstadt-bocholt.de)

**Zukunftsstadt BOCHOLT #3**

★ Zukunftsbüro Nordstr. 49

1 Rebenstraße  
2 Europaplatz/Kolpinghaus  
3 Ravaridstraße  
4 Gasthausplatz  
5 Liebfrauenplatz  
6 Langenbergpark  
7 Ostmauer/Moscheeplatz  
8 Bocholter Aa/VHS

Karte: Bocholter Innenstadt

## Reallabor Mobilität – Aktionen Sicherer 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



# Erfolge



- 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

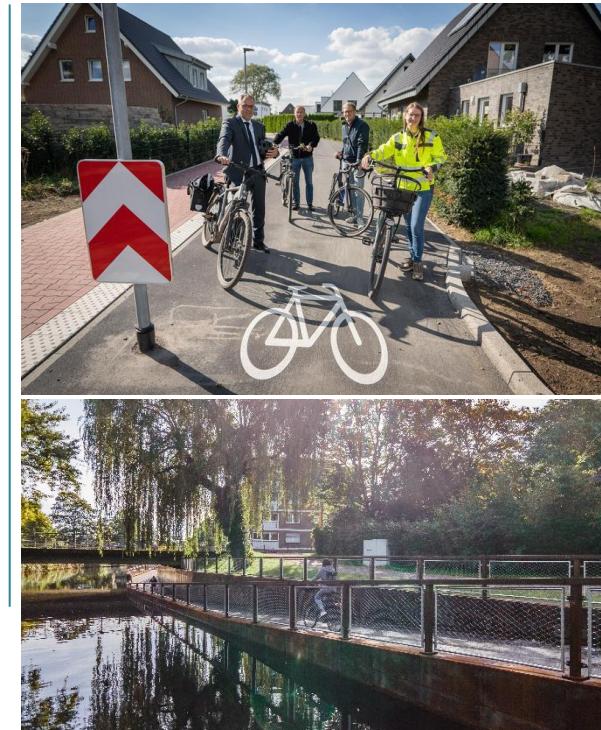
# Erfolge



- 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](mailto:jan.diesfeld@bocholt.de)

Haben Sie Fragen oder Kommentare?