



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Stadt Bocholt

# Integriertes Mobilitätskonzept 2035

Endbericht zum integrierten Handlungskonzept

# Impressum

## Auftraggeber

Stadt Bocholt  
Fachbereich Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün und Umwelt  
Rathaus, Berliner Platz 1  
46395 Bocholt  
Telefonzentrale: (02871) 953-488 / -484

## Beteiligte:

Laura Dacken, Hans Schliesing, Reinhold Wilke

## Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

## Bearbeitung

Jan Diesfeld (Projektleitung)  
Christof Tielker  
Johannes Pickert  
Inga Wolf  
David Madden

Dortmund, im Oktober 2020

## Hinweis

*Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.*

*Quelle des Titelbildes: Stadt Bocholt*

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	iii
Tabellenverzeichnis .....	iv
Abkürzungsverzeichnis .....	vi
<b>1 Einführung und Anlass des Mobilitätskonzeptes .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Verfahren zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und Beteiligungsprozess .....</b>	<b>2</b>
2.1 Projektbegleitende Arbeits- sowie Lenkungsgruppe .....	3
2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035 .....	3
<b>3 Kurzfassung des Zielkonzeptes .....</b>	<b>8</b>
<b>4 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes .....</b>	<b>9</b>
4.1 Handlungsfeld 1: Radverkehr .....	12
4.1.1 Handlungsbedarf im Radverkehr .....	12
4.1.2 Grundsätze und Zielsetzung .....	13
4.1.3 Maßnahmenfelder .....	13
4.2 Handlungsfeld 2: Fußverkehr & öffentlicher Raum .....	40
4.2.1 Handlungsbedarf Barrierefreiheit .....	40
4.2.2 Grundsätze und Zielsetzung .....	41
4.2.3 Maßnahmenfelder .....	41
4.3 Handlungsfeld 3: ÖPNV/SPNV .....	53
4.3.1 Handlungsbedarf im ÖPNV/SPNV .....	53
4.3.2 Grundsätze und Zielsetzung .....	53
4.3.3 Maßnahmenfelder .....	54
4.4 Handlungsfeld 4 Fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz .....	70
4.4.1 Grundsätze und Zielsetzung .....	70
4.4.2 Maßnahmenfelder .....	71
4.5 Handlungsfeld 5: Verknüpfung, Multi- und Intermodalität und neue Mobilitätsformen .....	100
4.5.1 Grundsätze und Zielsetzung .....	100
4.5.2 Maßnahmenfelder .....	100
4.6 Handlungsfeld 6: Wirtschaftsverkehr .....	114
4.6.1 Grundsätze und Zielsetzung .....	114
4.6.2 Maßnahmenfelder .....	114
4.7 Handlungsfeld 7: Verkehrssicherheit und sichere Mobilität .....	120
4.7.1 Handlungsbedarf Verkehrssicherheit .....	120
4.7.2 Grundsätze und Zielsetzung .....	120
4.7.3 Maßnahmenfelder .....	121
4.8 Handlungsfeld 8: Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement und -kultur .....	127
4.8.1 Handlungsbedarf Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur .....	127
4.8.2 Grundsätze und Zielsetzung .....	128

4.8.3	Maßnahmenfelder .....	128
4.9	Handlungsfeld 9: Verkehr und Umwelt	140
4.9.1	Grundsätze und Zielsetzung .....	140
4.9.2	Maßnahmenfelder .....	140
4.10	Handlungsfeld 10: Verkehrskonzept Innenstadt	147
4.10.1	Grundsätze und Zielsetzung .....	147
4.10.2	Maßnahmenfelder .....	147
<b>5</b>	<b>Integriertes Handlungskonzept und Gesamtbewertung.....</b>	<b>157</b>
5.1	Finanzielle Rahmenbedingungen/Finanzierungspfade	157
5.2	Gesamtdarstellung und -bewertung des integrierten Handlungskonzeptes	161
5.3	Zusammenfassende Darstellung des integrierten Handlungskonzeptes	163
<b>6</b>	<b>Vorschlag für ein Evaluationskonzept zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035 .....</b>	<b>168</b>
<b>7</b>	<b>Fazit und Ausblick.....</b>	<b>171</b>
	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>172</b>
	<b>Anhang zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035.....</b>	<b>I</b>
	Anhang I: Budgetverteilung im oberen sowie unteren Finanzierungspfad	II
	Anhang II: Integriertes Handlungskonzept – <u>unterer</u> Finanzierungspfad	III
	Anhang III: Übersichten zu Handlungs-/Maßnahmenfeldern	V
	Anhang IV: Teilnehmerkreis der Lenkungsgruppe (LG)	IX

### **Anlagen zum integrierten Mobilitätskonzept 2035:**

Anlage I: Anlage I zum Integrierten Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - Kartenband zum Integrierten Handlungskonzept

Anlage II: Anlage II zum Integrierten Mobilitätskonzept Bocholt 2035 – 1. Öffentliches Forum zum Bocholter Mobilitätskonzept – Dokumentation

Anlage III: Anlage III zum Integrierten Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - Online-Beteiligung „Ideenmelder“ – Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Anlage IV: Anlage IV zum Integrierten Mobilitätskonzept Bocholt 2035 – Zwischenbericht: Stärken- und Schwächen-Analyse

Anlage V: Anlage V zum Integrierten Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - Entwicklungsperspektiven und Zielkonzept

Anlage VI: Anlage VI zum Integrierten Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - Öffentliche Ausstellung zum Bocholter Mobilitätskonzept – Kurzdokumentation

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsbausteine des Mobilitätskonzeptes .....	2
Abbildung 2: Erstes öffentliches Forum .....	4
Abbildung 3: Diskussion an Thementischen .....	4
Abbildung 4: Übersichtskarte der Onlinebeteiligung "Ideenmelder" .....	5
Abbildung 5: Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035 .....	8
Abbildung 6: Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes .....	9
Abbildung 7: Muster eines Maßnahmensteckbriefs .....	11
Abbildung 8: Zielnetz für den Radverkehr (Innenstadtbereich).....	16
Abbildung 9: Zielnetz für den Radverkehr (gesamstädtisch) .....	17
Abbildung 10: Karte möglicher Radschnellwege.....	19
Abbildung 11: Bestehende innerstädtische Veloroute in Bocholt .....	20
Abbildung 12: Karte Maßnahmen im Veloroutennetz .....	22
Abbildung 13: Piktogramm zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen (Freiburg) .....	26
Abbildung 14: Banner mit Regeln der Fahrradstraße (Magdeburg).....	26
Abbildung 15: Optische Durchfahrtssperre an einer Fahrradstraße (Karlsruhe) .....	26
Abbildung 16: Radfahrschleuse im Vorfeld eines großen Knotens .....	28
Abbildung 17: Radfahrschleuse am Knotenpunkt.....	28
Abbildung 18: indirektes Linksabbiegen.....	28
Abbildung 19: Linksabbiegen an Einmündungen.....	28
Abbildung 20: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA.....	28
Abbildung 21: aufgeweitete Radaufstellstreifen .....	28
Abbildung 22: kurzfristige Maßnahmen Fahrradparken Innenstadt .....	34
Abbildung 23: Radhaus Ulm: abschließbare Boxen.....	34
Abbildung 24: Überdachte Anlehnbügel Bahnhof Schweinfurt .....	34
Abbildung 25: Ziele für Gehwegbreiten auf Hauptfußwegeachsen.....	43
Abbildung 26: Fußwegenetz Innenstadt.....	44
Abbildung 27: Spielgeräte Bottroper Innenstadt .....	45
Abbildung 28: multifunktionale Sitzgelegenheit (Frankfurt).....	45
Abbildung 29: vorgezogene Seitenräume (Frankfurt) .....	50
Abbildung 30: Gehwegüberfahrt (Bielefeld) .....	50
Abbildung 31: "Doppelquerung", Querungshilfe in Dortmund .....	51
Abbildung 32: Lineare Leitelemente (Kirchenumfeld, Borken).....	51
Abbildung 33: Perspektive der regionalen Bahn-(Busanbindung) als Prüfaufträge für kommende Nahverkehrspläne .....	64
Abbildung 34: Mittelfristige Empfehlung zur Entwicklung der Straßennetzhierarchie/Vorrangstraßennetz .....	74
Abbildung 35: Hierarchisierungsänderungen im Bocholter Süden – Verkehrswirkungen (Differenzdarstellung zur Analyse 2017) .....	74
Abbildung 36: Hierarchisierungsänderungen im Bocholter Süden – Verkehrswirkungen (absolute Verkehrsmengen) .....	75
Abbildung 37: Szenario 1 - Differenzdarstellung der Kfz-Verkehrsmengen zum Status Quo .....	79
Abbildung 38: Mögliche Gestaltungsbeispiele für eine erheblich verkehrsentlastete Dinxperloer Straße .....	80
Abbildung 39: Szenario 2 - Differenzdarstellung der Kfz-Verkehrsmengen zum Analysefall (2017).....	82
Abbildung 40: Perspektive eines "Schnell- und Langsamstraßennetzes" als Möglichkeit des äußeren Ringschlusses .....	84

Abbildung 41: Verkehrswirkungen Schnell- und Langsamstraßennetz - Differenzdarstellung zum Analysefall (2017).....	85
Abbildung 42: Verkehrswirkungen Schnell- und Langsamstraßennetz – Darstellung absoluter Verkehrsmengen .....	86
Abbildung 43: temporäre Umnutzung von Parkständen für Außengastronomie .....	95
Abbildung 44: Mobilstation/P+R Bahnhof.....	103
Abbildung 45: Stelenvariante Mobilstation NRW .....	103
Abbildung 46: Mobilpunkt .....	105
Abbildung 47: Faltrad .....	109
Abbildung 48: E-Tretroller .....	110
Abbildung 49: Ladezone inkl. Bodenmarkierung.....	116
Abbildung 50: Lastenrad zur Feinverteilung.....	116
Abbildung 51: Prüfeempfehlungen für Ladezonen.....	117
Abbildung 52: Symbolbild Verkehrssicherheitskampagne „Geisterradler“ .....	126
Abbildung 53: Potenzielle Beteiligte an einem Netzwerk Schule+Mobilität .....	136
Abbildung 54: Prinzip der weichen Separation .....	153
Abbildung 55: Synopse wichtiger Innenstadtmaßnahmen (siehe Maßnahmensteckbriefe zu den jeweiligen Handlungsfeldern; vergrößerte Karte im Kartenband) .....	156
Abbildung 56: Prozessphasen des Mobilitätskonzeptes bis zum integrierten Handlungskonzept	157
Abbildung 57: Finanzierungsbudget/Jahr für die einzelnen Finanzierungspfade .....	159
Abbildung 58: Budgetverteilung (Bezogen auf den Eigenanteil der Stadt Bocholt) des Integrierten Handlungskonzeptes (mittlerer Finanzierungspfad) nach Handlungsfeldern .....	160
Abbildung 59: Notwendiges Budget (Eigenanteil der Stadt Bocholt) nach Handlungsfeldern im mittleren Finanzierungspfad (absolut).....	160
Abbildung 60: Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des Zielkonzeptes.....	162
Abbildung 61: Qualitative Bewertung des Integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich wichtiger Ziele.....	163
Abbildung 62: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 – <i>Oberer</i> Finanzierungspfad (Seite 1) .....	164
Abbildung 63: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 – <i>Oberer</i> Finanzierungspfad (Seite 2) .....	165
Abbildung 64: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - <i>mittlerer</i> Finanzierungspfad (Seite 1) .....	166
Abbildung 65: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - <i>mittlerer</i> Finanzierungspfad (Seite 2) .....	167
Abbildung 66: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im oberen Finanzierungspfad .....	II
Abbildung 67: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im unteren Finanzierungspfad (mit Förderung, d.h. nur bezogen auf den Eigenanteil der Stadt Bocholt).....	II

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bewertungsmatrix Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder .....	10
Tabelle 2: Handlungsfeld Radverkehr – Maßnahmenfelder .....	14
Tabelle 3: Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum.....	41
Tabelle 4: Handlungsfeld ÖPNV/SPNV– Maßnahmenfelder .....	54
Tabelle 5: Handlungsfeld fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz– Maßnahmenfelder	71

Tabelle 6: Handlungsfeld Verknüpfung, Multi- und Intermodalität & neue Mobilitätsformen– Maßnahmenfelder .....	101
Tabelle 7: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr - Maßnahmenfelder .....	114
Tabelle 8: Handlungsfeld Verkehrssicherheit und sichere Mobilität –Maßnahmenfelder .....	121
Tabelle 9: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur –Maßnahmenfelder.....	128
Tabelle 10: Handlungsfeld Verkehr und Umwelt.....	140
Tabelle 11: Maßnahmenfelder im Verkehrskonzept Innenstadt .....	148
Tabelle 12: Vorschlag für mögliche Indikatoren zur Evaluation (in zeitlichen Stufen der Evaluation).....	169

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
Bhf.	Bahnhof
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d.h.	das heißt
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ggf.	gegebenenfalls
HWK	Handwerkskammer
HVZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handwerkskammer
insb.	insbesondere
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWL	Nahverkehr Westfalen Lippe
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der FGSV
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RVM	Regionalverkehr Münsterland
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Str.	Straße
u.a.	unter anderen
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZVM	Zweckverband Mobilität Münsterland

# 1 Einführung und Anlass des Mobilitätskonzeptes

Eine zentrale Aufgabe und Herausforderung der Stadtplanung und -entwicklung ist die Erhaltung bzw. Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in Bocholt einerseits sowie die Sicherstellung der Mobilität andererseits. Dabei ist insbesondere die Erreichbarkeit mit dem Kfz zwar Grundvoraussetzung, aber genauso Herausforderung und Konfliktfeld. Auch vor dem Hintergrund des Klimawandels gilt es daher bundesweit und auch in Bocholt darum, Mobilität breiter zu denken und sich an der Gestaltung der Mobilität „für alle“ zu orientieren, die verstärkt Alternativen zum Autoverkehr (Nahmobilität, Radverkehr, ÖPNV) fokussiert sowie die unterschiedlichen Mobilitätsformen effizient vernetzt.

Aufgabe des integrierten Mobilitätskonzeptes 2035 für Bocholt ist dabei die Entwicklung einer verkehrsmittelübergreifenden Strategie, die als Leitlinie der Mobilitätsplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre dient. Das Mobilitätskonzept befasst sich hierbei mit allen für Bocholt relevanten Mobilitätsthemen inklusive der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre. Neben der strategischen Ausrichtung gilt es insbesondere, Maßnahmen zu entwickeln, zu priorisieren sowie Schlüsselmaßnahmen zu definieren.

Im Erarbeitungsprozess des integrierten Mobilitätskonzept wurden, basierend auf einer Stärken- und Schwächen-Analyse der verkehrlichen Situation (siehe separater Zwischenbericht zur Stärken- und Schwächen-Analyse aus dem August 2019), die verkehrlichen Ziele bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus definiert (siehe separater Bericht „Entwicklungsperspektiven und Zielkonzept“ zum integrierten Mobilitätskonzept 2035 aus dem Oktober 2019). Das vorliegende Handlungskonzept baut hierauf auf und umfasst strategische Maßnahmenempfehlungen, eine Prioritätenreihung der Maßnahmen und erste Kostenschätzungen. Es dient damit zur Vorbereitung nachfolgender Verkehrsprojekte, Planung zukünftiger Personal- und Finanzressourcen und ist ein wichtiger Orientierungsrahmen für die Mobilitäts- sowie Verkehrsentwicklung der Stadt.

Die Erarbeitung des Handlungskonzeptes des Mobilitätskonzeptes erfolgte aufbauend und verzahnt mit weiteren Planwerken und Konzepten der Stadt Bocholt bzw. mit Relevanz zu Bocholt. Dazu gehören zum Beispiel der Lärmaktionsplan der Stufe II und dessen Überprüfung im Jahr 2019, das Konzept Flächenmanagement 2.0 für die Bocholter Innenstadt, das Integrierte Handlungskonzept Bocholter Innenstadt (ISEK) sowie städtebauliche Entwicklungsprojekte/-perspektiven (kubaai, Rahmenplan Nord, ...) genauso wie der aktuelle Nahverkehrsplan (2019) sowie die Mobilitätsuntersuchung (2015) des Kreises Borken. Ebenso sind aktuelle Überlegungen/Planungen eingeflossen, beispielsweise Planungen für den RS2 Radschnellweg Westmünsterland oder die Elektrifizierung der Bahnstrecke Bocholt – Wesel.

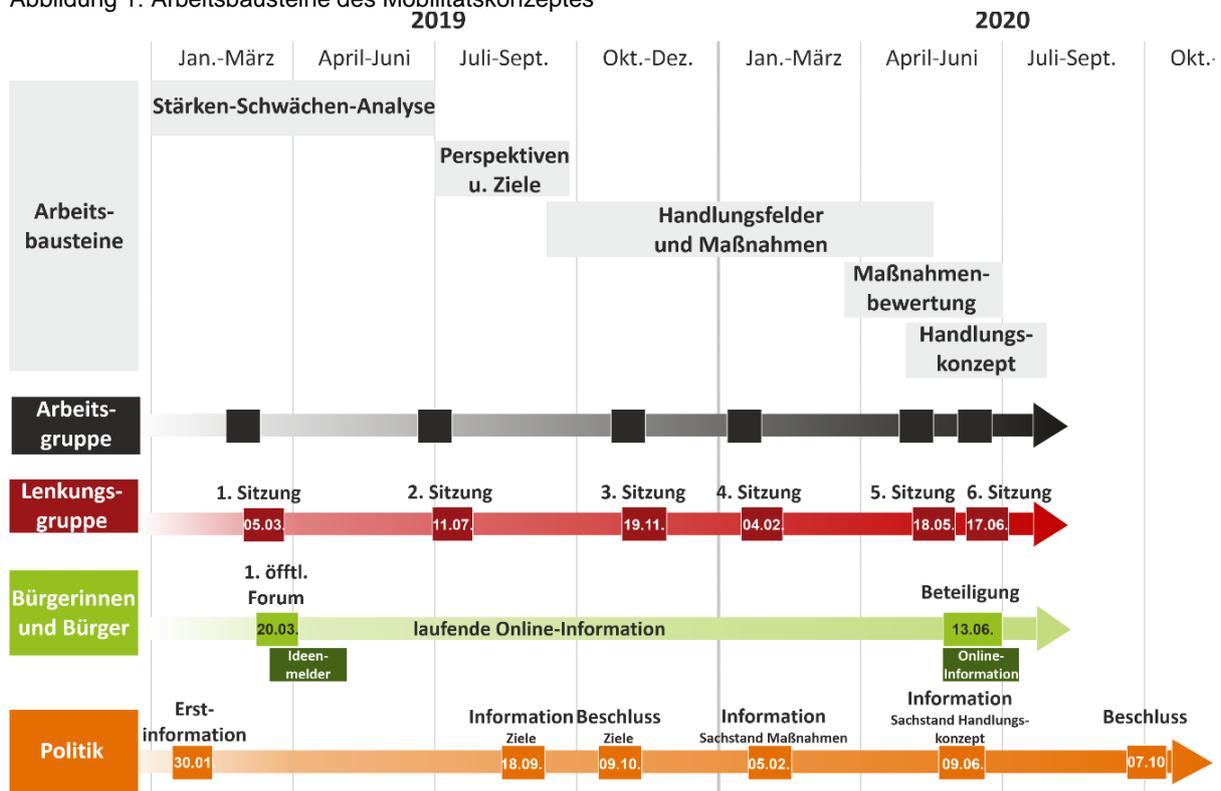
Mit dem Mobilitätskonzept soll eine Grundlage für ein nachhaltiges, das heißt langfristig tragbares Verkehrsangebot geschaffen werden. Es bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Mobilitätsoptionen für die Menschen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern, die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl zu erhöhen sowie im Zusammenspiel mit anderen städtischen Konzepten die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in Bocholt zu steigern.

Fragen, die im Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes behandelt werden, sind z. B.: „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Bocholt bewegen? Welche Auswirkungen haben potenzielle Infrastrukturmaßnahmen und wie sind diese mit den Zielen einer Verkehrs- und Mobilitätswende in Einklang zu bringen? Welche Prioritäten sind im Verkehrsbereich bei zukünftigen Maßnahmen zu setzen?“.

## 2 Verfahren zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und Beteiligungsprozess

Der gesamte Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes bis zu dessen Beschluss in der Sitzung des Stadtrates am 07. Oktober 2020 erfolgte in vier Phasen und wurde durch einen breit angelegten Planungsdialog begleitet:

Abbildung 1: Arbeitsbausteine des Mobilitätskonzeptes



Erster Schwerpunkt des Erarbeitungsprozesses sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Kapitel 2) war die Analyse der Bestandssituation in einem separaten **Stärken- und Schwächen-Bericht** (August 2019). Darauf aufbauend wurden **Ziele** diskutiert und vom Stadtrat der Stadt Bocholt im Oktober 2019 als Zielrichtung für das vorliegende Handlungskonzept beschlossen (siehe Bericht zu Entwicklungsperspektiven und zum Zielkonzept aus dem Oktober 2019 sowie Zusammenfassung in Kapitel 3).

Der vorliegende Endbericht zum **Handlungskonzept** des integrierten Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035 basiert auf vorgenannten Zwischenschritten und leitet Handlungs- und Maßnahmenfelder für die Mobilitätsentwicklung in Bocholt ab. Letztere sind in Form von Steckbriefen für alle relevanten Verkehrsarten und Querschnittsthemen in Kapitel 4 aufgeführt. Die für einige Maßnahmen und Steckbriefe relevanten Karten sind in verkleinerter Form in das Kapitel eingearbeitet worden und befinden sich im DIN A3-Format im separaten Kartenband des integrierten Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035.

Die entwickelten Handlungsfelder und Maßnahmen wurden einer umfangreichen Bewertung und Priorisierung unterzogen, um erfolgsversprechende und weniger erfolgsversprechende Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung von Bocholt zu identifizieren. Unter Anbetracht finanzieller Rahmenbedingungen zeigt sich in der Zusammenführung der Maßnahmen im **integrierten Handlungskonzept** (siehe Kapitel 5), dass einige bedeutende Maßnahmen mit den augenblicklich vorhandenen finanziellen Mitteln nicht zu realisieren sind. Das integrierte Mobilitätskonzept Bocholt 2035 ist damit auch eine Entscheidungsgrundlage, um ggf. finanzielle Mittel aufzustocken und zielgerichtet zu verteilen.

Ein wichtiger Bestandteil wird zukünftig nicht nur die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bzw. seiner Maßnahmen sein, sondern auch ein fortlaufendes Monitoring zum Bocholter Verkehrsgeschehen bzw. eine **Evaluation** der Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes. In Kapitel 6 wird ein dementsprechend auf Bocholt angepasstes Evaluationskonzept vorgeschlagen.

## 2.1 Projektbegleitende Arbeits- sowie Lenkungsgruppe

Alle Phasen der Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzeptes wurden von einer „Arbeitsgruppe Mobilität“ (AG Mobilität) sowie der „Lenkungsgruppe“ (LG) begleitet:

Teilnehmende der **Arbeitsgruppe Mobilität** setzten sich aus relevanten Ämtern der Verwaltung sowie der StadtBus Bocholt GmbH, der Stabsstelle Zukunfts- und Strategiebüro sowie der Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Bocholt mbH & Co. KG zusammen. Die Arbeitsgruppe kam in insgesamt sechs Sitzungen zusammen.

Die **Lenkungsgruppe** traf sich in insgesamt sechs Sitzungen und setzte sich aus ca. 25 Mitgliedern zusammen. Vertreten waren neben den politischen Fraktionen und dem Kreis Borken unterschiedliche verkehrsrelevante Institutionen, Organisationen, Verbände und Netzwerke (siehe Anhang IV: Teilnehmerkreis der Lenkungsgruppe (LG)).

Die Lenkungsgruppe hatte während des gesamten Prozesses wichtige Funktionen: Zum einen brachten die unterschiedlichen Akteure ihr jeweiliges Fachwissen, Interessenslagen und Ziele mit ein. Diese wurden nachfolgend gutachterlich geprüft und in den Abwägungsprozess des Mobilitätskonzeptes einbezogen. Zum anderen wurden fortlaufend die Zwischenergebnisse des Mobilitätskonzeptes mit der Lenkungsgruppe rückgekoppelt. Es wurden Richtungsentscheidungen sowie Meilensteine des Erarbeitungsprozesses besprochen, diskutiert und Meinungsbilder eingeholt. Die fortlaufende Diskussion mit den unterschiedlichen Akteuren war daher ein zentrales und steuerndes Element des Beteiligungsprozesses und diente dazu, das Mobilitätskonzept möglichst passgenau auf die Herausforderungen der Stadt Bocholt und unterschiedliche Interessenslagen abzustimmen.

In den Diskussionen zeigte sich ein weitgehender Konsens über die Ziele der Mobilitätsentwicklung, insbesondere mit der weiteren Förderung des Radverkehrs sowie des ÖPNV. Teils divergierende Meinungen gab es zu einzelnen Maßnahmen, zum Beispiel befürwortende und auch ablehnende Meinungen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes (Westring/Nordring/Ostring), oder auch zu Realisierungschancen von Maßnahmen (insbesondere zu kurz- bis mittelfristigen Chancen, die Bahnstrecke Richtung Rhede/Borken/Münster zu reaktivieren).

In der abschließenden Sitzung der interfraktionellen Lenkungsgruppe am 17. Juni 2020 wurde das integrierte Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035 final erörtert. Dabei wurde auch besprochen, dass zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes finanzielle und personelle Ressourcen notwendig sein werden und dazu der „mittlere Finanzierungspfad“ verfolgt werden sollte (siehe Kapitel 5.1).

## 2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035

Der öffentliche Planungsdialog zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035 fand in unterschiedlichen Formaten statt:

- ein öffentliches Forum zur Bestands- und zur Stärken- und Schwächen-Analyse (Rathaus, März 2019)
- eine Online-Beteiligung in Form einer interaktiven Karte (sog. Online-Ideenmelder“ im März/April 2019)
- eine öffentliche Ausstellung und Informationsmöglichkeit zu den Maßnahmen/zum Handlungskonzept (Mensa Benölkenplatz, Juni 2020)
- Ausstellung von Maßnahmen auf der Website der Stadt Bocholt (Online, Juni 2020)

Den Auftakt zum öffentlichen Dialog machte das **erste öffentliche Forum** zum Mobilitätskonzept am 20. März 2019. Moderiert und umgesetzt von der Planersocietät mit Unterstützung von Mitarbeitenden der Bocholter Stadtverwaltung wurden den ca. 90 Teilnehmenden zunächst die Hintergründe des Mobilitätskonzeptes vorgestellt. Anschließend gaben die Gutachter eine erste Einschätzung zu Stärken & Schwächen der Mobilität in Bocholt.

In Gruppenarbeit wurden diese Einschätzungen an Thementischen zu den unterschiedlichen Verkehrsträgern und Querschnittsthemen mit den Teilnehmenden diskutiert und weiter detailliert. Hier konnten zahlreiche Anmerkungen und weiterführenden Hinweise aufgenommen werden. Die umfangreichen

Rückmeldungen sowie eine detailliertere Zusammenfassung des ersten öffentlichen Forums sind in einer gesonderten Dokumentation zusammengefasst. Die Rückmeldungen und Hinweise der Teilnehmenden fließen einerseits in die Zwischenberichte zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035 sowie in das vorliegende Handlungskonzept ein.

Abbildung 2: Erstes öffentliches Forum



Abbildung 3: Diskussion an Thementischen



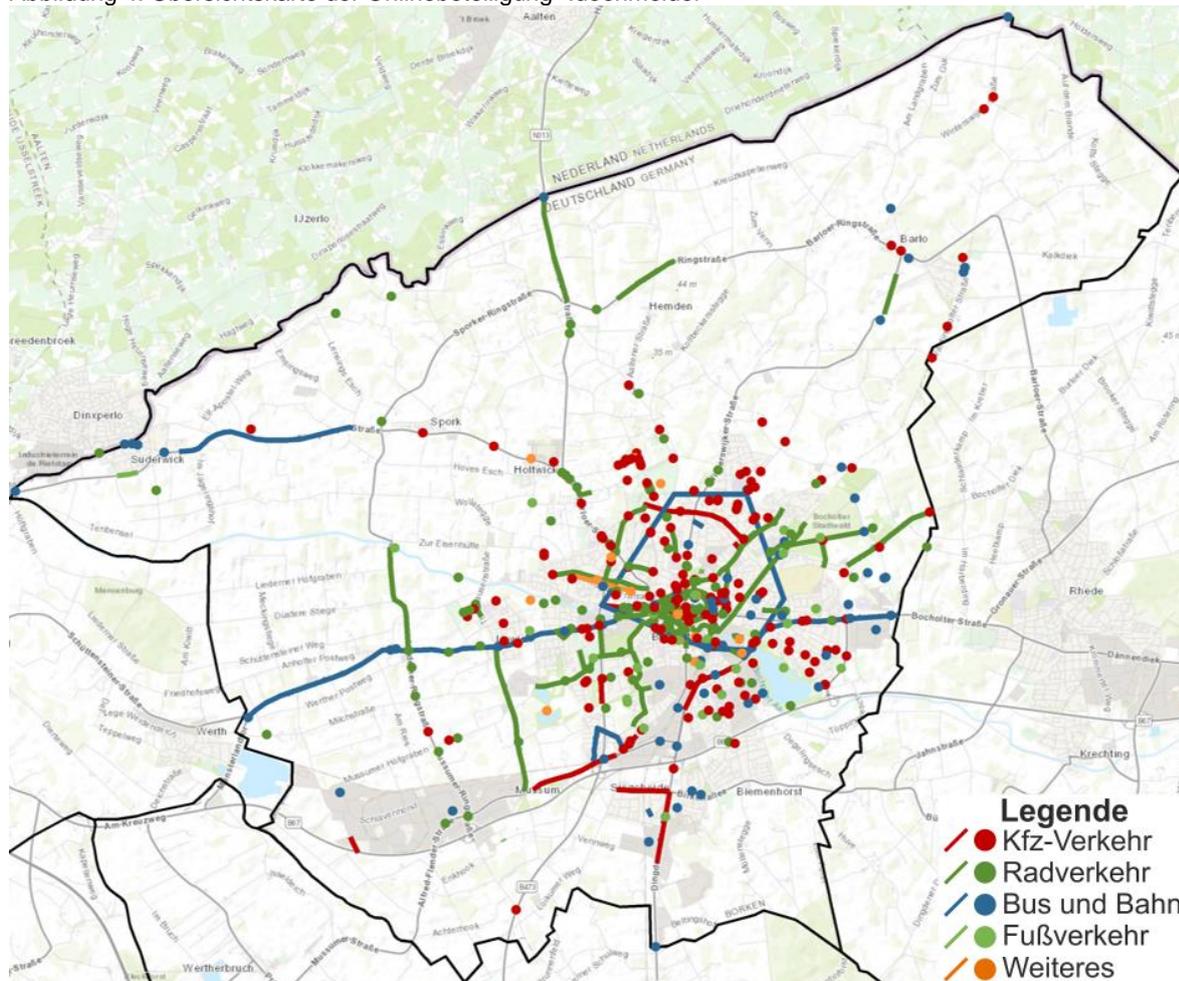
Im März 2019 wurde über die Website der Stadt Bocholt ein Online-**Ideenmelder** zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035 geschaltet. Vom 20. März 2019 bis zum 22. April 2019 konnten Bürgerinnen und Bürger auf einer interaktiven Bocholter Stadtkarte Ideen, Wünsche oder Kritik zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Bus & Bahn, Kfz-Verkehr sowie weiteren verkehrsrelevanten Themen verorten. Darüber hinaus war eine Bewertung der Beiträge durch „Likes“ (Beitrag gefällt mir) bzw. „Dislikes“ (Beitrag gefällt mir nicht) möglich.

Insgesamt gingen 534 Beiträge von über 250 verschiedenen Personen über den Ideenmelder ein, der somit die „offline-Beteiligung“ gut ergänzte und zahlreiche weitere Interessierte in den Erarbeitungsprozess einbinden konnte. Die zahlreichen Beiträge wurden von der Planersocietät ausgewertet und sind in eine Dokumentation des Ideenmelders (siehe gesonderte Dokumentation aus dem Jahr 2019) sowie in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes eingeflossen.

Sowohl als Ergebnis des ersten öffentlichen Forums sowie des Ideenmelders (siehe Abbildung 4) zeigten, dass sich viele Bocholterinnen und Bocholter Verbesserungen im Radverkehr, im ÖPNV und insgesamt eine Stärkung der Alternativen zum ÖPNV wünschten. Vorschläge beinhalteten zum Beispiel

- zum Bus- und Bahnverkehr neue/bessere Busverbindungen der Stadtteile, einen umfassenden Ausbau der Schienenwege, Umstiegspunkte (Park & Ride, Bike & Ride) oder einen günstigen/kostenlosen ÖPNV,
- im Radverkehr bessere Radwege, mehr eigenständige Radwege oder Radschnellwege, Fahrradachsen in die Innenstadt z.T. ohne Kreuzungspunkte, Fahrradstraßen, abschließbare Radabstellanlagen vor allem in der Innenstadt, Fahrradparkhäuser,
- allgemein vermehrte Anstrengungen, um Kfz-Verkehrsmengen zu reduzieren und Flächen vom Kfz-Verkehr zum Radverkehr oder ÖPNV umzuverteilen (z.B. auch Wünsche nach einer Rad-/Umweltspur auf dem Innenstadtring) sowie
- eine attraktivere Innenstadt (u.a. autoarm/autofrei, weniger Parkflächen für Autos, weniger Lieferverkehr in der Fußgängerzone) und attraktive Plätze, zum Beispiel der Gasthausplatz als Gastronomieplatz, mehr Sitzgelegenheiten, Spielgeräte und Begrünung.

Wie auch die vielen Hinweise aus den weiteren Beteiligungen wurden die Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger geprüft und wenn möglich in das Mobilitätskonzept einbezogen. Einige Vorschläge konnten aber auch nicht einbezogen werden (siehe unten: Prüfung und Abwägung der eingebrachten Hinweise aus dem Beteiligungsprozess).

Abbildung 4: Übersichtskarte der Onlinebeteiligung "Ideenmelder"<sup>1</sup>

Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Einen weiteren Schwerpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung sollte das zweite öffentliche Forum darstellen, das für den 16.03.2020 vorgesehen war und eine Diskussion von Maßnahmenideen im Workshopcharakter fokussieren sollte. Aufgrund der Corona-Pandemie und entsprechender Einschränkungen bzw. Verbote von Veranstaltungen konnte dieser bedeutende Teil der öffentlichen Beteiligung nicht wie geplant stattfinden.

Als Ersatz wurde am 13.06.2020 eine öffentliche **Ausstellung im Messecharakter** in der Mensa Benölkenplatz organisiert. Da die rechtlichen Voraussetzungen für ein weiteres öffentliches Forum nach wie vor nicht gegeben waren, wurde unter Wahrung der Hygienebestimmungen (Mundschutz, Abstand, personenbezogene Obergrenze des Raumes und Teilnehmendenliste) ein Ausstellungsrundgang aufgebaut, der über die vorgeschlagenen Maßnahmen informierte. Ergänzend dazu standen Mitarbeitende der Stadtverwaltung, der StadtBus GmbH sowie des Gutachterbüros Planersocietät für Fragen und weitere Hinweise zur Verfügung. Darüber hinaus wurden die Ausstellungsinhalte auf der Homepage der Stadt Bocholt zugänglich gemacht und konnten über eine Kontaktadresse kommentiert werden.

Die aufgenommenen Hinweise sowie die konstruktiven Diskussionen der öffentlichen Ausstellung wurden von den Gutachtern in einer gesonderten Dokumentation zusammengefasst und ebenso wie die vielen per Email eingegangenen Hinweise geprüft. Hinweise umfassten unter anderem

<sup>1</sup> Die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger wurden im Online-Ideenmelder unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Bürgerinnen und Bürger konnten sowohl punktuelle Hinweise geben als auch für gesamte Straßenabschnitte/Verbindungen. Auch wenn viele Rückmeldungen zum Kfz-Verkehr (rot) eingetragen wurden, beinhalteten diese deutlich überwiegend Wünsche, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr abzubauen, zum Beispiel durch einen verkehrsberuhigenden Umbau von Straßen oder Änderung von Verkehrsführungen für eine Reduzierung von Autoverkehren.

- Hinweise/Wünsche zu den Maßnahmen Radverkehr, u.a. zu möglichst einheitlichen Vorfahrtsregelungen an Kreisverkehren für Radfahrende, einen weiteren Ausbau des vorgeschlagenen Veloroutennetzes, die Gestaltung des Innenstadtringes als Fahrradstraße, die Ausweisung einer Fahrradstraße Innenstadt oder bessere Radabstellanlagen auch in den Quartieren und außerhalb der Innenstadt,
- Hinweise/Wünsche zur Innenstadt und zur Verkehrsführung, zum Beispiel mehr Einbahnstraßen in der Innenstadt zur Verkehrsentlastung, eine autofreie Innenstadt, eine Rückführung des Innenstadtringes auf max. zwei Fahrspuren mit Kreisverkehren oder Vorschläge für eine Maut auf der B67n,
- Hinweise/Wünsche zu mehr Toiletten in der Innenstadt, mehr Zebrastreifen an Kreisverkehren, grundsätzlich bessere Barrierefreiheit mit einem Sofortprogramm Barrierefreiheit sowie
- Weitere Hinweise/Wünsche zur Stärkung des ÖPNV mit dichteren Taktfolgen (z.B. in Stoßzeiten Takt 10-15 Minuten), Zugverbindungen oder Busverbindungen grenzüberschreitend in die Niederlande.

Neben den vielen Hinweisen zum Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV, welche die Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes unterstützen bzw. ergänzend in das Mobilitätskonzept eingearbeitet wurden, wurden einige Maßnahmen bzw. auch Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger intensiv und teils kontrovers diskutiert. Viel Zustimmung gab es für Ideen, den Stadtbuss Bocholt durch sog. On-Demand-Verkehre zu ergänzen bzw. sogar zu ersetzen. Sehr kontrovers wurden die Optionen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes im Bocholter Norden verbunden mit dem sog. „Nordring“ diskutiert. Hier zeigten sich sowohl befürwortende (Verkehrsentslastung der Innenstadt und von Wohngebieten) als auch kritische Stimmen (Flächenverbrauch, Umwelt- und Klimaschutz), die den Nordring ablehnten oder eine andere Trassenführung vorschlugen.

#### **Prüfung und Abwägung der eingebrachten Hinweise aus dem Beteiligungsprozess**

Die Vielzahl der guten und konstruktiven Hinweise aus dem Beteiligungsprozess wurde umfassend geprüft und soweit möglich in das Mobilitätskonzept einbezogen. Beispielhaft seien hier bessere Radabstellanlagen auch außerhalb der Innenstadt (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5 in Kapitel 4), mehr Toiletten in der Innenstadt (Programm „Nette Toilette“ siehe Maßnahmensteckbrief 2.2), dichtere Taktfolgen im ÖPNV in Spitzenzeiten zur Anbindung von Gewerbegebieten (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1) oder Verbesserungen an bestehenden Kreisverkehren inkl. Fußgängerüberwegen mit Aufpflasterungen (siehe Maßnahmensteckbrief 4.3.2) genannt.

Viele der in das Mobilitätskonzept eingebrachten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger werden auch durch die Umfrage des parallel laufenden Projektes „Zukunftsstadt Bocholt“<sup>2</sup> des Zukunftsbüro Bocholt unterstützt, in der über 800 Befragte Rückmeldung gaben. Erste Ergebnisse der bis zum Juni 2020 gelaufenen Befragung zeigen, dass die befragten Bürgerinnen und Bürger in der Innenstadt mehrere Orte mit Handlungsbedarfen sehen (z.B. Europaplatz, Ravardistraße, aber auch zum Beispiel Liebfrauenplatz, Ostmauer, Gasthausplatz), die sich mit Maßnahmenempfehlungen auch im Mobilitätskonzept wiederfinden. Wichtige Punkte waren in den Ergebnissen der Befragung unter anderem die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende, Verbesserungen für den Fußverkehr, Erweiterung von Grünanlagen, die Reduzierung der Flächen für den Autoverkehr (insb. wurde der Liebfrauenplatz oft genannt), Maßnahmen gegen Fahrraddiebstahl, die Schaffung von Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder oder mehr Sitzmöglichkeiten. Entsprechende Maßnahmenvorschläge sind Teil des Mobilitätskonzeptes, insbesondere im Verkehrskonzept Innenstadt (siehe Handlungsfeld 10) oder auch in den Handlungsfeldern zum Fußverkehr (u.a. Sitz-/Spielrouten) sowie Radverkehr (z.B. Fahrradstraßen und Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt).

Im Rahmen der Prüfungs- und Abwägungsprozesse zeigte sich aber auch, dass einzelne von Bürgerinnen und Bürgern für das Mobilitätskonzept vorgeschlagene Maßnahmen nicht, noch nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden können, zumindest nicht im Zeithorizont des Mobilitätskonzeptes bis 2035. Das betrifft zum Beispiel

- Wünsche einer Reduktion des Innenstadtringes auf zwei Fahrspuren oder weniger (z.T. auch Wünsche nach einer Einbahnstraße oder einem Fahrradring), wie sie innerhalb der Erarbeitung des Steckbriefs 4.3.1 geprüft wurden,

<sup>2</sup> siehe hierzu <https://zukunftsstadt-bocholt.de/neue-online-befragung-bis-zum-5-juni-2020/>

- Ideen einer grundsätzlich autofreien Innenstadt, die auch in den nächsten 10-15 Jahren aufgrund der integrierten Lage der Parkbauten (Europaplatz und Nähkasten) und z.T. notwendiger Anfahrbareiten von Grundstücken noch nicht möglich sind - dennoch macht das Handlungskonzept viele Vorschläge in Richtung einer möglichst autoarmen Innenstadt (z.B. Parkraumstrategie, Steckbrief 4.4 oder Innenstadtverkehrskonzept, Steckbriefe 10.1-10.3),
- Vorschläge, die Innenstadt als Fahrradzone auszuweisen, da eine Fahrradzone auf allen Innenstadtstraßen „Tempo 30“ zur Konsequenz hätte, was für einige Bereiche (z.B. Ravardistraße, Nobelstraße) aus gutachterlicher Sicht eine zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit wäre. Alternativempfehlungen geben die Steckbriefe 1.4.1 (Fahrradstraßen) sowie die Steckbriefe 10.1 bis 10.3 zum Verkehrskonzept Innenstadt (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) sowie
- Wünsche für einen kostenlosen ÖPNV, da das hieraus resultierende Betriebsdefizit durch hohe Zuschüsse ausgeglichen werden müsste, die aus gutachterlicher Sicht besser für Maßnahmen zur Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (abends, morgens, am Wochenende, bessere Erschließung von Stadtteilen, ...) eingesetzt werden sollten (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.1 bis 3.1.4 sowie 3.4).

Dies sind Beispiele für Maßnahmen, die nicht oder noch nicht vollständig im Mobilitätskonzept Berücksichtigung gefunden haben. Da das Mobilitätskonzept aber als strategisches Werk laufend überprüft und fortgeschrieben werden sollte (siehe hierzu Evaluationskonzept in Kapitel 6), können bei sich ändernden Rahmenbedingungen oder neuen Fördertöpfen zukünftig auch Maßnahmen realistisch werden, die heute noch nicht denkbar sind.

### 3 Kurzfassung des Zielkonzeptes

Ein Übergeordnetes Ziel der Mobilitätsplanung auf bundes-, landes- und lokaler Ebene ist die Verkehrswende, das heißt die Abkehr von einer monofunktionalen Ausrichtung der Mobilität auf den Kfz-Verkehr und die Ausrichtung der Mobilität auf nachhaltige Mobilitätsformen. Damit ist insbesondere die Stärkung und deutliche Erhöhung des Verkehrsanteils (Modal Split) des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) sowie die verträglichere Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs verbunden. Durch das Mobilitätskonzept mit dem Zielhorizont 2035 werden strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straßen und Schienen, zum Personen- und Gütertransport vorgenommen, die zu einer Verkehrswende in Bocholt beitragen sollen bzw. Stärken (Radverkehrskultur) weiter beflügeln sollen.

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes dienen als Orientierungsrahmen für das integrierte Handlungskonzept und zum anderen als Bewertungsmaßstab für die Maßnahmen in den Steckbriefen des Kapitels 4. Sie sind auch Grundlage für die empfohlene Evaluation (siehe Evaluationskonzept, Kapitel 6). Die Ziele des Mobilitätskonzeptes sind somit ein „roter Faden“, der den Rahmen für den gesamten Prozess des Mobilitätskonzeptes und für die Umsetzung festlegt.

Das Zielkonzept (siehe hierzu separater Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept „Entwicklungsperspektiven und Zielkonzept“ aus dem Jahr 2019) wurde in der Arbeitsgruppe Mobilität der Stadt Bocholt sowie in der Lenkungsgruppe entwickelt und in diesem Prozess intensiv diskutiert. Dabei wurde ein breiter Diskurs über die Rollen und Aufgaben von Mobilität und Verkehr in der Zukunft geführt. Hierbei bettet sich das Zielsystem in die bestehenden Planungs- sowie Fachkonzepte ein. Das Zielkonzept wurde vom Rat der Stadt Bocholt im Oktober 2019 beschlossen.

Leitziel ist die „Stärkung der Stadt- und Lebensqualität Bocholts durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung“. Das Leitziel knüpft an bereits bestehende Ziele anderer Konzepte der Stadt Bocholt an. Diesem Leitziel sind sechs Oberziele mit jeweils vier weiteren Unterzielen zugeordnet. Dabei sind alle Oberziele gleichwertig und nicht untereinander gewichtet:

Abbildung 5: Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035

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

## 4 Handlungs- und Maßnahmenfelder des integrierten Handlungskonzeptes

Aus dem Zielkonzept des Bocholter Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie Zusammenfassung in Kapitel 3 dieses Berichts) leiten sich seine Handlungsfelder ab. Sie gliedern die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes in übergeordnete verkehrsträgerbezogene Themen sowie Querschnittsthemen. Das integrierte Handlungskonzept mit seinen Handlungsfeldern zeigt die empfohlenen Strategien und Maßnahmen auf, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes zu erreichen.

Insgesamt wurden zehn Handlungsfelder definiert, die in der folgenden Abbildung 6 dargestellt sind. Dabei ist in Handlungsfelder, die einem bestimmten Verkehrsträger zugeordnet sind, und Querschnittsfelder zu unterscheiden. Letztere sind nicht einem bestimmten Verkehrsträger zuzuordnen, sondern spielen mehr oder weniger für alle Formen der Mobilität eine Rolle. Die Handlungsfelder werden nicht isoliert betrachtet, sondern greifen ineinander. Einerseits gibt es Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern. Andererseits bestehen aber auch einzelne Zielkonflikte, die zwischen Einzelmaßnahmen der Handlungsfelder auftreten können.

Abbildung 6: Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes



Für die einzelnen Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes wurden Maßnahmenfelder mit programmatischen Ansätzen sowie zum Teil auch konkreten Einzelmaßnahmen entwickelt, die nachfolgend in Form von Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden (siehe Mustersteckbrief in Abbildung 7). Bestandteil der Maßnahmensteckbriefe sind u.a. Maßnahmenbeschreibungen, Bausteine zur Umsetzung, Einstufungen in Prioritäten, Umsetzungshorizonte, ggf. Zielkonflikte sowie Maßnahmenabhängigkeiten und Kosten-Wirkungs-Klassen. Zudem wird aufgezeigt, auf welche Oberziele des beschlossenen Zielkonzeptes das jeweilige Maßnahmenfeld positiven Einfluss hat. Hierzu befinden sich im oberen Teil der Maßnahmensteckbriefe Kästchen, die entweder farbige und somit „aktiviert“ (positive Wirkung auf das Oberziel) oder grau und somit „passiv“ (keine oder nur geringe Wirkung auf das Oberziel) sind:

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

Die Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder stellt die abgeschätzten Kosten der jeweiligen Maßnahme(n) den Wirkungen der Maßnahme(n) in Bezug auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes gegenüber. Hierzu wurden sowohl die Kosten als auch die (Ziel-)Wirkungen in fünf Klassen unterteilt und in eine Matrix eingeordnet. (siehe Tabelle 1). Sowohl die ermittelten Kosten als auch die gegenübergestellten Wirkungen sind gutachterliche Ersteinschätzungen und nicht zu verwechseln mit einer umfassenden Kosten-Nutzen-Analyse.

Die Kosten-Wirkungs-Klasse ist beispielsweise sehr hoch, wenn bei niedrigem finanziellem Aufwand hohe Zielwirkungen erreicht werden können. Niedrige Kosten-Wirkungs-Klassen ergeben sich dementsprechend, wenn Maßnahmen hohe Kosten erzeugen, die Zielwirkungen aber gering sind.

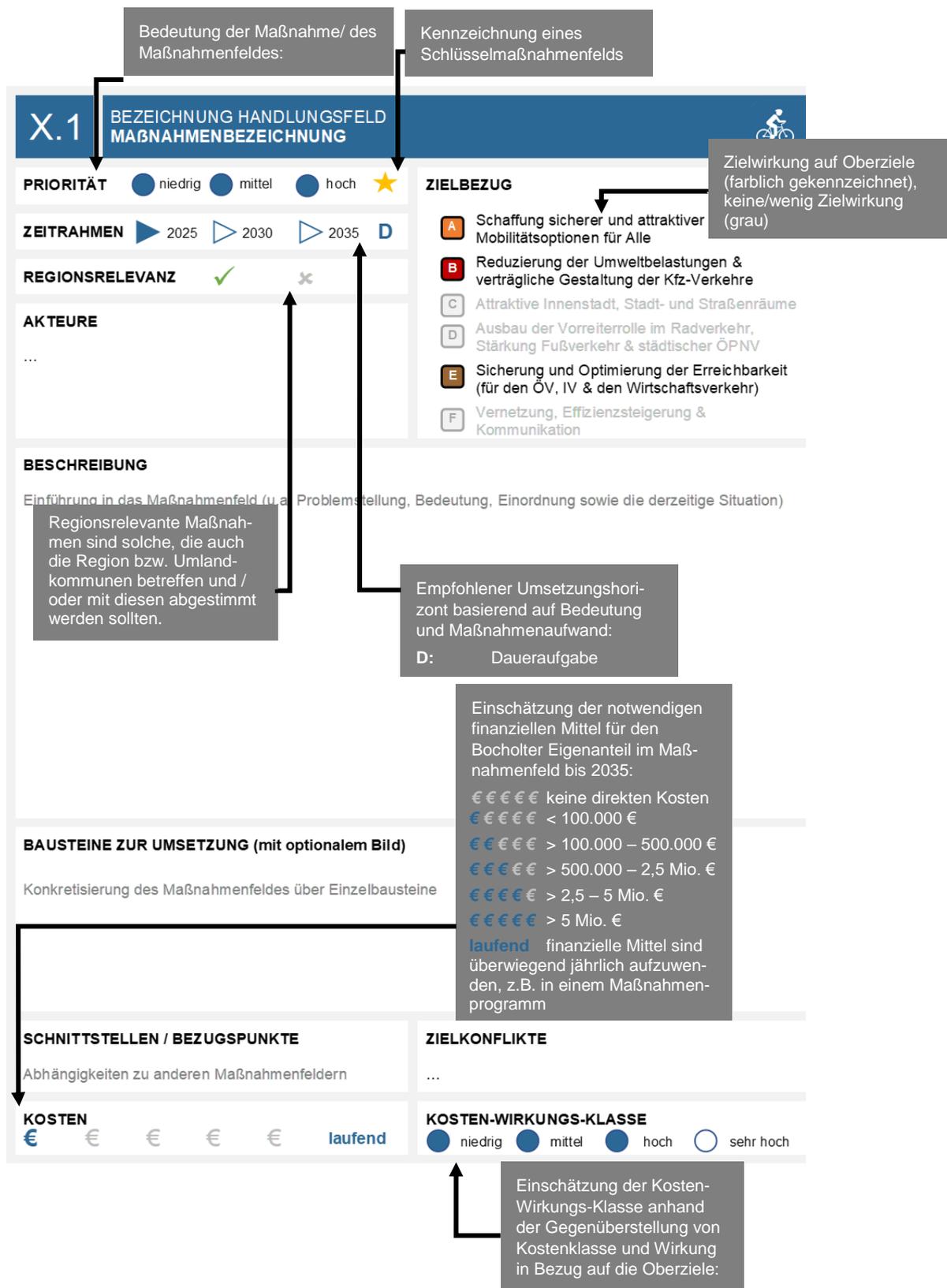
Tabelle 1: Bewertungsmatrix Kosten-Wirkungs-Klasse der Maßnahmenfelder

		Wirkungsklasse (in Bezug auf Ziele)					
		niedrig				hoch	
Kostenklasse	hoch	1	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch
		2	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
		3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
		4	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
		5	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch
	niedrig	1	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	sehr hoch
		2	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
		3	niedrig	mittel	mittel	hoch	sehr hoch
		4	niedrig	niedrig	mittel	hoch	hoch
		5	niedrig	niedrig	niedrig	mittel	hoch

Unabhängig von Kosten erfolgt bei der Prioritäteneinschätzung von Maßnahmen eine Bewertung der Maßnahmen. Der Planungsprozess für Maßnahmen mit hoher Priorität sollte mit Nachdruck angegangen werden. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf den Schlüsselmaßnahmen liegen: Zusätzlich zur Priorität „hoch“ wurden diese in den Steckbriefen mit Sternchen ★ markiert. Schlüsselmaßnahmen basieren nicht allein auf einer gutachterlichen Einschätzung, sondern wurden aus den öffentlichen Beteiligungen abgeleitet und mit der Lenkungsgruppe diskutiert und festgelegt.

Bei der Umsetzungsfrist wird zwischen „bis 2025“, „bis 2030“, bis 2035 und sog. „Daueraufgaben“ unterschieden. Die Umsetzungsfrist definiert hierbei den angestrebten Realisierungszeitpunkt, wobei bei vielen Maßnahmen ein mitunter langfristiger Planungs- und Abstimmungsprozess einbezogen werden muss. Einige große Infrastrukturprojekte werden voraussichtlich, trotz Einstufung als „bis 2035“, auch erst später realisiert werden können. Unter „Daueraufgaben“ werden i.d.R. programmatische Maßnahmenansätze verstanden und nicht immer zum jetzigen Zeitpunkt bereits konkret verortbare Projekte. Bei den Daueraufgaben handelt es sich zudem oft um Maßnahmen, die auch nach 2035 weitergeführt werden müssen.

Abbildung 7: Muster eines Maßnahmensteckbriefs



Eine Liste aller Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes mit detaillierten Angaben zu Umsetzungshorizonten, Prioritäten, Kosten-Wirkungs-Klassen etc. befindet sich im Anhang (Anhang III: Übersichten zu Handlungs-/Maßnahmenfeldern). Karten sind in oder nach den Maßnahmensteckbriefen zu meist in verkleinerter Form eingearbeitet worden. Für größere Darstellungen der relevanten Karten wird auf den separaten Kartenband des Endberichtes verwiesen.

## 4.1 Handlungsfeld 1: Radverkehr

Radverkehr ist eine ökologische, gesundheitsfördernde und sozial integrierende Mobilitätsform. Das Fahrradfahren ermöglicht allen Menschen, die körperlich dazu in der Lage sind, eine kostengünstige, flexible und individuelle Mobilität in Bocholt und darüber hinaus. Zusammen mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ist der Radverkehr ein leistungsfähiges Verkehrsmittel, was die Benutzung des Autos in sehr vielen Fällen innerorts überflüssig macht. Mit einem Radverkehrsanteil von fast 40 % (Fahrräder und Pedelecs/E-Bikes) benutzen die Bocholterinnen und Bocholter bereits heute das Fahrrad überdurchschnittlich oft. Fahrradfahren ist damit ein zentraler Teil der Bocholter Lebensart und stärkt maßgeblich die Lebensqualität in der Stadt.

### 4.1.1 Handlungsbedarf im Radverkehr

Bocholt ist Fahrradstadt und fahrradfreundlichste Stadt unter 100.000 Einwohnern. Die ausgeprägte Fahrradkultur ist hervorzuheben, da sie nicht nur durch die Lage im Westmünsterland mit Nähe zu den Niederlanden begründet liegt. Vielmehr ist sie Ergebnis der jahrzehntelangen infrastrukturellen Förderung des Radverkehrs, die sich in einem dichten Radwegenetz mit nur wenigen Netzlücken zeigt.

Die ausgesprochene Beliebtheit des Fahrrades, steigende Radfahrendenzahlen, eine hohe Unfallrate und immer höhere Anforderungen der Nutzenden machen eine konsequente Weiterentwicklung des teils in den 1960er und 1970er Jahren aufgebauten Radwegenetzes erforderlich. Im Gegensatz zu den meisten anderen Städten, die eher am Beginn der Radverkehrsförderung stehen, ist Bocholt eine Vorreiterstadt. Es geht also um eine weitere Professionalisierung der Radverkehrsförderung und um das Anwenden neuer und innovativer Ansätze, um mehr Radfahrende schneller und sicherer an ihre Ziele zu bringen. Bereits begonnen wurde mit der Umsetzung erster Fahrradstraßen, innerörtlicher Rad-schnellverbindungen und der sukzessiven Aufstellung von Radanlehnbügel. Diese Gesamtstrategie ist fortzuführen und zu beschleunigen. Es ergeben sich in erster Linie die folgenden drei Handlungsfelder:

- Eine Anpassung des Radverkehrsnetzes an neue Nutzungsformen (Pedelecs, Lastenräder, ggf. E-Roller) und neue Nutzungsansprüche ist erforderlich. Dabei sind sowohl Sicherheitsanforderungen als auch eine Zunahme der Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsunterschiede im Radverkehr sowie eine steigende Anzahl älterer Radfahrender mit höherem Verletzungsrisiko zu berücksichtigen. Zentrale Herausforderung ist der Bau breiter, barrierearmer sowie möglichst direkter und konfliktfreier Wegeachsen in die Innenstadt, zwischen den Stadtteilen und zu benachbarten Kommunen. Vor allem die durch den Kfz-Verkehr belasteten Hauptverkehrsstraßen stellen ein Hindernis dar, da Seitenraumbreiten und Radwegebreiten z. T. nicht mehr den Anforderungen entsprechen.
- Qualitative und quantitative Verbesserungen des Fahrradparkens sind auch für E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder notwendig, um das Radfahren attraktiv zu halten und eine bessere Sicherung gegen Fahrraddiebstähle zu erreichen. Eine gesteigerte Anzahl an Fahrradparkern in hoher Qualität mit Witterungsschutz und Einschließbarkeit sind sowohl an den wichtigen Zielorten des Radverkehrs als auch flächig insbesondere im Innenstadtbereich erforderlich.
- Bocholt hatte 2019 die höchste Unfallrate im Radverkehr pro Kopf in NRW und lag auch über der Rate von Münster. Das liegt einerseits am hohen Radverkehrsaufkommen: wo viele Menschen Rad fahren, verunglücken in der Regel insgesamt mehr Radfahrende<sup>3</sup>. Andererseits könnte die hohe Unfallrate ein Hinweis auf eine Verkehrsinfrastruktur sein, die den Anforderungen des hohen Radverkehrsaufkommens nicht mehr vollends gewachsen ist. Das Verkehrsverhalten und die Nutzungsgewohnheiten des Verkehrsraumes können dabei ebenso eine Rolle spielen. An beiden Stellschrauben gilt es anzusetzen, um Infrastruktur und Verkehrsverhalten sicherer zu gestalten.

---

<sup>3</sup> Ein direkter Vergleich der Unfallraten und Unfallzahlen ist wegen der unterschiedlichen Radverkehrsanteile, der Bevölkerungsstruktur und unterschiedlichen Dunkelziffern, welche Radverkehrsunfälle polizeilich erfasst werden, nicht immer zielführend. Dennoch ist die hohe Unfallrate auffällig und sollte zukünftig verringert werden.

### 4.1.2 Grundsätze und Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept 2035 für die Stadt Bocholt verfolgt das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern, um Bocholt als Fahrradstadt voranzubringen. Um diese Steigerung zu erreichen ist der Radverkehr als System zu fördern. Nur ein funktionierendes Gesamtsystem zieht eine größere Anzahl an Menschen auf das Rad, als es heute schon der Fall ist.

Zum System gehören das Radverkehrsnetz, begleitende Infrastrukturen wie Fahrradparker, die Öffentlichkeitsarbeit und die Anreizsetzung für das Radfahren (Pull-Maßnahmen). Zentrale Ziele dafür sind die Verbesserung von Komfort, Schnelligkeit und Sicherheit des Radverkehrs. Wichtig ist, dass der Radverkehr nicht isoliert, sondern als ein Verkehrsmittel unter vielen betrachtet wird. Das heißt, dass zum Beispiel Verbesserungen des ÖPNVs sich positiv auf den Radverkehr auswirken können, wenn eine gute Verknüpfung gegeben ist. Gleichzeitig erzeugen Maßnahmen auf der Seite des Kfz-Verkehrs durch Parkraumbewirtschaftung, geringere zulässige Geschwindigkeiten und Durchfahrtsbeschränkungen einen positiven Verlagerungseffekt hin zum Fahrrad (Push-Maßnahmen). Nur die Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen führt zur angestrebten nachhaltigen Steigerung des Radverkehrsanteils.

Weiterhin sind Zielkonflikte zu beachten. Zum Beispiel sollten Maßnahmen im Radverkehr nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen, sondern möglichst Synergieeffekte mit diesem erzeugen (bspw. Verbreiterung von Radwegen, um ein Ausweichen von Radfahrenden auf Gehwege zu vermeiden, oder gleichzeitige Verbreiterung auch des Gehweges).

Zum Erreichen der Ziele ist die Kooperation mit den anderen Baulastträgern des Straßennetzes, den Nachbarkommunen und den ÖPNV-Anbietern erforderlich, um eine bestmögliche Abstimmung und Verzahnung der Maßnahmen zu erreichen.

### 4.1.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (Zusammenfassung in Kapitel 4) entwickelt. Aus diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 1.1 bis 1.8 abgeleitet (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Handlungsfeld Radverkehr – Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035/2035+	Daueraufgabe
<b>1.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes</b>	mittel	x	x	x	x
<b>1.2 Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege</b>	hoch		x	x	
<b>1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes</b>	hoch ★	x	x	x	
<b>1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz</b>	hoch	x	x	x	x
1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen	hoch ★	x	x	x	
1.4.2 Fahrradfreundliche und sichere Kreuzung	mittel	x	x	x	x
<b>1.5 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen</b>	hoch	x	x	x	x
1.5.1 Fahrradparken am Bahnhof	hoch ★	x			
1.5.2 Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt	hoch ★	x	x		
<b>1.6 Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst</b>	mittel	x	x	x	x
<b>1.7 Service und Komfort für den Radverkehr</b>	niedrig	x			x
<b>1.8 Fahrradverleih ausbauen</b>	niedrig	x			x



## 1.1

**RADVERKEHR  
WEITERENTWICKLUNG DES RADVERKEHRSNETZES (ZIELNETZ 2035)**
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035 **D**
**REGIONSRELEVANZ**   x

**AKTEURE**

 Verwaltung  
 Interessenvertretung (ADFC)  
 Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist die Grundvoraussetzung für das Fahrradfahren. Die Wege für den Radverkehr müssen für unterschiedliche Ziel- und Altersgruppen (Kinder bis Senioren) und Wegezwecke (z. B. Alltags- und Freizeitverkehr) geeignet sein. Das Bocholter Radverkehrs-Zielnetz ist engmaschig, hierarchisch abgestuft und besitzt eine hohe Verbindungs- und Erschließungswirkung. Erste Strecken zur Beschleunigung des Radverkehrs wurden umgesetzt.

Die Konzeption des Zielnetzes 2035 dient als Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Beschleunigung des Radverkehrs. Durch seine Hierarchisierung bietet das Zielnetz eine Prioritätenorientierung zum Infrastrukturausbau und dessen Instandhaltung. Das bestehende Radverkehrs-Zielnetz wurde geprüft und um wichtige Schnellverbindungen bzw. Velorouten ergänzt (siehe Abbildung 8). Die einzelnen Routen des Radverkehrs-Zielnetzes sind mit einer für Radfahrende sicheren und komfortablen Radinfrastruktur auszustatten und stets an neue Entwicklungen anzupassen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Hohe Priorität: Radschnellwege (siehe Maßnahmensteckbrief 1.2, insb. Isselburg – Bocholt – Coesfeld)

Weitere Konkretisierung der Planung des Regio.Velo RS2 in Abhängigkeit von einer möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt – Rhede/Borken/Münster sowie Prüfung weiterer Radschnellverbindungen ins Umland.

Hohe Priorität Velorouten (v. a. innerörtliche Schnellwege, siehe Maßnahmensteckbrief 1.3))

Die Velorouten führen als Radialen in die Innenstadt. Außerdem erschließen sie wichtige, gesamtstädtisch bedeutende Ziele und Quellen des Radverkehrs und dienen als Zubringer zum Radschnellweg.

Mittlere Priorität – Radhauptverbindungen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4)

Die Radhauptverbindungen verdichten das Radwegenetz und machen es engmaschiger. Sie sind vor allem auf Stadtteil- und Quartiersebene wichtig, wo sie überwiegend eine Erschließungsfunktion im Sinne von Hauptsammelverbindungen erfüllen. Mit den Hauptbindungswegen werden i. d. R. stadtteilbezogene wichtige Ziele angebunden. Sie verbinden die Velorouten untereinander und bilden Querverbindungen zwischen den Stadtteilen.

Niedrige Priorität – Radverbindungen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4)

Rad-Verbindungswege ergänzen das Radverkehrs-Zielnetz im Nahbereich zwischen den o. g. Routenkategorien. Sie besitzen eine untergeordnete Erschließungs- und teils Verbindungsfunktion und stehen in der Prioritätenreihung hinter Velorouten und Hauptbindungswegen. Eine Radinfrastrukturplanung kommt hier in den nächsten Jahren vor allem dann in Betracht, wenn Sanierungen und/oder Neugestaltungen anstehen.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.2 Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege
- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes
- 1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz

**ZIELKONFLIKTE**

bei Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt – Rhede / Borken / Münster: Trassenstudie zu Alternativen beim RS2 notwendig

**KOSTEN**

€ € € € € laufend  
 Keine direkten Kosten, da konzeptionelle Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes im täglichen Verwaltungshandeln erfolgt, die Umsetzung (mit entsprechenden Kosten) ist in den folgenden Steckbriefen berücksichtigt.

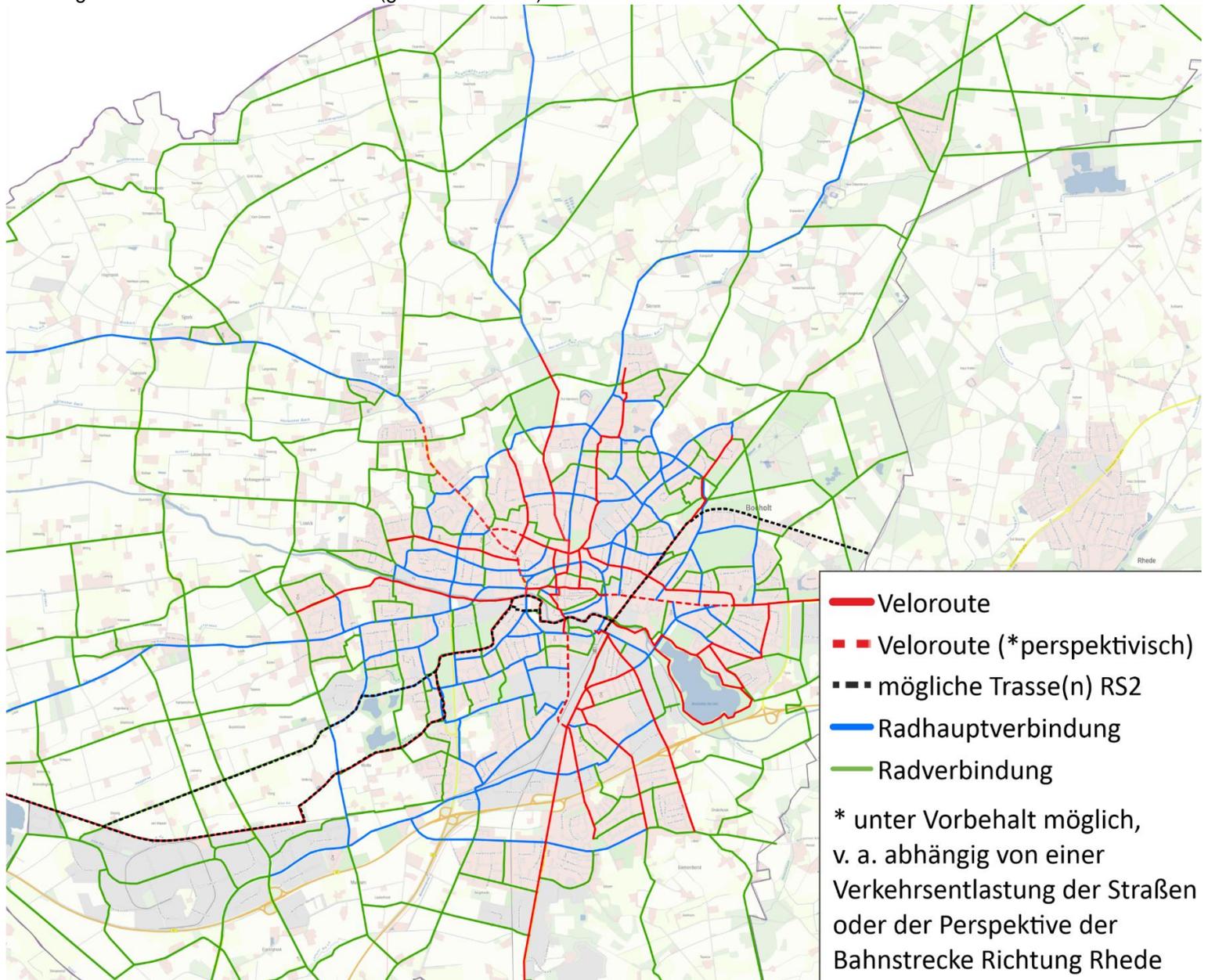
**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**
 niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

Abbildung 8: Zielnetz für den Radverkehr (Innenstadtbereich)



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Abbildung 9: Zielnetz für den Radverkehr (gesamtstädtisch)



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

## 1.2

RADVERKEHR  
STADTGRENZENÜBERSCHREITENDE RADSCHNELLWEGE

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030\*



2035\*\*

\* Regio.Velo RS2; \*\* perspektivisch weitere Radschnellwege

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Verwaltung, Kreis Borken, Kreis Wesel, Stadt Rhede, Straßen NRW, Stadt Isselburg, optional Kommunen Dinxperlo, Aalten, Winterswijk (NL), Hamminkeln, Wesel

## ZIELBEZUG



Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



Reduzierung der Umweltbelastungen & verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNV



Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)



Vernetzung, Effizienzsteigerung & Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Radschnellwege sind geeignet, um eine Region zu verbinden und die weiträumige Fortbewegung mit dem Fahrrad möglichst schnell zu gestalten. Die Breite der Wege und die Trennung von Rad- und Fußverkehr ermöglichen eine sicherere und schnellere Fahrt als auf bisher vorhandenen Radverkehrsanlagen.

Der 2015 beschlossene RS2 Regio.Velo Radschnellweg Westmünsterland soll von Isselburg über Bocholt, Rhede, Borken bis nach Coesfeld verlaufen. Als erstes Teilstück (ca. 7 km) ist die Relation Bocholt – Rhede als schnelle und attraktive Radverbindung zwischen den Kommunen vorgesehen. Die vertiefte Planung des Abschnittes wird derzeit im Auftrag des Kreises Borken ausgearbeitet. Ein Radschnellweg Isselburg – Bocholt – Coesfeld sollte unabhängig von einer möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt – Rhede/Borken/Münster realisiert werden. Im Falle einer sich konkretisierenden Bahnstreckenreaktivierung sind auf Bocholter Stadtgebiet sowie in Abstimmung mit betroffenen Umlandkommunen alternative Trassen für einen Radschnellweg zu prüfen<sup>4</sup>. Darüber hinaus ergeben sich perspektivisch weitere Potenziale für Radschnellwege zwischen Bocholt und Umlandkommunen.

## BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

Trassierung erster Bauabschnitt Bocholt – Rhede

Die Trassierung ist bereits abgeschlossen. Eine abschnittsweise Neutrassierung wird notwendig, falls sich die Bahntrassenreaktivierung konkretisieren sollte.

Vertiefende Planung für den ersten Bauabschnitt Bocholt – Rhede (Prozess läuft)

Festlegung der Details des späteren Ausbaus: vertiefende Objektplanung der Verkehrsanlagen, vertiefende Planung der Ingenieurbauwerke, Fachplanungen Tragwerksplanung und technische Ausrüstung, vertiefende Planung von Lichtsignalanlagen und vertiefende umweltfachliche Planungen.

Trassierung und vertiefende Planung des Abschnittes des RS2 in Richtung Isselburg

Festlegung der Trasse und Durchplanung der baulichen Ausführung nach den gewonnenen Erfahrungen des ersten Bauabschnittes; möglichst Direktanbindung des Industrieparks Bocholt.

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Radschnellwegeverbindungen in Richtung Niederlande (z.B. Aalten) oder auch in Richtung Wesel/Hamminkeln/Dingden (langfristig/perspektivisch)

Abstimmung mit den niederländischen Kommunen und Gebietskörperschaften sowie kreisgrenzenüberschreitend (Kreis Wesel) zu Chancen und Potenzialen von Radschnellwegen. Bei beiderseitigem Interesse ist eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen und eine vertiefende Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

## SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Zielnetz 2035)
- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes

## ZIELKONFLIKTE

Zielkonflikt Regio.Velo RS2 mit einer möglichen Bahntrassenreaktivierung; ggf. Neutrassierung betroffener Abschnitte des RS2 notwendig

## KOSTEN



laufend

## KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE



niedrig



mittel



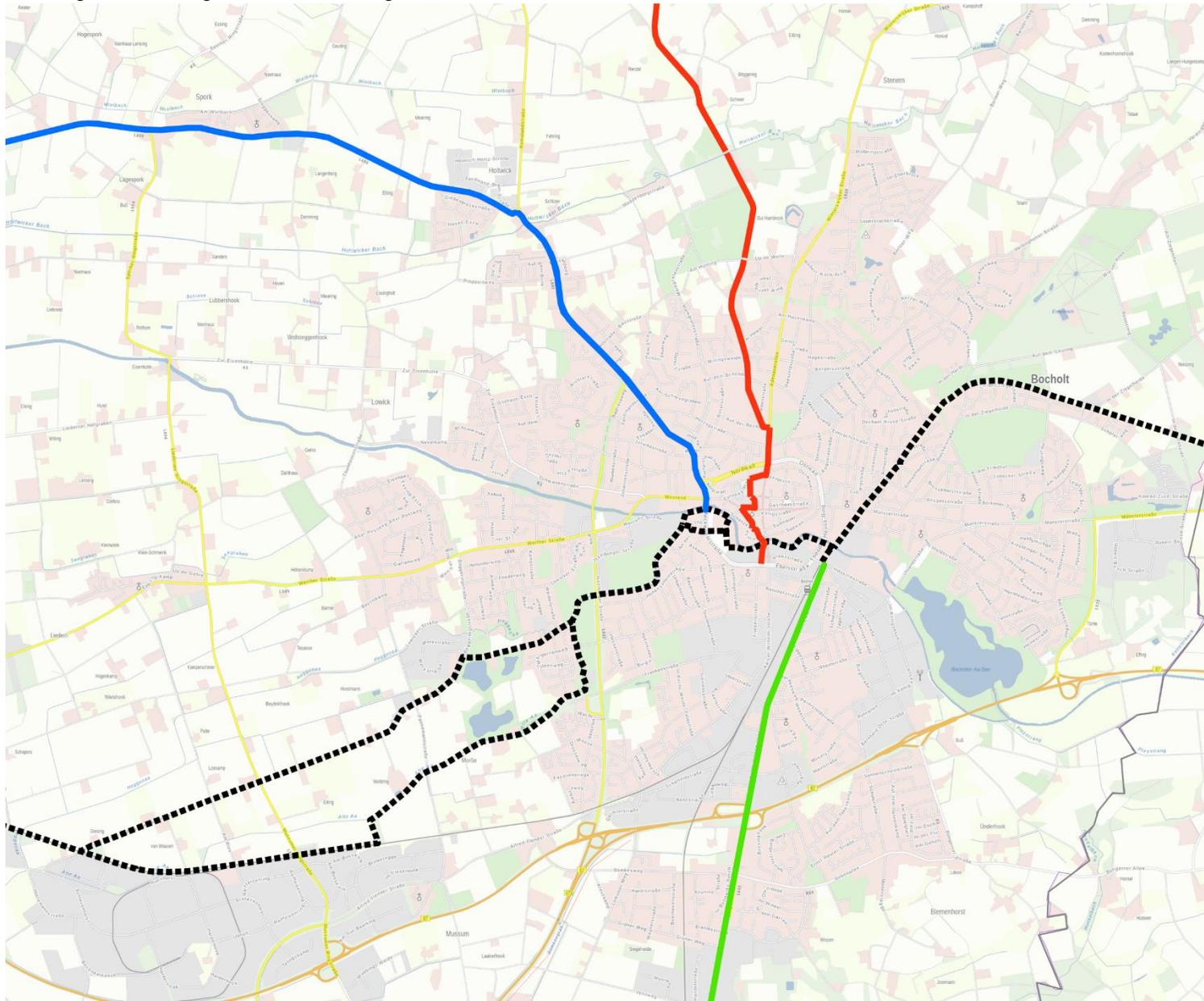
hoch



sehr hoch

<sup>4</sup> (die Ergebnisse der Reaktivierungsstudie (wirtschaftlich, rechtlich und zeitlich) sind abzuwarten, voraussichtlich steht die Realisierung eines Radschnellweges einer späteren (langfristigen/perspektivischen Bahnstreckenreaktivierung) nicht im Weg).

Abbildung 10: Karte möglicher Radschnellwege



## Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Bocholt

Perspektiven für Radschnellwege

- perspektivisch zu prüfender Radschnellweg Aalten (NL)
- perspektivisch zu prüfender Radschnellweg Dinxperlo (NL)
- mögliche Trasse(n) RS2
- perspektivisch zu prüfender Radschnellweg Wesel

Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

## 1.3

RADVERKEHR  
HERSTELLUNG EINES VELOURUTENNETZES

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Verwaltung  
Interessenvertretung ADFC  
Bürgerinnen und Bürger / Radfahrende  
ggf. mittel- bis langfristige Umlandkommunen

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Mit der „Beschleunigung des Radverkehrs durch Maßnahmen der Netz- und Infrastrukturplanung“ (2014) liegen Planungsgrundlagen und erste praktische Erfahrungen vor, die eine gute Ausgangsbasis für die weitere Beschleunigung des Radverkehrs in Bocholt sind. Die bisher fragmentiert hergestellten Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs sollen als schnelle, komfortable und sichere Verbindungen zu einem Velouroutennetz verbunden werden. Als schnelle innerstädtische Verbindungen erschließen die Velorouten wichtige Ziele und Quellen des Radverkehrs. Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern gewinnen Velorouten auch für Radpendler auf Entfernungen jenseits der 5 km an Bedeutung. In Verbindung mit den geplanten überörtlichen Verbindungen (siehe Steckbrief 1.2) leisten die Velorouten einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Senkung des MIV-Fahrtenaufkommens in die Nachbarstädte, z. B. nach Rhede. Mit der weiteren Qualifizierung des Radverkehrsnetzes durch Velorouten kann sich die Stadt Bocholt als „fahrradfreundlichste Stadt“ weiter positionieren und eine Vorreiterrolle übernehmen.

Velorouten sind möglichst direkt (d. h. umwegfrei/-arm) geführte Radverbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt und zwischen den Stadtteilen. Die Routen haben einen durchgängig hohen Qualitätsstandard, um ein bequemes und zügiges Vorankommen der Radfahrenden mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit zu ermöglichen. Dazu werden Velorouten soweit wie möglich an Knotenpunkten bevorrechtigt. Die innerhalb dieses Prozesses empfohlenen Achsen für Velorouten orientieren sich vor allem am Nebennetz, da die begrenzten Flächenverfügbarkeiten sowie Kfz-Verkehrsmengen auf vielen Hauptverkehrsstraßen einen Ausbau der vorhandenen Radinfrastrukturen (noch) nicht zulassen. Perspektivisch sollten aber auch hier, abhängig von einer Verkehrsentlastung dieser Straßen, Velorouten geprüft werden (z.B. entlang der Münsterstraße oder Dinxperloer Straße).

Die Wahl der Infrastruktur erfolgt je nach Flächenverfügbarkeit. Es kommen folgende Führungselemente in Frage:

- Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz mit und ohne Kfz-Freigabe (siehe auch Maßnahmensteckbrief 1.4.1)
- Bauliche Radwege (Einrichtung), Mindestbreite 2,0 m, Regelbreite 2,3 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Bauliche Radwege (Zweirichtung), Mindestbreite 3,0 m, Regelbreite 4,0 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Radfahrstreifen, Mindestbreite 1,85 m, Regelbreite 2,5 m; ggf. auch als sog. geschützte Radwege (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- ausnahmsweise: gemeinsame Geh- und Radwege (Einrichtung) Mindestbreite: 3,0 m, Regelbreite 4,0 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) – grundsätzlich aber Trennung von Rad- und Fußverkehr
- ausnahmsweise: Schutzstreifen Mindestbreite: 1,5 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Mischverkehrsführungen nur in Nebenstraßen sowie auf Wirtschaftswegen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen, wenn sich Fahrradstraßen nicht eignen
- Wo möglich beidseitige Führungen und keine Zweirichtungsradwege innerhalb bebauter Bereiche
- Signalisierte Knotenpunkte:
  - Führung des Radverkehrs auch im Knotenpunkt

Abbildung 11: Bestehende innerstädtische Veloroute in Bocholt



- Wo möglich Getrennte Signalisierungen der Kfz-Abbiegeströme
- Ohne manuelle Anforderung: automatische Detektion oder Berücksichtigung im Regelumlauf
- Rotmarkierung von Furten mind. in den Schnittpunkten des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr
- Nichtsignalisierte Knotenpunkte, Einmündungen und Einfahrten
  - Vorrang der Veloroute an untergeordneten Straßen
  - Aufpflasterung/keine Absenkung der vorrangigen Radwege (z. B. bei Einfahrten)
  - Rotmarkierung von Furten mind. in den Schnittpunkten des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr

### BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

#### Planerische Vervollständigung des Veloroutennetzes (Konzeptentwurf im Rahmen des Mobilitätskonzeptes)

Das in der Studie zur Beschleunigung des Radverkehrs geplante Veloroutennetz wurde erweitert und komplettiert, um durchgehende Verbindungen in die Innenstadt zu erhalten. Bestehende und geplante Teilstrecken sind einbezogen und verbunden worden. Die vorgeschlagenen Routen sind weiter zu prüfen.

#### Definition von Qualitätsstandards

Die Festlegung von Qualitätsstandards für die Velorouten geschieht in Anlehnung an die Velorouten der Stadtregion Münster und die kommende FGSV<sup>5</sup>-Veröffentlichung zum sogenannten Mittelstandard. Verschiedene Qualitätsstandards sind notwendig für verschiedenen Infrastrukturelemente, z. B. eigenständig geführte Radwege, geschützte Radwege, Fahrradstraßen etc. und nach Führungen innerorts und außerorts zu unterscheiden. Für Knotenpunkte sind beschleunigte und ggf. bevorrechtigte Radverkehrsführungen zu entwickeln.

#### Anschlüsse und Verknüpfung mit dem Netz

Wichtig ist die Anbindung der Velorouten über gut befahrbare und wahrnehmbare Anschlüsse an das weitere Radverkehrsnetz, besonders wenn diese Abseits des Straßennetzes geführt werden. Ebenso müssen zukünftige Radschnellwege nahtlos mit den Velorouten verknüpft sein, um das Radfahren so komfortabel und schnell wie möglich zu gestalten.

#### Öffentlichkeitswirksame Benennung und Kennzeichnung

Um die schnelle und komfortable Verbindungsfunktion der Velorouten zu verdeutlichen, können diese öffentlichkeitswirksam und einprägsam benannt werden. Zum Beispiel ausgehend von der Innenstadt mit Stadtteilbezug „Veloroute 1: Biemenhorst“.

#### Schrittweise Umsetzung einer ersten Veloroute

Die bisher gebauten Abschnitte der Veloroute zwischen Auf dem Löverick und Kurfürstenstraße sowie „Radschnellweg Giethorst“ südlich des Platanenwegs sind schrittweise zu einer ersten kompletten Veloroute auszubauen, um die Qualitätsstandards für Strecken und Lösungen für Knotenpunkt in der Praxis zu testen. Die Erfahrungen aus dem Bau und die Bewertungen der Nutzenden werden für die Modifizierung der Standards und Vorgehensweise genutzt. Besonders ist hier die Akzeptanz verschiedener Infrastrukturelemente und Knotenpunktlösungen zu testen.

#### Programm für weitere Velorouten: alle zwei- bis drei Jahre eine neue Veloroute

Mit der Evaluierung und Auswertung der Erfahrungen und Rückmeldungen des ersten Veloroutenbaus ist ein Programm aufzulegen, welches zum Ziel hat, die weiteren Velorouten im Zwei- bis Dreijahrestakt umzusetzen. So kann bis 2035 ein weitgehend vollständiges Veloroutennetz umgesetzt werden. Für Planung und Umsetzung ist eine Förderung aus Landes- oder Bundesmitteln anzustreben und nötiges Personal vorzuhalten. Bei der Trassierung und Gestaltung der Velorouten sind die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen.

#### Anbindung der Velorouten an Umlandkommunen (optional/perspektivisch)

Als Alternative oder ggf. auch ergänzend zu Radschnellwegen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.2) sollte langfristig eine Ausdehnung des Veloroutennetzes in die Stadtteile (u.a. Barlo, Suderwick) erfolgen sowie auch in das Umland mit benachbarten Kommunen (Haminkeln-Dingden, Rhede, Winterswijk, Aalten, Dinxperlo, Isselburg) diskutiert werden. Teilweise existieren schon gute Radwegeinfrastrukturen (z.B. entlang der Dingdener Straße nach Dingden), die durch die Aufnahme in ein Veloroutennetz in der öffentlichen Wahrnehmung gestärkt werden können.

### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Zielnetz 2035)
- 1.2 Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege
- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 2.1 Optimierung des Fußverkehrsnetzes

### ZIELKONFLIKTE

Hoher Flächenbedarf für hochwertige und direkte Verbindungen, daher Umsetzung an Hauptverkehrsstraßen teils erst perspektivisch in Abhängigkeit von Kfz-Entlastungen denkbar.  
Knotenpunkte: ggf. Leistungsfähigkeitsverlusten für Kfz-Verkehr durch Bevorrechtigung des Radverkehrs.

### KOSTEN (Maßnahmenprogramm)

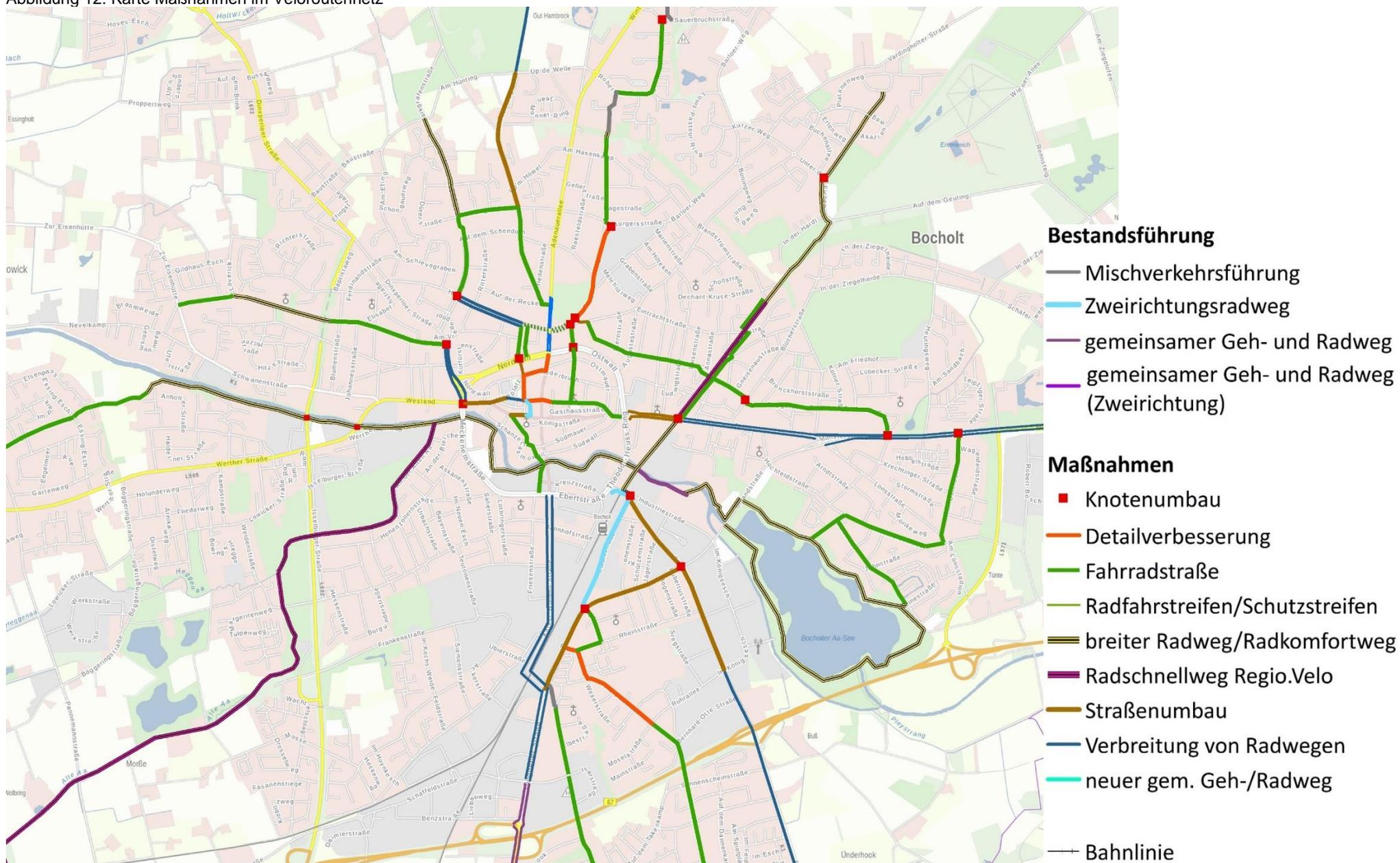
€ € € € € laufend

### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>5</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Abbildung 12: Karte Maßnahmen im Veloroutennetz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

## 1.4

RADVERKEHR  
VERBESSERUNG DER RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR IM GESAMTNETZ

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Verwaltung  
Interessenvertretung ADFC  
Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Radfahrende müssen vom Start bis zum Ziel sicher, komfortabel und möglichst schnell fahren können. Schwachstellen im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unattraktiv. Gleichzeitig steigt der Nutzungsdruck auf das vorhandene Radverkehrsnetz durch wachsende Radfahrendenzahlen, höhere Geschwindigkeiten, breitere Fahrzeuge und mehr Elektromobilität (Pedelecs, ggf. E-Roller etc.). Deswegen ist neben dem Ausbau der schnellen Verbindungen (Radschnellweg und Velorouten) eine flächige Verbesserung des Radverkehrsnetzes und der zugehörigen Knotenpunkte zu intensivieren. Als allgemeines Maßnahmenprogramm werden hierunter alle notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Netzes zusammengefasst. Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst die konsequente Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes entsprechend der Netzhierarchien (siehe Maßnahmensteckbrief 1.1). Der Ziel-Qualitätsstandard leitet sich aus den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bzw. der erwarteten Novelisierung der ERA<sup>6</sup> ab. Wichtige Maßnahmenbereiche werden in den folgenden drei Maßnahmensteckbriefen (1.4 bis 1.4.2) herausgegriffen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die folgenden Maßnahmenbausteine verstehen sich als dauerhaftes Maßnahmenprogramm als Kernbestandteil einer aktiven Radverkehrsförderung, wie sie bereits in Bocholt betrieben wird. Die unten aufgeführten, größtenteils schon bestehenden Aktivitäten der Stadt sollten zum Teil aber intensiviert werden. Weitere finanzielle und personelle Ressourcen sind dazu dauerhaft bereitzustellen, um den Radverkehr systematisch weiter fördern zu können.

Optimierung und Ausbau bestehender Radverkehrsinfrastrukturen

- Der Radverkehr ist weiterhin bei allen Straßenneu- und Umbaumaßnahmen und bei Deckenerneuerungen obligatorisch zu berücksichtigen. Statt einer reinen Deckensanierung der Fahrbahn ist bei nicht ausreichenden Radverkehrsanlagen eine Querschnittssanierung zu empfehlen. Die Radverkehrsinfrastrukturen werden entsprechend der jeweils aktuellen Standards (ERA der FGSV) angepasst.
- Weiterhin Ertüchtigung von bestehenden Radwegen, die baulich nicht mehr den Qualitätsstandards der ERA genügen (Breite, Oberflächenqualität, Abstände zum motorisierten Verkehr): Dazu zählen zum Beispiel die Radwege entlang der Herzogstraße (Teil des Veloroutennetzes) oder die Radwege entlang des Mühlenweges (z.B. integriert in eine Straßenraumumgestaltung, siehe Maßnahmenfeld 4.3)
- Schließen von Lücken im Radwegenetz, z. B. an der Dinxperloer Straße zwischen Spork und Holtwick oder am Kalkdiek von Barlo in Richtung Stadtgebiet Rhede
- Trennung von Fußverkehr und Radverkehr an Kreuzungen in Bocholt, wo diese noch fehlt und Konflikte auftreten (z. B. Ecke Dingdener Straße/Bömkeweg/Birkenallee)
- Forcierung der Umsetzung von Fahrradstraßen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1)
- Ausreichende und je nach Bedeutung, Standort und Lage angepasste Beleuchtung der Radverkehrsinfrastrukturen (z.B. außerorts über passive, reflektierende Elemente oder Beleuchtungskonzept „auf Anforderung“)

Aufhebung von Benutzungspflichten und Rückbau von nicht geeigneten Radwegen

- Aufhebung von Benutzungspflichten und Rückbau von ungeeigneten Radwegen, wenn die Benutzungspflicht nicht gerechtfertigt, keine gute Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist oder/und Konflikte mit Fußgängern auftreten (z. B. Loikumer Weg)
- Tempo 30-Zonen: Rückbau von nicht benutzungspflichtigen, „Anderen Radwegen“, bzw. Umbau dieser in Gehwege (z. B. Kurzer Weg)

<sup>6</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen

- Rückbau von Radwegen im Zuge von Fahrradstraßen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1)

#### Deckensanierungen und Deckenausbau von Radwegen

- bituminöser Ausbau wassergebundener Decken, um Staub- und Schlammabfuhr zu verhindern, Radwege ganzjährig nutzbar zu machen und Winterdienst zu ermöglichen (z. B. Wege an der Aa, spätestens im Rahmen der Umsetzung von Velorouten bzw. eines Radschnellweges)
- bituminöser Ausbau von Radwegen und Straßen mit schlechtem Betonsteinpflaster bzw. Erneuerung von beschädigten bituminösen Decken für eine ebene und komfortable Oberfläche (z. B. Radweg an der Sporker Ringstraße und Werther Straße, Hemdener Weg, Adenauerallee, Zur Demming, Auf dem Geuting, Radweg entlang der Vardingholter Straße)

#### Kleinere Baumaßnahmen

- Nullabsenkung von Bordsteinen, die vom Radverkehr überfahren werden (bspw. bei Straßenquerungen, an Übergängen zwischen einer Seitenraum- und Fahrbahnführung). Wenn diese auch für Fußgängerquerungen wichtig sind, Einsatz der „Doppelquerung“ (siehe Abbildung 31 auf S. 51, Kombination aus taktiler Kante und Nullabsenkung)
- Weiterführung des Programms zum Rückbau von Pollern, Umlaufsperrern und Ketten und Versetzen von störenden Masten und Beseitigung von Sichtbehinderungen (Reklametafeln, Bewuchs etc.)

#### Grundsatzempfehlungen zur Signalisierung

- Möglichst keine Ampeln mit manueller Signalanforderung von Radfahrern, sondern Berücksichtigung im Signalumlauf oder Umbau auf Detektionsanforderung, wo möglich
- Weiterführung des Prinzips der Trennung von rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und geradeausfahrendem Radverkehr durch eigene Signalisierungsphasen (kein bedingt verträgliches Rechtsabbiegen)
- Einführung der Radverkehrsbeschleunigung an signalisierten Knotenpunkten im Zuge der Velorouten

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Zielnetz 2035)
- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes
- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 1.6 Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst
- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen
- 4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen/ Kreisverkehren

#### **ZIELKONFLIKTE**

Ggf. Maßnahmen nur zu Lasten des Kfz-Verkehrs möglich (z.B. Verschmälerung von Fahrbahnen)

#### **KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

#### **KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 1.4.1

RADVERKEHR  
EINRICHTUNG WEITERER FAHRRADSTRAßEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Verwaltung  
Interessenvertretung ADFC  
Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende  
weitere Anlieger (z.B. Einzelhandel/Gewerbe)

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Fahrradstraßen fördern die Akzeptanz des Radverkehrs und das rücksichtsvolle Miteinander zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Mit Fahrradstraßen kann das Radverkehrsnetz maßgeblich verbessert werden, weil Radfahrende Vorrang genießen und nebeneinander fahren dürfen.

Fahrradstraßen leisten schon heute einen Beitrag zur Radverkehrsförderung in Bocholt. Über die bereits vorhandenen Fahrradstraßen hinaus (Hemdener Weg, Biemenhorster Weg) gibt es weitere Potenziale. Aus diesem Grund wird ein Programm zur Einrichtung von Fahrradstraßen auf geeigneten Straßenabschnitten zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes abseits von Hauptverkehrsstraßen empfohlen. Eine Erweiterung des Programms auf die mit der StVO-Novelle geplanten Fahrradzonen ist möglich, sobald diese rechtlich normiert sind. Vorteile von Fahrradzonen (flächige Radverkehrsförderung) sind gegenüber Nachteilen (rechts-vor-links-Vorfahrtregelung, fehlender Bündelungseffekt des Radverkehrs auf beschleunigte Achsen, grundsätzlich Tempo 30) abzuwägen. Eine Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Fahrradstraßen bietet sich dort an, wo bedeutende Radverkehrsverbindungen bestehen (z. B. Velorouten), ein hohes Radverkehrsaufkommen vorliegt (z. B. vor und im Umfeld von Schulen) oder Netzlücken/Netzdefizite bestehen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Ausreichendes Radverkehrsaufkommen

Grundbedingung für Fahrradstraßen ist ein hohes Radverkehrsaufkommen. Das Fahrrad muss heute oder in Zukunft den größten Verkehrsanteil auf der betreffenden Straße haben. Vor allem in der Aktion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sorgt die große Anzahl der Radfahrenden für eine Rücksichtnahme des Kfz-Verkehres.

Abstimmung mit den Akteurinnen und Akteuren

Vor Einrichtung einer Fahrradstraße ist zu klären, ob dadurch nicht hinnehmbare Einschränkungen für den ÖPNV oder Rettungsfahrzeuge entstehen können. Ebenso ist erforderlich, dass die Erschließung der anliegenden Grundstücke weiterhin gesichert ist. Anwohnerinnen und Anwohner sollten frühzeitig über die geplanten Änderungen informiert und in den Planungsprozess einbezogen werden.

Freigabe für Kfz ja/nein

Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten, können aber per Beschilderung für Kfz und Elektrokleinstfahrzeuge freigegeben werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Zu prüfen ist, ob eine Kfz-Freigabe für Anlieger und ggf. Gewerbetreibende ausreicht, um keinen weiteren (Durchgangs)Verkehr in die Fahrradstraße zu ziehen, der Komfort und Sicherheit der Radfahrenden schmälert.

Umbau des Straßenraums

Der Straßenraum muss in Aufteilung und Gestaltung für Fahrradstraßen geeignet und möglichst einheitlich sein. Parkplätze für Kfz sind mindestens zu markieren und bevorzugt baulich als Parkbuchten anzulegen. Ein Parken auf der Fahrbahn ist zu unterbinden. Bei breiten Fahrbahnquerschnitten ist eine durchgängige Verengung der Fahrbahn auf 4,5 m – 5,0 m zzgl. Sicherheitsabständen von mindestens 0,5 m zu Längsparkständen und 0,75 m zu Schrägparkständen einzuhalten.

Vorfahrtregelung und Kreuzungsgestaltung

In Fahrradstraßen gilt grundsätzlich rechts-vor-links, wenn keine abweichenden Regelungen beschildert sind. Sinnvoll ist aber eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an Kreuzungen, um eine Beschleunigung und Komfortsteigerung zu erreichen. Die Vorfahrt ist zu beschildern und kann baulich durch die Aufpflasterungen der kreuzenden Straßen und eine Verengung des Kreuzungsraums verdeutlicht werden.

**Beschilderung und Markierung**

Neben der Beschilderung mit Zeichen 244.1 an allen Zufahrten, ist eine Markierung auf der Fahrbahn sinnvoll, um auf die Fahrradstraße hinzuweisen. Einfahrtbereiche sind besonders für Markierungen geeignet. Große, mehrfarbige Markierungen mit dem Schriftzug Fahrradstraße sensibilisieren die Verkehrsteilnehmenden für die besondere Situation.

Abbildung 13: Piktogramm zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen (Freiburg)



Abbildung 14: Banner mit Regeln der Fahrradstraße (Magdeburg)



**Informationskampagne und anfängliche Überwachung**

Zur Einrichtung der Fahrradstraße ist eine Presseberichterstattung sinnvoll, um die Nutzenden auf die geänderte Verkehrssituation aufmerksam zu machen. Diesem Zweck können auch Banner dienen, die in den ersten Monaten nach Eröffnung die Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmenden kompakt darstellen. Zu Anfang ist außerdem ein erhöhter Überwachungsdruck sinnvoll, um die Regeleinhaltung zu beobachten und zu verbessern.

**Steuerung des Kfz-(Durchgangs)Verkehrs**

Fahrradstraßen sind attraktiv für den Kfz-Verkehr, wenn sie an Kreuzungen bevorrechtigt sind. Um den Charakter der Fahrradstraße zu erhalten und Komfort und Sicherheit für den Radverkehr zu garantieren, sind Diagonalsperren (Durchfahrtsperren) je nach Situation sinnvoll oder Einbahnstraßenlösungen zu prüfen.

Abbildung 15: Optische Durchfahrtsperre an einer Fahrradstraße (Karlsruhe)



**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.1 Weiterentwicklung des Radverkehrszielnetzes (Zielnetz 2035)
- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes

**ZIELKONFLIKTE**

Zielkonflikte ggf., wenn das Parken zu Gunsten von Fahrradstraßen neu geordnet/reduziert werden muss

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 1.4.2

RADVERKEHR  
FAHRRADFREUNDLICHE UND SICHERE KREUZUNGEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Verwaltung  
Interessenvertretung ADFC  
Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Bocholt hat viele gute Knotenpunktführungen für den Radverkehr umgesetzt. Zur Sicherung und Steigerung dieser Entwicklung dient das Maßnahmenprogramm für Knotenpunkte. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden geht dabei immer vor der Schnelligkeit. Damit dies nicht einseitig zu Lasten des Radverkehrs geht, beziehen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen immer auch auf den Kfz-Verkehr.

Die Gestaltung der Knotenpunkte muss für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich machen, wer welchen Raum nutzen darf und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus müssen Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt einheitlich sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten orientiert sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die folgend aufgeführten Bausteine zur Umsetzung verstehen sich als dauerhaftes Maßnahmenprogramm einer aktiven Radverkehrsförderung, wie sie in Bocholt bereits umgesetzt wird. Insbesondere in der fahrradfreundlichen Gestaltung von Kreuzungen nimmt Bocholt schon eine Vorreiterrolle ein. Entsprechende Anstrengungen sollten fortgesetzt werden und als dauerhaftes Maßnahmenprogramm mit Ressourcen unterlegt werden.

Geschützte Kreuzungen testweise einsetzen

Radverkehrslobbyisten fordern den Einsatz „geschützter Kreuzungen“, wie sie in den Niederlanden zum Einsatz kommen. Im Gegensatz zum deutschen Ansatz werden die Furten für den Radverkehr nicht direkt an der Fahrbahn geführt, sondern 5-6 m weit abgesetzt. Vorgelagerte Betoninseln verhindern ein Überfahren der Radverkehrsfläche direkt vor der Furt. Die so gestalteten Kreuzungen sollen die gefährlichen Rechtsabbiegerunfälle verhindern, indem die toten Winkel deutlich reduziert werden. Diese Art der Kreuzungsgestaltung ist bisher in Deutschland nicht erprobt worden und widerspricht den Gestaltungsvorgaben der ERA, auch ist nur indirektes Linksabbiegen für Radfahrende möglich. Eine Kombination mit einer durchgehenden Grünphase für linksabbiegende Radfahrende ist anzustreben, um Zeitverluste durch das indirekte Linksabbiegen zu vermeiden. Es ist unklar, ob die Unfallzahlen und -schweren durch geschützte Kreuzungen gesenkt werden können. Eine testweise Umsetzung, wie sie z. B. in Berlin geplant ist, kann Aufschluss über die Potenziale und Akzeptanz der Bauform geben und ggf. auch zukünftige Potenziale für Bocholt aufzeigen.

Kreuzungsfrei trassieren/Radwege ohne niveaugleiche Querung bauen

Brücken und Unterführungen ermöglichen auf wichtigen Verbindungen eine merkliche Beschleunigung und Sicherung des Radverkehrs. Besonders bieten sich solche Trassierungsarten bei Kreuzungen zwischen Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Radwegen an (Radschnellweg und Velorouten), bei denen die Geschwindigkeit im Fokus steht. Wichtig für die Akzeptanz ist eine radverkehrsfreundliche Gestaltung mit geringen Steigungsgradienten, großen Kurvenradien, guter Beleuchtung und Einsehbarkeit. Besonders bei Neubauten kann dies umgesetzt werden, z. B. bei möglicher Herstellung des Nordringes (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.2) mit begleitendem Radweg oder am Radweg entlang der Aa (in Bau: „versunkene Brücke“ am Theodor-Heuss-Ring).

Bereits eingesetzte Gestaltungselemente an Kreuzungen:

Bocholt hat als Vorreiterstadt im Radverkehr viele gute Lösungen für den Radverkehr an Kreuzungen umgesetzt. Beispielhaft werden Lösungen aus Bocholt gezeigt, die weiter genutzt werden sollen:

- Gute Sichtbeziehungen durch das Freihalten von Bebauung, Begrünung, Werbemitteln und ruhendem Verkehr
- Fahrradschleusen z. B. am Innenstadtring in Verbindung mit ausreichend breiten Radfahrstreifen in Mittellage

Abbildung 16: Radfahrschleuse im Vorfeld eines großen Knotens



Abbildung 17: Radfahrschleuse am Knotenpunkt



- Kreisverkehre mit Führung auf der Kreisfahrbahn bei geringem Verkehrsaufkommen und auf abgesetzten Radwegen bei höherem Verkehrsaufkommen
- Direktes und indirektes Linksabbiegen für sichere und weniger sichere Radfahrende anbieten

Abbildung 18: indirektes Linksabbiegen



Abbildung 19: Linksabbiegen an Einmündungen



- Separate Signalisierung abbiegender Kfz zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden
- Furten für den Radverkehr rot hervorheben, wenn diese besondere Konfliktbereiche darstellen
- Keine Absenkung von Bordsteinradwegen an Einfahrten, um Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen
- Aufpflasterungen an Kreuzungen mit nachrangigen Straßen
- Radfahrende auf seitlichen Radwegen möglichst nah an die Fahrbahn heranführen, damit sie im Blickfeld des Kfz-Verkehrs sind
- Vorgezogene Haltelinien und aufgeweitete Radaufstellstreifen markieren

Abbildung 20: Geradeausverkehr bei Radverkehrsführung im Seitenraum mit vorgeschalteter Radfahrer-LSA



Abbildung 21: aufgeweitete Radaufstellstreifen



**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen
- 4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen/ Kreisverkehren

**ZIELKONFLIKTE**

Konfliktbehaftete Abwägung zwischen Sicherheit und Schnelligkeit der Verkehre

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 1.5

RADVERKEHR  
SYSTEMATISCHER AUSBAU UND UNTERHALTUNG VON RADABSTELLANLAGEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Verwaltung  
Interessenvertretung ADFC  
Private  
Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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 Fahrrad muss bequem und sicher am Fahrtziel abgestellt werden können, um das Radfahren attraktiv zu machen. Steigende Fahrradpreise, besonders auch durch die Verbreitung von Pedelecs, Fahrraddiebstahl und ein Mangel an qualitativ hochwertigen Parkmöglichkeiten rücken das Fahrradparken in Bocholt in den Fokus. Das Maßnahmenprogramm zum Fahrradparken hat zum Ziel, genügend komfortable und sichere Fahrradparkmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet zu schaffen. Die bisherigen Anstrengungen der Stadt Bocholt sind zu verstärken. In der Basis sind dazu Anlehnbügel (auch als Ersatz der Vorderradhalter) vorzusehen. Wo es sinnvoll ist, sind witterungsgeschützte und abschließbare Parkmöglichkeiten höherer Qualität einzurichten (siehe Maßnahmensteckbriefe 1.5.1/Bahnhof und 1.5.2/Innenstadt). Auch wichtige Ziele (Bahia, Sportanlagen wie Hünting und weitere Sport-/Freizeitziele) sind verstärkt zu fokussieren.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Abstufung der Qualität der Radabstellmöglichkeiten entsprechend ihrer Zielbedeutung

- A: Basisstandard: Anlehnbügel
- B: überdachte Anlehnbügel
- C: abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeiten (ggf. auch bewacht)

A: Weiterer Ausbau von Anlehnbügeln

- möglichst mit Ober- und Unterholm (zum komfortablen Anlehnen/Anschließen auch kleinerer Fahrräder)
- Intensivierung des Austausches Vorderradklemmen im gesamten Stadtgebiet
- Anlehnbügel standardmäßig an Bushaltestellen (sofern Flächenverfügbarkeit gegeben)
- Anlehnbügel auch im privaten Raum (Supermärkte, Gewerbestandorte etc.), Ansatz über kommunale Stellplatzsatzung (siehe Steckbrief 4.4.2)
- neue Anlehnbügel in Bereichen, in denen Parkbedarf besteht

B: Überdachte Anlehnbügel

- an besonders frequentierten Bushaltestellen (siehe Maßnahmensteckbriefe 3.3, 5.1 - 5.3)
- zus. zu nicht überdachten Anlehnbügeln vor besonderen infrastrukturellen oder freizeitbezogenen Einrichtungen (Rathaus, Bibliothek, Bahnhof, Bustreff, Kino); ggf. Kostenübernahme durch Private
- auf dem Gelände von Schulen (Privatgelände, Abstimmung + Kostenübernahme durch Schulträger)
- an weiteren bedeutenden Zielen des Radverkehrs

C: Abschließbare, überdachte Anlagen

- an Umstiegsunkten des ÖPNV zus. zu (überdachten) Anlehnbügeln: Bahnhof (Maßnahmensteckbrief 1.5.1), Bustreff (Radstation wiedereröffnet, Betrieb sollte langfristig gesichert werden, Steckbrief 5.1)
- im Umfeld der Fußgängerzone in der Innenstadt (Maßnahmensteckbrief 1.5.2)
- in Nahversorgungsbereichen der Stadtteilzentren
- vor Freizeiteinrichtungen mit längerem Aufenthalt (z. B. Bahia-Schwimmbad oder Sportanlagen; Kostenübernahme durch Betreiber)
- Angebotsausbau von weiterem Service: Luftpumpe, Werkzeug, ggf. Schlauchomat zum Kauf von Ersatzschläuchen, Gepäckschloßfach

Fahrradhäuser in verdichteten Quartieren mit Geschosswohnungsbau

- Prüfung des Bedarfs nach Fahrradhäusern mit Miet-Abstellmöglichkeiten für Anwohner verdichteter Quartiere z.B. in der Innenstadt, die ggf. über keine oder nur eine eingeschränkt zugängliche Fahrradabstellmöglichkeit

auf dem Grundstück verfügen. Die Initiative sollte von der Anwohnerschaft ausgehen. Von der Stadt müssten Informationsmaterial und eine Kontaktadresse zur kommuniziert werden.

- Positivbeispiele sind Fahrradhäuser in Dortmund, die in Kooperation von ADFC und der Stadt angeboten werden. Die Antragstellung erfolgt von Anwohnern (mind. 10 Interessierte). Die Prüfung eines geeigneten Standortes erfolgt durch die Stadt.<sup>7</sup>
- Nach Möglichkeit Auswahl von Fahrradhäusern, die auch für die Aufnahme eines Lastenrades geeignet sind
- Prüfung z. B. im Ravardiviertel, Rebenstraße, Langenbergstraße, Osterstraße, Königstraße, Schwartzstraße (zwischen Münsterstr. und Viktoriastraße)

#### Unterhaltung und Modernisierung der Radabstellanlagen

Die vorhandenen Radabstellanlagen sind fortlaufend an den Stand der Technik anzupassen. Die zuverlässige Nutzbarkeit und Sauberkeit der Fahrradparkplätze erhöhen Attraktivität und Akzeptanz. Regelmäßige Instandhaltung und Pflege und eine schnelle Reaktion bei Schäden sind deswegen unerlässlich. Dabei sollten auch nicht mehr genutzte oder offensichtlich beschädigte Fahrräder („Schrotträder“) entfernt werden, um die bestehenden Kapazitäten für die aktiven Nutzenden vorzuhalten.

#### Mobile Radabstellanlagen

Für Großveranstaltungen (z.B. Konzert-/Sportveranstaltungen am Hünting, Kirmes oder sonstige Großveranstaltungen in der Stadtmitte oder am Aa-See) ist zu empfehlen, das Fahrradabstellangebot zeitweise über mobile Fahrradparker zu erweitern.<sup>8</sup>

#### Stellplatzsatzung

Eine Festschreibung nicht nur der notwendigen Anzahl, sondern auch der Qualität der Radabstellmöglichkeiten sowie einer Mindestquote für Lademöglichkeiten bei öffentlichen und privaten Neu- oder Umbauten kann über die neuen Möglichkeiten der Landesbauordnung NRW über die Stellplatzsatzung erfolgen (Maßnahmensteckbrief 4.4.2).

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 4.4.2 Kommunale Stellplatzsatzung

#### **ZIELKONFLIKTE**

Ausbau des Fahrradparkens im öfftl. Raum insb. in verdichteten Bereichen ggf. nur durch Nutzung einzelner Kfz-Parkstände möglich

#### **KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

#### **KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>7</sup> <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-dortmund/fahrradhaeuser.html>

<sup>8</sup> bspw. in Nürnberg: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/20319>

## 1.5.1

RADVERKEHR  
FAHRRADPARKEN AM BAHNHOF

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch



## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Verwaltung

Interessenvertretung ADFC

Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

DB/Grundstücks-/Gebäudeeigentümer

Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL)

## ZIELBEZUG

A Schaffung sicherer und attraktiver  
Mobilitätsoptionen für AlleB Reduzierung der Umweltbelastungen &  
verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre

C Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume

D Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr,  
Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNVE Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit  
(für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)F Vernetzung, Effizienzsteigerung &  
Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Der Bocholter Bahnhof ist neben dem Bustreff die zentrale Schnittstelle des ÖPNV. Qualitativ hochwertige, überdachte und verschließbare Fahrradparkmöglichkeiten in ausreichender Anzahl gibt es am Bahnhof nicht. Die überdachten Anlagen zwischen dem Vorplatz und der Hindenburgstraße sind qualitativ verbesserungsbedürftig (derzeit Vorderradhalter) und nicht intuitiv zugänglich. Durch die anstehende Elektrifizierung der Bahnstrecke sowie den benachbarten Ausbau des Kulturareals kubaaai wird sich der Bedarf nach sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich erhöhen. Daher ist fraglich, ob eine Ertüchtigung der überdachten Anlagen mittelfristig ausreicht.

Möglichst bis Start der umstiegsfreien Bahnverbindung nach Düsseldorf ist mindestens eine Ertüchtigung der vorhandenen Anlagen, besser eine Neuordnung des Fahrradparkens am Bahnhof durch ein Fahrradparkhaus oder eine Radstation zu empfehlen. Letztere erhöhen die Attraktivität des Radverkehrs, senken das Diebstahlrisiko für teurere Fahrräder und stärken die Bedeutung des Bahnhofes als Schnittstelle. Als Element des B+R ist das Fahrradparkhaus ein Leuchtturmprojekt für die Fahrradstadt Bocholt und potenziert den neuen Schwung, den der SPNV durch das neue Verkehrsangebot auf der Schiene erhält. Angesichts der steigenden Nachfrage am Bahnhof ist eine Parkmöglichkeit mit mind. 300-400 Fahrradparkplätzen zu empfehlen, die modular erweitert werden kann. Die langen Abstellzeiten (z. B. von Pendelnden) erfordern, dass Fahrräder eingeschlossen und/oder bewacht werden.

## BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

Entscheidungsfindung automatisiertes Fahrradparkhaus oder Radstation mit Personal

Die große Menge an benötigten Fahrradparkplätzen und der Bedarf nach sicherer Verwahrung setzt eine größere Fahrradparkanlage voraus. Diese kann entweder mittels Chipkarte, Handyapp o. ä. gesichert, komplett automatisiert betrieben werden (Bsp. Münster und Offenburg) oder als Radstation mit Personal ausgestattet sein. Auch Mischformen sind möglich, um z. B. auch Tagesrandzeiten ohne Personal zu bedienen. Der Vorteil bei der Radstationslösung ist, dass mit dem Personal zusätzliche Dienstleistungen für Radfahrende angeboten werden können und die subjektive Sicherheit gesteigert wird. Einbezogen werden sollte die positive Wirkung auf den zweiten Arbeitsmarkt, da in einer Radstation z. B. Langzeitarbeitslose beschäftigt und qualifiziert werden können. Dem gegenüber stehen höhere Kosten. Ein automatisiertes Parkhaus steht bei höheren Investitions-, aber niedrigeren laufenden Kosten rund um die Uhr zur Verfügung. Die Eintrittsbarrieren sind allerdings höher, da eine Registrierung erforderlich ist.

Der Betrieb kann entweder in städtischer Eigenregie erfolgen oder an Konzessionäre abgetreten werden. Von einer Kostendeckung ist, ähnlich wie bei Parkanlagen für den MIV, dauerhaft nicht auszugehen, weswegen eine regelmäßige Förderung aus dem städtischen Haushalt oder über den Verkehrsverbund erforderlich sein wird.

Zusätzliche Serviceangebote

Zusätzlich zum reinen Fahrradabstellen können in einem Fahrradparkhaus weitere Dienstleistungen angeboten werden, von denen einige Personal (=Radstation) erfordern. Der gewünschte Leistungskatalog hat Auswirkungen auf die bauliche und betriebliche Gestaltung. Ein Zugang mindestens zu den Betriebszeiten des ÖPNV ist obligatorisch, anzustreben ist jedoch ein 24 h-Zugang für die größtmögliche Flexibilität. Außerdem ist eine Selbstbedienungs-Reparaturstation mit Luftpumpe (diebstahlgeschützt) als Standardausrüstung vorzusehen. Zusätzliche mögliche Serviceangebote sind z. B.:

- Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs
- Verwahrung über längere Zeiträume wochen-/monatsweise
- Gepäckaufbewahrung/Schließfächer
- 24/7-Zugang

- Werkstatt, Fahrradcheck (nur bei Radstation mit Personal)
- Verleih hochwertiger Fahrräder für Besucher/Tagestouristen, z. B. in Kooperation mit dem Stadtmarketing (siehe Maßnahmensteckbrief 1.8)
- Prüfung einer Einbindung in das Projekt „DeinRadschloss“ (NWL)<sup>9</sup>

#### Geeignete Fläche auswählen

Für eine möglichst hohe Attraktivität und Präsenz muss die Fahrradparkanlage in unmittelbarer Nähe des Bahnsteiges liegen und zur sozialen Kontrolle zu allen Tageszeiten gut einsehbar sein.

Flächen, die vor allem überprüft werden sollten, sind folgende:

- Die Fläche der heutigen überdachten, abschließbaren Fahrradparkanlage zwischen Hindenburgstr. und Bahnhofsvorplatz, wahrscheinlich nur bei Überbauung einzelner Kfz-Parkstände möglich.
- Eine Fläche direkt nördlich anschließend an den heutigen Bahnhofs-/Zeitungskiosk; ggf. auch Umbau oder Überplanung des gesamten Bahnhofsgebäudes mit Integrierung eines Fahrradparkhauses/einer Radstation
- Die Fläche südlich der Stadtbibliothek an der Hindenburgstraße, die aber aufgrund ihrer Lage und Entfernung zum Bahnsteig nachteilig ist und ein geringeres Nutzungspotenzial aufweist
- Die Fläche zwischen Bahngleisen und Ewaldstraße in Abstimmung mit der notwendigen Erweiterung der P+R-Parkmöglichkeiten (siehe Maßnahmensteckbrief 5.1); zur Vermeidung eines fußläufigen Umweges wäre in diesem Fall die Prüfung eines zweiten Bahnsteiges auch auf der Ostseite der Gleise zu empfehlen

#### Planung, Bau und Dimensionierung

Abhängig von der gewählten Betriebsart ist ein Fahrradparkhaus zu errichten, welches mind. 300-400 Parkplätze bereithält und nach Möglichkeit erweiterbar ist. Für die Dimensionierung ist eine Zählung der abgestellten Fahrräder im Bahnhofsumfeld an einem Sommertag (Werktag) zu empfehlen. Im Sinne der Angebotsplanung müssen die Parkplatzzahlen erhöht werden, um einen steigenden Bedarf (Verbesserung der Bahnverbindung, Ausbau kubaa-Gelände) abdecken zu können. Hierzu ist in Abhängigkeit zu den Fahrgastprognosen für die Bahnverbindung sowie den maximal erwarteten Besucherzahlen für das kubaa-Gelände eine zusätzliche Zahl von Fahrradparkern bereitzustellen. Wegen der wachsenden Gewichte von Fahrrädern (Pedelects) müssen die Fahrräder mit geringem Kraftaufwand abgestellt werden können. Auch für größere Räder und Spezialräder (z. B. Lastenräder, Dreiräder, Kinderanhänger etc.) ist eine Mindestzahl an Parkplätzen vorzuhalten (ca. 5 %).

#### Mindestmaß: Ertüchtigung der überdachten Radabstellanlage

Planung und Bau eines Fahrradparkhauses oder einer Radstation sind ggf. nicht bis zum „Start“ der umstiegsfreien Verbindung Bocholt – Düsseldorf zu realisieren. Für diesen Fall sind die bestehenden überdachten Radabstellmöglichkeiten zu ertüchtigen und bei Bedarf temporär um Fahrradboxen zu ergänzen: Maßnahmen sollten die Installation von komfortablen Radanlehnbügel sowie die einfache Zugänglichkeit (z.B. digital über ein Chip-System, „DeinRadschloss“) einbeziehen. Die Planungen für ein hochwertiges Fahrradparkhaus/eine Radstation sollten unabhängig davon vorangetrieben werden.

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.8 Fahrradverleih ausbauen
- 5.1: Mobilstationen
- 5.3: Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze

#### **ZIELKONFLIKTE**

Flächenkonkurrenzen am Bahnhof zwischen dem Fahrradparkbedarf, den notwendigen Flächen für den ÖPNV sowie Pkw-Parkständen und den vorhandenen Gebäuden.

#### **KOSTEN**

€ € € € € laufend

Kosten sind in die Maßnahme Mobilstationen (5.1) eingerechnet

#### **KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

keine explizite Kosten-Wirkungs-Schätzung, da in Maßnahmenfeld 5.1 Mobilstationen eingerechnet.

<sup>9</sup> [www.dein-radschloss.de](http://www.dein-radschloss.de)

## 1.5.2

RADVERKEHR  
HOCHWERTIGES FAHRADPARKEN IN DER INNENSTADT

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch



## ZEITRAHMEN



2025\*



2030\*\*



2035

\* kurzfristig Fahrradboxen

\*\* kurz- mittelfristig weitere Ausbaumaßnahmen

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Verwaltung

Interessenvertretung ADFC

Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

ggf. Grundstückeigentümer

Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL)

## ZIELBEZUG

Schaffung sicherer und attraktiver  
Mobilitätsoptionen für AlleReduzierung der Umweltbelastungen &  
verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehrre

Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume

Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr,  
Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNVSicherung und Optimierung der Erreichbarkeit  
(für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)Vernetzung, Effizienzsteigerung &  
Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot für das Fahrradparken in der Innenstadt ist ein wesentliches Element zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. Der Radverkehr braucht hier zusätzlich zu Anlehnbügel hochwertige Parkmöglichkeiten, an denen Fahrräder auch über eine längere Zeit sicher aufbewahrt und ggf. aufgeladen werden können. Diese Voraussetzungen erfüllt derzeit nur die Radstation am Bustreff. Darüber hinaus gibt es einen deutlichen Mehrbedarf nach qualitativ hochwertigen Fahrradparkern.

## BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

Qualitätsstandards

Aufgrund der unterschiedlich langen Aufenthaltszeiten von Radfahrern in der Innenstadt und des unterschiedlichen Bedarfs der Radfahrenden müssen in der Innenstadt verschiedene Qualitätsstandards (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5) angeboten werden:

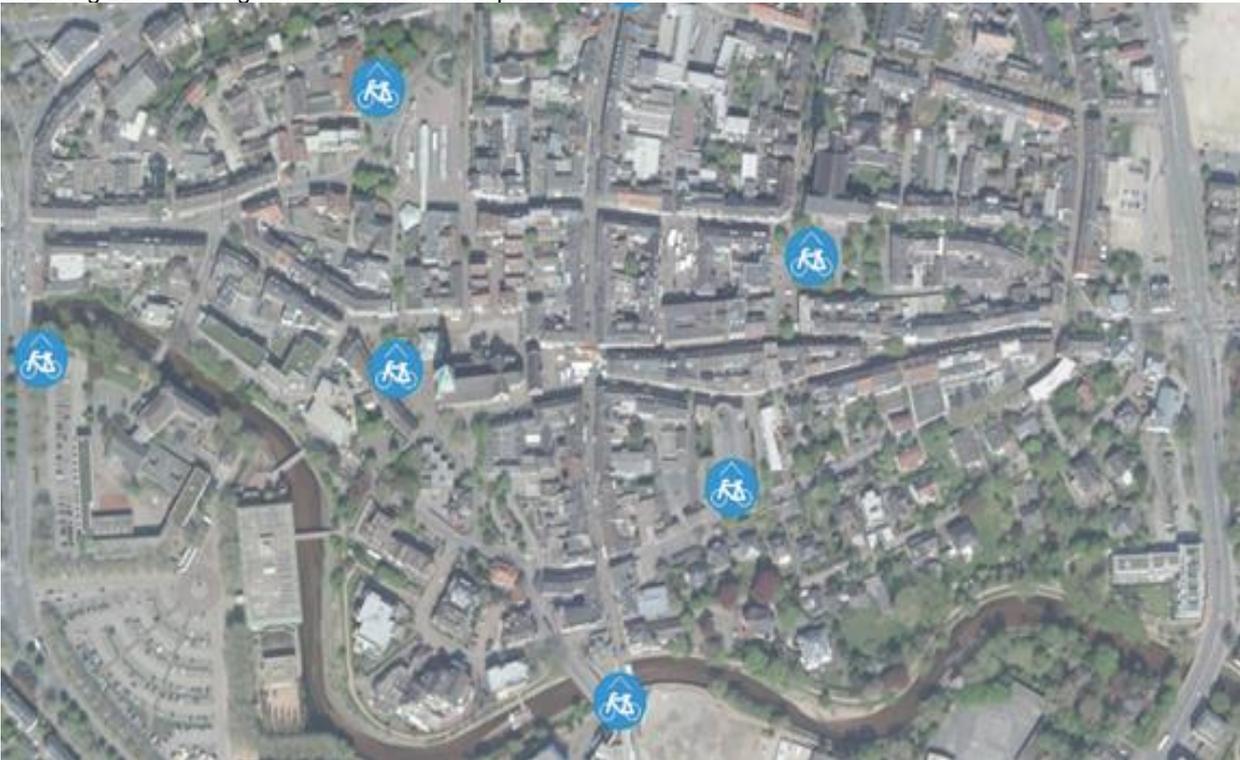
Kurzfristiges, modular veränderbares Angebot

Das Aufstellen von Fahrradboxen im Umfeld der Fußgängerzone ist als schnell umsetzbare Maßnahme zu empfehlen, mittelfristig sollten Fahrradboxen aber durch städtebaulich attraktivere Anlagen abgelöst werden. Mit Fahrradboxen kann der Bedarf nach abschließbaren Einheiten zunächst an unterschiedlichen Standorten getestet werden. Zusätzlich ist zu empfehlen, im Rahmen der Modernisierung der Parkbauten Europaplatz sowie Nähkasten in einzelnen Bereichen/auf einzelnen Parkständen im Erdgeschoss in Eingangsnähe Radanlehnbügel in einem umzäunten/abschließbaren Bereich zu installieren. Mögliche Standorte für kurzfristige Maßnahmen zeigt die folgende Karte und die nachfolgende Auflistung.

- Tiefgarage Europaplatz und Parkhaus Nähkasten: Anlehnbügel, möglichst umzäunt/abschließbar
- Berliner Platz Nähe Shopping Arkaden: Fahrradboxen
- Parkplatz Schleusenwall (nördlicher Bereich) oder vor dem Kino: Fahrradboxen
- Bustreff/Grünfläche vor dem Kolpinghaus: Fahrradboxen (Umgestaltung dieser Grünfläche im Zuge erster Maßnahmenumsetzung ISEK geplant)
- St. Georg-Platz: Fahrradboxen unter Umnutzung einzelner Parkstände
- Neustraße Ecke Boggeter Promenade: Fahrradboxen
- Liebfrauenplatz: Fahrradboxen unter Umnutzung einzelner Parkstände
- Nördlicher Eingang Fußgängerzone, z.B. Ecke Nordstraße/Rebenstraße
- auch im direkten Umfeld der Innenstadt kommen Standorte in Frage, zum Beispiel an der Stadtbibliothek

Weitere potenzielle Standorte sind mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu finden und können z. B. mittels eines Online-Aufrufes ermittelt werden. Entscheidend ist die zentrale Positionierung mit geringen Entfernungen zu den umliegenden Zielen, die gute Einsehbarkeit und soziale Kontrolle der Standorte.

Abbildung 22: kurzfristige Maßnahmen Fahrradparken Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung; Luftbild: Stadt Bocholt

#### Ausbau der Standorte zu hochwertigen Radabstellmöglichkeiten

Kurz- bis mittelfristig, wenn Erfahrungen über Bedarf und Akzeptanz der Fahrradboxen gesammelt wurden, sollten entsprechende Standorte zu qualitativ hochwertigen und städtebaulich integrierten Anlagen ausgebaut werden (die zu ersetzenden Fahrradboxen können dann in anderen Bereichen eingesetzt werden (z.B. in Gewerbegebieten, an Bushaltestellen). Es bieten sich abschließbare und überdachte Einheiten ähnlich „Radhäusern“ an, die möglichst mit Zusatzservice (Luftpumpen, Werkzeug, Lademöglichkeiten für Pedelecs, Gepäcksafes für Radfahrer aber auch Fußgänger) kombiniert werden. Auch für größere Räder und Spezialräder (z. B. Lastenräder, Dreiräder, Kinderanhänger etc.) ist eine Mindestzahl an Parkplätzen vorzuhalten (ca. 5 %).

In Bereichen, in denen sich ein hoher Bedarf nach abschließbaren Einheiten zeigt, ist mittelfristig zusätzlich zu hochwertigen Radhäusern ein gesicherter (z.B. umzäunter) Bereich mit Anlehnbügel sinnvoll. Aufgrund des Flächenbedarfs kommen v.a. Standorte am Parkplatz Schleusenwall, am Berliner Platz oder am Liebfrauenplatz in Frage.

#### Kombination mit anderen Zugangssystemen

Für eine möglichst einfache Nutzung der gesicherten Bereiche ist die Integration der Zugangssysteme in bestehende und geplante Systeme dringend anzuraten. Eine einheitliche Zugangstechnik, wie sie auch für ein Fahrradparkhaus oder eine Radstation am Bahnhof (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5.1), genutzt werden kann, ist im Sinne der Nutzbarkeit anzustreben. Mit der Integration in bestehende Systeme, wie zum Beispiel „DeinRadschloss“ (NWL), ist die Nutzung für Ortsfremde ermöglicht. Geprüft werden sollte, ob Buchungen in eine Mobilitätsapp, z.B. „BuBiM“ (siehe auch Maßnahmensteckbrief 5.6) integriert werden können.

Abbildung 23: Radhaus Ulm: abschließbare Boxen



Abbildung 24: Überdachte Anlehnbügel Bahnhof Schweinfurt



Überdachte Radabstellmöglichkeiten

Über den flächigen Grundbedarf nach Anlehnbügel sowie die Schaffung vorgenannter abschließbarer Einheiten hinaus sollte in der Innenstadt das Angebot überdachter Radanlehnbügel erweitert werden. Neben dem Standort Liebfrauenplatz sind überdachte Anlehnbügel z.B. vor dem Rathaus, am Osteingang der Shopping Arkaden, vor dem Kino oder am Parkplatz Schleusenwall sowie am Bustreff sinnvoll.

(Temporäre) Umnutzung leerstehender Ladenlokale

Leerstehende Ladenlokale können temporär oder dauerhaft als kleine Fahrradparkhäuser umgenutzt werden. Vorteilhaft ist dafür die innerstädtische Lage in direkter Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten. Diesen Weg geht z. B. die Stadt Kamen, wo das Fahrradparkhaus<sup>10</sup> mit einer öffentlichen Toilette und einer Gepäckaufbewahrung kombiniert wird.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 5.1 Mobilstationen
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung

**ZIELKONFLIKTE**

Ausbau des Fahrradparkens auch unter Nutzung einzelner Kfz-Parkplätze zu empfehlen (Zielsynergie: Entlastung der Innenstadt von Parkdruck und Parksucherverkehr)

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€   €   €   €   €   **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig    mittel    hoch    sehr hoch

<sup>10</sup> <https://www.fahrrad-kamen.de/radparkhaus>



## 1.6

**RADVERKEHR  
MÄNGELBEHEBUNG, BAUSTELLENFÜHRUNG, REINIGUNG UND WINTERDIENST**
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**
**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

 Verwaltung  
 Interessenvertretung ADFC  
 Bürgerinnen und Bürger/Radfahrende

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Baustellen ohne Radverkehrsführungen, Schnee, Verschmutzung und Oberflächenmängel machen das Radfahren unsicher und unkomfortabel. Das Weiterführen des Programms zur Mängelbehebung und Pflege zielt darauf ab, die Behebung von Mängeln auf Radwegen (Schlaglöcher, Behinderungen durch Baumwurzeln, abgenutzte Markierungen), das Freihalten von Müll, Glasscherben und Laub sowie die Beseitigung von Schnee und Eis als wichtige Daueraufgabe in Bocholt fortzuführen. Damit bleibt das Rad auch witterungsunabhängig benutzbar und gefährlichen Alleinunfällen wird entgegengewirkt. Hohe Bedeutung hat in diesem Zusammenhang auch die Qualität von Instandhaltungsmaßnahmen. Diese sollten beispielsweise in Sachen Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen gleichkommen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die folgenden Maßnahmenbausteine sind bereits Teil der Radverkehrsförderung der Stadt Bocholt. Entsprechende Mittel und Ressourcen müssen auch weiterhin bereitgestellt und mit Ausbau des Radverkehrsnetzes (Veloruten-netz, Radschnellweg, ...) ggf. auch erweitert werden.

- Monitoring und Instandhaltungsmanagement: weiterhin systematische Erfassung und elektronische Zustandserfassung der Radverkehrsinfrastruktur unter Einbezug des im Jahr 2018 aufgesetzten online-Schadensmelders
- Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend ihrer Bedeutung im Radverkehrsnetz (bereits Standard in Bocholt) und Kommunikation der geplanten Maßnahmen (z.B. zusätzlich über eine neue Online-Karte, auf der geplante Maßnahmen dargestellt sind<sup>11</sup>)
- Reinigungs- und Winterdienst: Weiterhin Winterdienst auf Radwegen, prioritär jeweils auf Schulwegen und Hauptrouten/Velorouten
- Weiterführung des Baustellenmanagements: Kommunikation und Ausweisung temporärer Radverkehrsumfahrungen

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz

**ZIELKONFLIKTE**
**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

 € € € € € **laufend**
**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**
 niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>11</sup> Beispiel: <https://www.fahrrad-kamen.de/projekte>



## 1.7

**RADVERKEHR  
SERVICE UND KOMFORT FÜR DEN RADVERKEHR**
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025\* 2030 2035 **D**  
 \*Internetpräsenz/App-Integrationen, dann Daueraufgabe

**REGIONSRELEVANZ**  
**AKTEURE**

 Verwaltung  
 Interessenvertretung ADFC  
 Geschäftsleute/Private  
 Polizei

**ZIELBEZUG**

- A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Service- und Dienstleistungen sind einfache Maßnahmen, die das Radfahren komfortabler gestalten. Die Kosten sind gering, wenn Kooperationen mit Verbänden sowie Geschäftsleuten hergestellt werden. Insbesondere Informationsangebote und Karten im Internet sowie app-gestützt können zu einer Vereinfachung des Radfahrens für nicht regelmäßige Radfahrende beitragen und Hürden abbauen. Auch Touristen und Gäste profitieren hiervon.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**
Internetpräsenz und Informationen:

Erweiterung der städtischen Internetpräsenz zum Radverkehr (z. B. nach Kamener Vorbild<sup>12</sup>) und Integration von Radverkehrsangeboten in die BuBiM-App (siehe Maßnahmensteckbrief 5.6): Bereitstellung von Informationen zum Fahrradnetz, zu Fahrradabstellmöglichkeiten, Online-Buchung von Fahrradboxen, Gepäcksafes und Leihfahrrädern/Leihlastenrädern. Die Internetplattform sollte die bestehenden Informationen aufgreifen und erweitern: Hinweise zu unten genannten Serviceangeboten, zu Freizeitrouten des Radverkehrs, Baustellenumfahrungen, fahrradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten, Fahrradleihmöglichkeiten sowie Fahrradhändlern/-werkstätten. Ein Fahrradstadtplan mit Informationen über die Art der Radverkehrsinfrastruktur, Hindernisse, Gefahrenstellen, Parallelrouten, Steigungen/Gefällstrecken sollte auch über Radabstellanlagen informieren. Weitere wichtige Inhalte sind bedeutende Ziele des Radverkehrs (Versorgung, Dienstleistung, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Fahrradwerkstätten, Schulen, ...). Kostenlose Bereitstellung als Download und Foldplan mit einer Integration in eine App.

Fortführung und Intensivierung bestehender Serviceangebote:

- Fortführung bzw. weitere Kooperation mit dem ADFC und anderen Interessierten: Fahrrad-Selbsthilfe-Reparaturwerkstätten, kostenlose Fahrradchecks
- verstärkte Kooperation mit der Polizei, dem ADFC und weiteren Akteuren zu Fahrradtraining-Angeboten, besonders für gefährdete und wenig fahradaffine Gruppen (junge und alte Menschen, Pedelec-Neueinsteiger, Migrantinnen und Migranten etc.)
- Erweiterung des Angebotes von Schlauchomaten, Lufttankstellen, Werkzeug (Initiierung durch Stadt Bocholt, Installation und Betrieb ggf. durch Fahrradhändler)
- Mülleimer, die aus der Fahrt genutzt werden (nach niederländischem Vorbild), z. B. an den Velorouten
- Beratungsangebote für Unternehmen, die ihre Fahrradfreundlichkeit durch organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen verbessern wollen, und Auszeichnung fahrradfreundlicher Unternehmen (Kooperation mit dem ADFC)

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes
- 1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung

**ZIELKONFLIKTE**
**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

 € € € € € **laufend**
**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**
 niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>12</sup> www.fahrrad-kamen.de

## 1.8

RADVERKEHR  
FAHRRADVERLEIH AUSBAUEN
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035 **D**
**REGIONSRELEVANZ**
**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
 Stadtmarketing  
 Tourist-Information  
 Interessenvertretung ADFC  
 Gastronomie/Hotel-Gewerbe  
 Unternehmen

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Handlungsbedarf für ein ausgebautes Fahrradverleihsystem im Alltagsverkehr gibt es derzeit in Bocholt nicht. Die übergroße Mehrheit der Bocholterinnen und Bocholter hat mindestens ein Rad zur täglichen Verfügung und deswegen keinen dringenden Bedarf nach Leihrädern. Sollten Leihradanbieter auf die Stadt zukommen und aus eigenem wirtschaftlichen Interesse Leihräder anbieten, sollte die Stadt diesem Ansinnen positiv und mitgestaltend gegenüberstehen. In diesem Fall sollte auch der Kreis Borken hinzugezogen werden, der ein Leihradsystem stadtgrenzenüberschreitend prüfen und koordinieren sollte.

Potenziale werden kurzfristig für ein Verleihsystem für Touristen und Tagesgäste der Stadt Bocholt gesehen. Denkbar sind dafür zentrale Verleihstationen am Europaplatz (Radstation) oder am Bahnhof. Eine Kombination mit der bestehenden Tourist-Information, dem Stadtmarketing, der Gastronomie und dem Hotelgewerbe ist anzustreben, um ein möglichst umfassendes Angebot bereitstellen zu können.

Kurz- bis mittelfristig ist ein Lastenradverleih auf Quartiersebene ebenfalls sinnvoll, z. B. als Angebot bei der Schaffung von Mehrfamilienhäusern oder neuen Siedlungsgebieten (Rahmenplan Nord, Schieve, kubaai, Weber-Quartier). Die Bereitstellung von Lastenrädern in Wohnortnähe hat ein großes Potenzial viele Einkaufs- und Erledigungsfahrten mit dem Pkw einzusparen. Dabei können die Bürgerinnen und Bürger Alltagserfahrungen mit Lastenrädern sammeln und sich im Anschluss z. B. für die Anschaffung eines eigenen Lastenrades oder den Wegfall des Zweitwagens entscheiden. Die Lastenräder sollten auch öffentlich nutzbar sein, z. B. in Kombination mit Mobilpunkten in den Quartieren (siehe Maßnahmensteckbrief 5.2) angeboten werden. Dort kann mit Lastenrädern, (E-)Carsharing und hochwertige Radabstellmöglichkeiten ein modulares Mobilitätsangebot für viele Nutzungszwecke bereitgestellt werden.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Touristisches Leihradangebot

- Beschaffung von ca. Pedelecs (zunächst z.B. 20, späterer Ausbau auf 50), ergänzenden Kinderfahrrädern und weiteren wichtigen Zubehörteilen wie Helmen, Kinderanhängern, Navigationsgeräten und Taschen durch die Stadt Bocholt in Kooperation mit dem Stadtmarketing und/oder Privaten
- Zentraler Verleih von touristischen Rädern am Europaplatz (Radstation) oder am Bahnhof
- Kopplung mit touristischem Rahmenangebot durch Bereitstellung von Kartenmaterial, Tourenvorschlägen, touristischen Beratungsangeboten, Übersicht zu Unterkünften, Gastronomie und touristischen Zielen am Ort des Radverleihs
- Elektronisches Informationsangebot zur Buchung und Prüfung der Verfügbarkeit

Weitere Förderung von E-Lastenrädern

- zum Beispiel über Weiterführung des Zuschussprogramm „E-Lastenrad & Co“ oder/und über Kooperationen mit Fahrradhändlern sowie der Radstation Europaplatz, die den Verleih städtisch subventionierter E-Lastenräder organisieren, vermarkten und die Fahrräder instand halten, ggf. auch für Bocholter BürgerInnen vergünstigt oder kostenfrei

Aufbau, Evaluation und Ausbau des Lastenradverleihs in neuen Siedlungsgebieten, an Mobilpunkten

- Weitestgehende räumliche und organisatorische Einbindung in Mobilpunkte (Steckbrief 5.2), um Angebote zu bündeln

- Anschubfinanzierung durch die Stadt Bocholt, Betrieb über Wohnungsunternehmen oder z.B. über Kooperationen von ADFC, StadtBus-GmbH oder CarSharing-Anbietern (bei Integration in Mobilpunkte)
- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Findung von Standorten (Bewerbungsverfahren)
- Elektronisches Informationsangebot und Buchung per App und Webseite zur Buchung
- Evaluation und Auswertung des Ausleihverhaltens
- Es kann geprüft werden, ob sich außerdem lokale Betriebe finden, die als Ankermieter der Lastenräder auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren (zum Beispiel in einem betrieblichen Mobilitätsmanagement, siehe Steckbrief 8.2). Außerhalb der Nutzungszeiten durch die Betriebe könnten die Lastenräder in das allgemeine Leihsystem integriert werden.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 5.2 Mobilpunkte
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung
- 8.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

**ZIELKONFLIKTE****KOSTEN**

€ € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.2 Handlungsfeld 2: Fußverkehr & öffentlicher Raum

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus. Neben der Fußgängerzone sind in Bocholt der gesamte Innenstadtbereich sowie die Quartierszentren von Bedeutung.

Zu bedenken sind die unterschiedlichen Zielgruppen (z.B. Kinder/Jugendliche/Menschen im Rentenalter, körperlich beeinträchtigte Personen, Spaziergänger/Sportler), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.

Vor diesem Hintergrund haben sich im Rahmen der Bestandsanalyse die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

- Eingeschränkte Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen, v.a. des Innenstadtringes.
- Bestehende Querungsmöglichkeiten sind nicht immer einheitlich barrierefrei gestaltet.
- Teils stark belastete Hauptverkehrsstraßen mit geringer Wege- und Aufenthaltsqualität.
- Teils geringe Qualitäten des öffentlichen Raumes in der Innenstadt.
- Potentiale zur Belebung des Aa-Ufers.

Dem gegenüber stehen einige Potentiale, wie die kompakte Siedlungsstruktur Bocholts und guten Ausgangssituationen für die Nahversorgung auch in den Stadtteilen, die durch eine entsprechende Fußverkehrsförderung aktiviert werden können. Einige Maßnahmen, die sowohl den Fußverkehr als auch das Thema Straßennetz/Straßenraumgestaltung sowie die Innenstadt betreffen, sind in den anderen Handlungsfeldern aufgegriffen, insb. auch die Zukunftsperspektiven/Querungsmöglichkeiten des Innenstadtringes (siehe Maßnahmensteckbrief 4.3.1) und Aufwertungen des öffentlichen Raumes/Straßenraumumbauten in der zentralen Innenstadt (siehe Handlungsfeld 10).

### 4.2.1 Handlungsbedarf Barrierefreiheit

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert. Diese erleichtert es blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen in Bocholt. Im Sinne einer Inklusion stehen somit auch die Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

Bocholt hat in der Gestaltung der Barrierefreiheit noch Aufholbedarf. Zwar sind nicht zuletzt durch die hohe Anzahl an Gehsteigradwegen die Borde abgesenkt, jedoch werden taktile und haptische Elemente noch wenig eingesetzt. Insgesamt sind die Voraussetzungen für eine umfassende Barrierefreiheit in Bocholt nicht zuletzt durch die flache Topografie gut.

## 4.2.2 Grundsätze und Zielsetzung

Die Stadtentwicklung in Bocholt erfolgt weiter nach dem Leitgedanken der „Stadt der kurzen Wege“, daher muss auch eine Fußverkehrsstrategie ein besonderes Augenmerk auf ein engmaschiges und attraktives Fußwegenetz legen. Der Fußverkehr wird dabei sowohl als eigenständiges Verkehrsmittel als auch als das Verkehrsmittel der ersten und letzten Meile einbezogen. Besonders auf stark frequentierten Achsen ist es das Ziel, den Fußverkehr weiter systematisch zu stärken und das zu Fuß Gehen zu attraktivieren. Das gilt insbesondere für die Innenstadt, aber auch für die Stadtteile.

An die Fußwegeinfrastruktur werden von Mobilitätseingeschränkten und vulnerablen Zielgruppen besonders hohe Ansprüche gestellt, die ebenfalls Grundlage aller Planungen sein müssen. Als Basismobilität sollen sich alle Bocholter gerne, sicher und schnell zu Fuß in der Stadt bewegen können. Daher müssen die Belange des Fußverkehrs gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsträgern abgewogen, im Städtebau verankert und zielgerichtet die Barrierefreiheit verbessert werden.

## 4.2.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept und Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 2.1 bis 2.5 abgeleitet (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035	Daueraufgabe
<b>2.1 Optimierung des Fußverkehrsnetzes</b>	mittel	x	x	x	x
<b>2.2 Attraktive Fußwegeachsen</b>	hoch	x	x	x	x
<b>2.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen</b>	mittel	x	x	x	x
<b>2.4 Querungsstellen und Einmündungen</b>	hoch	x	x	x	x
<b>2.5 Barrierefreiheit</b>	hoch	x	x	x	x

## 2.1

FUßVERKEHR  
OPTIMIERUNG DES FUßVERKEHRSNETZES

**PRIORITÄT** ○ niedrig ● mittel ○ hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Straßenbaulastträger Kreis Borken und Straßen.NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Netzkonzeptionen für den Fußverkehr sind im Gegensatz zu Konzeptionen zum Straßennetz, zum Radverkehrsnetz oder zum ÖPNV-Liniennetz bislang die Ausnahme. Das Fußwegenetz ist aufgrund des geringeren Bewegungsradius der Fußgänger auch kleinräumiger und engmaschiger und daher nicht gesamtstädtisch, sondern mit starkem Bezug auf die Innenstadt oder die Stadtteilzentren zu verstehen. Hier gilt es, im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, nicht nur möglichst umwegefremde, sondern schnelle und sichere Fußwege bereitzustellen. Wichtig sind hierbei ausreichend breite und konfliktfreie Wege. Darüber hinaus sind für den Fußverkehr attraktive Räume mit Aufenthaltsqualität von Bedeutung (siehe Maßnahmensteckbrief 2.2).

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die folgenden Maßnahmenbausteine verstehen sich nicht als konkrete Maßnahmendefinition, sondern als dauerhaftes Maßnahmenprogramm, mit dem weiterhin und verstärkt der Fußverkehr als gleichrangige Verkehrsart etabliert wird. Viele der Maßnahmen werden bereits in Bocholt durchgeführt und sollten auch weiterhin Teil des Planungshandels sein:

Netzkonzeption Fußverkehrsnetz

- Schrittweise Analyse und Erarbeitung von Netzkarten für den Fußverkehr für Stadtteilzentren (Biemenhorst, Lowick, Holtwick, Stenern, ...) oder sonstige wichtige Bereiche des Fußverkehrs, wie dies im Rahmen des Mobilitätskonzeptes exemplarisch für die Innenstadt erfolgt ist (siehe Abbildung 26)
- Einteilung des Netzes in Hierarchiestufen, die Grundlage für Zielstandards der Fußwegeplanung sind, z.B.:
  - Hauptfußwege (Hauptachsen in/aus Innenstadt/Stadtteilzentren): konfliktfreie Führung, Zielbreite der Gehwege/Fußgängerflächen (perspektivisch) mind. 2,5 m (siehe Abbildung 25)
  - Nebenwege: Zielbreite der Gehwege/Fußgängerflächen 2 m (Mindestbreite 1,5 m)
  - Wege auf Grünachsen/Freizeitwege: Mindestbreite 1,5 m, bei zusätzlicher Nutzung durch den Radverkehr Regelbreite 3 m
- Entsprechend ihrer Bedeutung/Hierarchie sind die Elemente des Fußwegenetzes zusätzlich zu beplanen, zum Beispiel durch attraktive und ggf. multifunktionaler Ausstattungselemente (Sitz-/Spielrouten, siehe Maßnahmensteckbrief 2.2), durch die Anlage fußgängerfreundlicher Straßenquerungsmöglichkeiten (siehe Maßnahmensteckbriefe 2.3 und 2.4) und Barrierefreiheit (siehe Maßnahmensteckbrief 2.5)

Im Fußverkehrsnetz und darüber hinaus:

- gleichrangige Beachtung der Belange des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten bei Straßenraumkonzeptionen/-neugestaltungen (siehe Maßnahmensteckbriefe 4.1 bis 4.3.2), Sanierungen im Querschnitt
- Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr, dazu Anlage ausreichend breiter Geh- und Radwege (wie bspw. an den Ostwallterrassen geplant) oder, wo dies nicht möglich ist, Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs durch Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn (zum Beispiel auf Fahrradstraßen, siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1 oder, wie am Sankt-Georg-Gymnasium/Langenbergpark geschehen, durch Anlage von ausreichend breiten Radfahr-/Schutzstreifen)
- Ausreichende sowie an Standort und Lage angepasste Beleuchtung von Fußwegen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum
- Erhalt von Brücken, insbesondere am Aasee, und ggf. Neubau einzelner Brücken (zum Beispiel zwischen Weberquartier in Richtung Westend (ca. Hausnr. 27) und im kubaai-Quartier (geplante Quartiersbrücke)

- Falls ein Nordring und ggf. perspektivisch ein Ostring umgesetzt werden sollten (siehe Maßnahmenfeld 4.2): Sicherstellung der Durchlässigkeit der Straßenachse für den Fußverkehr und ebenso den Radverkehr, d.h. Einplanung regelmäßiger fußgängerfreundlicher Kreuzungen, Querungshilfen, ggf. barrierefreie Über- oder Unterführungen

**SCHNITTSTELLEN/BEZUGSPUNKTE**

- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes
- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 10.3 Aufwertung von Straßenräumen

**ZIELKONFLIKTE**

Verbreiterungen der Gehwege sind entlang vieler Straßen nur in Abstimmung und ggf. zu Lasten der Belange anderer Verkehrsträger möglich.

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

○ niedrig ● mittel ○ hoch ○ sehr hoch

Abbildung 25: Ziele für Gehwegbreiten auf Hauptfußwegeachsen

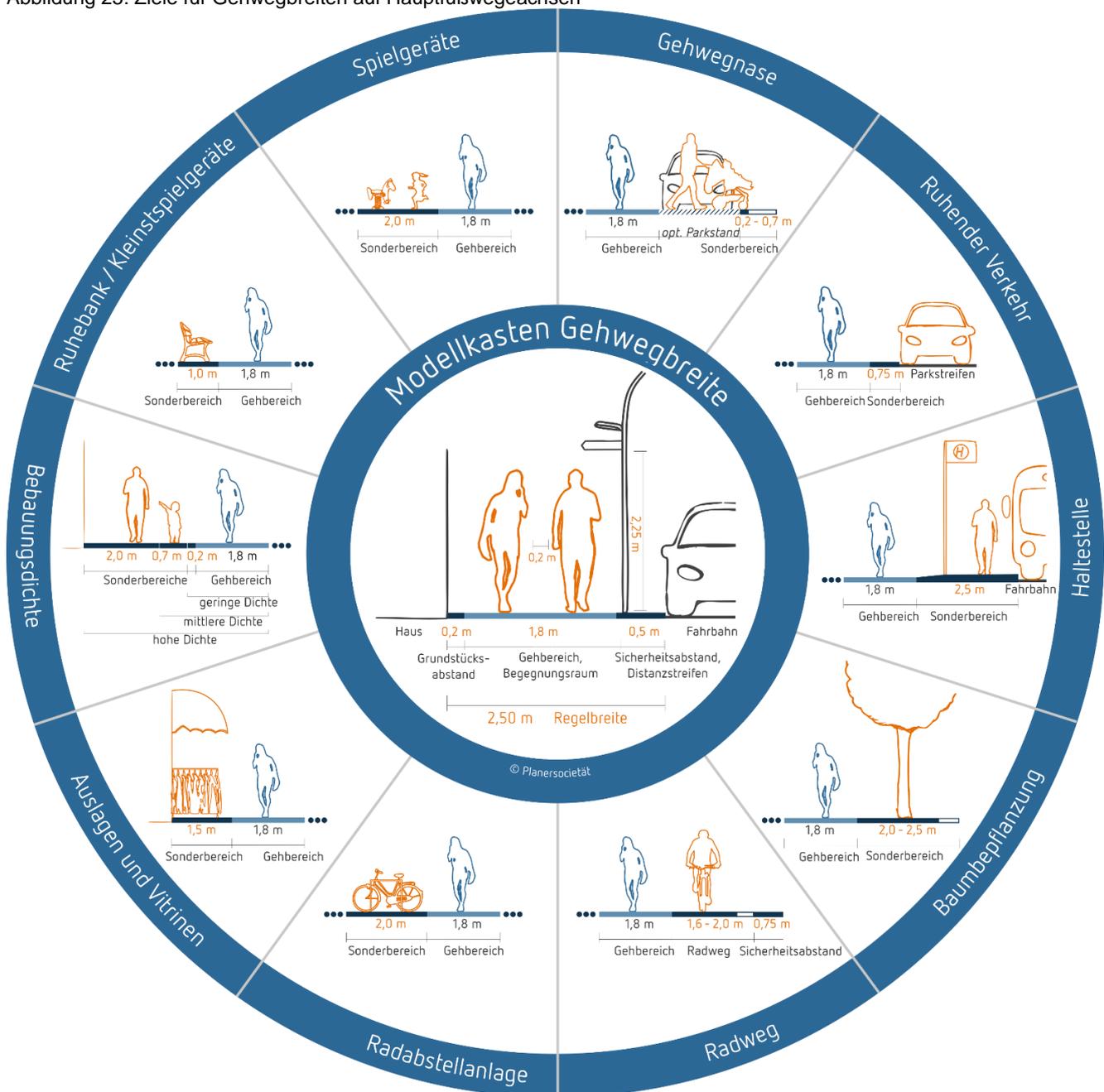
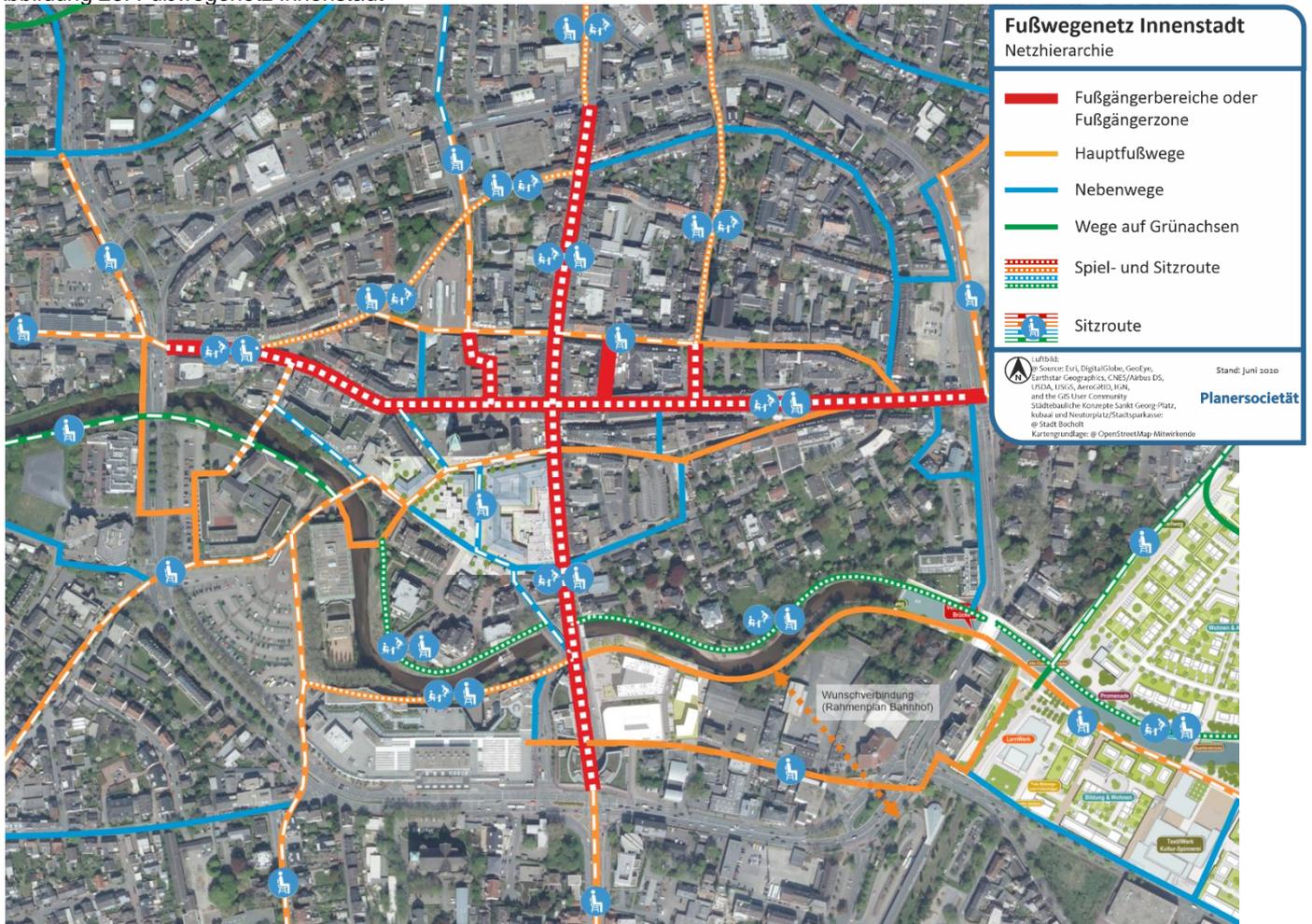


Abbildung 26: Fußwegenetz Innenstadt



## 2.2

FUßVERKEHR  
ATTRAKTIVE FUßWEGEACHSEN

**PRIORITÄT** ○ niedrig ● mittel ○ hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Gewerbetreibende/Gastronomie  
Lokalvereine  
weitere Private

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Sitz- und Spielrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei und schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren. Kinder können sich mittels Spielrouten durch ihre Stadt „hindurchspielen“<sup>13</sup>, was insb. in Verknüpfung mit Schulwegen ihre eigenständige Mobilität stärkt und dem „Elterntaxi“ entgegenwirkt. Für mobilitätseingeschränkte Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßigen Verweilmöglichkeiten<sup>14</sup>, auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein wichtiges Element ihrer selbstbestimmten Mobilität. Sitz- und Spielrouten laden zum häufigeren Zufußgehen ein, was wiederum zu lebendigen öffentlichen Räumen und einer lebenswerten Stadt beiträgt.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**punktuellen Sitz- und/oder Spielgelegenheiten in der Innenstadt:

In der Innenstadt wurden zuletzt neue Sitz- und Spielgelegenheiten aufgestellt und bestehende Bänke renoviert. Ziel sollte sein, in den Hauptfußwegbereichen und auf Haupttrouten im Innenstadtkern (siehe Maßnahmensteckbrief 2.1) regelmäßige Verweilmöglichkeiten zu schaffen (ca. alle 50 m bis max. 100 m eine Sitzgelegenheit).

Sitz- und Spielrouten in der Innenstadt:

In der Innenstadt und auf den wichtigen Zuwegungen in die Innenstadt ist die Vernetzung der Fußgängerziele durch Spiel- und Sitzrouten zu empfehlen. Hierfür kommen insb. die Hauptfußwege in Frage. Vorschläge für Sitz- und Spielrouten enthält Maßnahmensteckbrief 2.1 mit Abbildung 26

Abbildung 27: Spielgeräte Bottroper Innenstadt



Abbildung 28: multifunktionale Sitzgelegenheit (Frankfurt)

Spiel- und Sitzgelegenheiten in den Stadtteilzentren und Stadtteilen:

Auch in den Stadtteilen und Stadtteilzentren ist eine Netzhierarchisierung für den Fußverkehr zu empfehlen, welche die wichtigen Haupt- und Freizeitwege aufgreift und Wohngebiete mit Nahversorgern und Schulen/Spielplätzen vernetzt. Entlang dieser Hauptfußwege sollten auch in Stadtteilen regelmäßige Sitzmöglichkeiten das Ziel sein. Ebenso können Spielrouten die für Kinder wichtigen Wege zwischen Wohngebieten, Spielplätzen und Schulen attraktiv und erlebbar gestalten und über Kinderstadt(-teil)pläne kommuniziert werden.

<sup>13</sup> Ein gutes Beispiel ist die „bespielbare Stadt“ Griesheim: <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/>

<sup>14</sup> Beispiel Bochum: <https://www.bochum.de/Pressemeldungen/1000-Baenke-Programm/Start-des-1.000-Baenke-Programms>

Einsatz multifunktionaler Elemente:

Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/oder als Hindernis für Falschparker nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe oder auch das wechselnde Angebot von schattigen und sonnigen Plätzen entscheidend.

„Nette Toilette“ in der Innenstadt

Das Vorhandensein von Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen. Es ist nicht immer zwangsweise eine Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen notwendig. Ergänzend können durch Projekte wie „Nette Toilette“ Gastronomen und Einzelhändler die Nutzung ihrer Toilette anbieten, verdeutlicht über einen Aufkleber<sup>15</sup>. Bei Erfolg kann dieses Projekt auf die Stadtteile übertragen werden.

Wegweisung und Corporate Design

Die Innenstadt wird u.a. auch von Auswärtigen besucht, die zum Teil wenig Ortskenntnis haben. Um Ziele besser zu weisen und um auch auf Verweil- und Einkehrmöglichkeiten, attraktive Plätze und sonstige interessante Orte hinweisen zu können, ist die Überarbeitung des derzeitigen Wegweisungssystems sinnvoll. Sie befindet sich bereits in der Erarbeitung.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 2.1 Optimierung des Fußverkehrsnetzes
- 2.5 Barrierefreiheit
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 10.1 Innenstadtverkehrskonzept

**ZIELKONFLIKTE**

Aufstellung weiterer Möblierung im öfftl. Raum ist mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer und v.a. im Bereich von Einmündungen hinsichtlich der Sichtbeziehungen zu prüfen.

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>15</sup> <https://www.die-nette-toilette.de/>

## 2.3

FUßVERKEHR  
FUßGÄNGERFREUNDLICHE KREUZUNGEN

**PRIORITÄT** ○ niedrig ● mittel ○ hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Straßenbaulastträger Kreis Borken und Straßen.NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Den Belangen von zu Fuß Gehenden kommt aufgrund ihrer besonderen Schutzbedürftigkeit und ihrer hohen Umwegeempfindlichkeit bei der Gestaltung und Planung von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen eine hohe Bedeutung zu. Die Anforderungen an fußgängerfreundliche Knotenpunkte unterscheiden sich dabei je nach hierarchischer Bedeutung im Straßennetz. An Hauptverkehrsstraßen sind lange Wartezeiten an Ampeln, Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten, Umwege an Knotenpunkten sowie schmale Mittelinseln unattraktiv<sup>16</sup> (zum Beispiel an einigen Kreuzungen des Bocholter Innenstadtringes). Anpassungen und Umbauten sind hier aber auch aufwändig, sodass fußgängerfreundlichere Gestaltungen eher in zukünftige Perspektiven für den Innenstadtring und ggf. umfangreichere Optimierungen integriert werden sollten (siehe Maßnahmensteckbrief 4.3.1). Das gilt ebenso für Anpassungen der Lichtsignalanlagen mit Verlängerungen der Freigabe-/Grünzeiten für Fußgänger, da die Belange aller Verkehrsteilnehmer abgewogen werden müssen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Lichtsignalanlagen

Eine Verlängerung von Grün- und Räumzeiten ist vor allem für Kreuzungen mit häufigen Fußgängerfrequentierungen sinnvoll. Puffer in der Lichtsignalsteuerung sollten generell, unabhängig von der Sensibilität des Raumes, für den Fuß- und auch Radverkehr genutzt werden.

Vor allem im Bereich der innerstädtischen Kreuzungen, wenn mehrere Fahrbahnen oder auch Rechtsabbiegefahrbahnen neben Dreiecksinseln überquert werden müssen (z.B. am Bahnhof oder an der Kreuzung Münsterstraße/Uhlandstraße/Lönsstraße), sollte langfristig das Ziel verfolgt werden, Fußgängern ein „Queren in einem Zug“, also ohne Doppelwartezeiten, zu ermöglichen. „Mehr Grün“ für Fußgänger bedeutet in der Regel aber auch Verringerungen der Freigabezeiten für andere Verkehrsteilnehmer. Umfassende Verbesserungen für Fußgänger sind daher ggf. erst möglich, wenn die Kfz-Verkehrsmengen reduziert werden können (siehe Maßnahmensteckbriefe 4.1 und 4.2). Im Falle einer Realisierung des Nordringes würde sich der Handlungsspielraum, Kreuzungen im Innenstadtbereich fuß- und radfahrerfreundlich zu gestalten, deutlich erhöhen. Eine Flankierung des Nordringes durch begleitende Maßnahmen in der Innenstadt wäre auch zu empfehlen, um seine verkehrsentlastete Wirkung zu maximieren.

Furten an allen Knotenpunktarmen innerorts

Innerorts sind an allen Armen lichtsignalgeregelter Kreuzungen Furten für den Fußgängerverkehr anzulegen, um Umwege (v.a. für Mobilitätseingeschränkte) und verkehrssicherheitsrelevante Rotlichtverstöße zu vermeiden. In der Innenstadt fehlen an den Kreuzungen Ostwall/Augustastraße (zus. Furt bereits geplant) und Dinxperloer Straße/Kurfürstenstraße (hier bei komplexer Knotengeometrie) einzelne Furten. Im weiteren Stadtgebiet sollten ggf. noch fehlende Furten im Rahmen von ohnehin anstehenden Umbauplanungen ergänzt werden.

Trennung des Fuß- und Radverkehrs

Das Prinzip der Trennung des Fuß- und Radverkehrs an Lichtsignalanlagen wurde in Bocholt bereits konsequent verfolgt, sodass für Fußgänger und Radfahrer vielerorts eigene Wartebereiche an Kreuzungen vorhanden sind. Konflikte durch gemeinsame Wartebereiche sind nur noch einzelfallbezogen festzustellen, zum Beispiel an der Kreuzung Dingdener Straße/Bömkeweg/Birkenallee. Hier sollte mittelfristig in Abstimmung mit dem Baulastträger Straßen.NRW eine Lösung zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs gefunden werden.

<sup>16</sup> ... und zum Teil auch verkehrssicherheitsrelevant, da schmale Mittelinseln nicht auf die Länge von Fahrrädern, Kinderwagen oder Rollstühlen ausgelegt sind und diese dann in die Fahrbahn ragen; darüber hinaus sind Doppelwartezeiten an Straßenübergängen bei ihnen der vor allem für Kinder problematisch, da bei ihnen der kognitive Impuls, die Straße komplett zu queren, stark ausgeprägt ist.

Fußverkehr an Kreisverkehren

Für kleine Kreis- und Minikreisverkehre ist in Bocholt der verstärkte Einsatz von Fußgängerüberwegen kombiniert mit Aufpflasterungen zu empfehlen, um den Fußgängervorrang (gegenüber abbiegenden Fahrzeugen) zu verdeutlichen und die Einfahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern (Erhöhung der Verkehrssicherheit, siehe Maßnahmensteckbrief 4.3.2)

Baustellen:

Bei Baustellen ist die sichere und adäquate Führung des Fuß- und Radverkehrs zu beachten. Baustellenampeln sollten auch alternative Querungsmöglichkeiten anbieten.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4.2 Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen
- 2.5 Barrierefreiheit
- 4.1 Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 4.2 Langfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen / Knotenpunkten

**ZIELKONFLIKTE**

Verlängerung von Freigabezeiten für den Fußverkehr meistens nur bei Verringerung der Freigabezeiten des fahrenden Verkehrs möglich.

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

Umbaumaßnahmen und –kosten für Kreuzungen sind in Steckbrief 4.3.2 einbezogen.

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 2.4

FUßVERKEHR  
QUERUNGSTELLEN UND EINMÜNDUNGEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Straßenbaulastträger Kreis Borken und Straßen.NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Querungsstellen auch abseits der Kreuzungen erleichtern Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Besonders für die besonders gefährdeten Gruppen (Kinder, Be- tagte, Mobilitätsbehinderte) sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wege- beziehungen. Querungsmöglichkeiten können entlang der Hauptverkehrsstraßen als Querungshilfen/Mittelinseln aufgebaut werden, im Nebenstraßennetz auch mit Hilfe von vorgezogenen Seitenräumen/„Gehwegnasen“ sowie Gehwegüberfahrten. Für flächigen Querungsbedarf und zur Verbindung von Straßenräumen eignen sich auch Mittelstreifen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Querungshilfen/Mittelinseln im Hauptstraßennetz

Querungshilfen als Mittelinseln kommen neben bereits vorhandenen Fußgängersignalanlagen auf Hauptverkehrs- straßen in Betracht. Nach Empfehlungen der FGSV ist innerorts ein Idealzustand von engmaschigen Querungs- stellen im Abstand ca. 100 m anzustreben, zumindest sollte demnach auch an jeder Einmündung in das Hauptver- kehrsstraßennetz eine Querungsstelle/Mittelinsel angelegt werden. Ein Positivbeispiel mit regelmäßigen Querungs- hilfen ist in Bocholt der Abschnitt der Werther Straße zwischen Böggeringstraße und Westring. Dieser Idealzustand ist in Bocholt wie in vielen anderen Städten auch noch nicht überall erreicht, aufgrund der gegebenen Straßenraum- breiten ist ein Einbau von Mittelinseln auch an vielen Stellen nicht problemlos möglich. Dennoch sollte regelmäßig geprüft werden, wo im Hauptverkehrsstraßennetz Fußgängerquerungsbedarf besteht und wie dieser gesichert wer- den kann. Dazu gehört insbesondere auch die Prüfung bestehender Querungshilfen auf ihre Barrierefreiheit und Sichtbarkeit (siehe Maßnahmensteckbrief 2.5).

Im Rahmen von mittel-, langfristigen und perspektivischen Straßenraumumbaumaßnahmen, wie sie in den Maß- nahmensteckbriefen 4.1 bis 4.3.1 empfohlen werden, sollten die Belange des Fußverkehrs zur Straßenquerung besondere Berücksichtigung finden. Mittelfristig sind auf begrenzten Abschnitten des Innenstadtringes verbesserte Querungssituationen durch den Einbau von Mittelinseln oder die Vorziehung des Seitenraumes (jeweils bei ab- schnittsweiser Aufgabe einer Richtungsfahrspur) denkbar (siehe Maßnahmensteckbrief 4.3.1).

Vorgezogene Seitenräume

Mittels vorgezogener Seitenräume wird eine leichtere Querbarkeit der (Neben)Straßen für den Fußverkehr erreicht (Überquerungsdistanz verringert sich, abbiegende Fahrzeuge fahren langsamer, Sichtbeziehungen werden verbes- sert). Sie sollten vorrangig an Orten eingesetzt werden, an denen besondere Anforderungen bestehen (z. B. Schul- wege) und wo die räumlichen Gegebenheiten einen Einsatz ohne erhebliche Einschränkungen für abbiegende Fahr- zeuge ermöglichen. Maßnahmen zur Barrierefreiheit (siehe Maßnahmensteckbrief 2.5) sind als Standard zu integ- rieren. Im Rahmen anstehender Umbauarbeiten sollten vorgezogene Seitenräume grundsätzlich geprüft werden. Darüber hinaus ist ein Maßnahmenprogramm zu empfehlen, mit dem schrittweise vorgezogene Seitenräume im Nebennetz realisiert werden (zum Beispiel zunächst im Bereich Hochfeld). Einsatzbereiche sind neben den Knoten auch auf der Strecke, vor allem bei straßenbegleitendem Parken (z. B. gegenüber von T-Kreuzungen Bömkesweg).

Abbildung 29: vorgezogene Seitenräume (Frankfurt)



Abbildung 30: Gehwegüberfahrt (Bielefeld)



### Gehwegüberfahrten

Während an den meisten Einmündungen und Knotenpunkten der Fußverkehr einen Höhenunterschied zwischen straßenbegleitendem Gehweg und Fahrbahn zu überwinden hat, ermöglichen Gehwegüberfahrten insb. an Übergängen vom Haupt- in das Neben-/Wohnstraßennetz sowie generell in Wohnstraßen eine ebengleiche Querung für zu Fuß Gehende. Der dadurch entstehende Höhenunterschied für den Verkehr auf der Straße verdeutlicht die Vorrangstellung des Fußverkehrs (sowie auch des Radverkehrs, wenn er auf einem Radweg geführt wird) und führt gleichzeitig zu einer Verkehrsberuhigung. Das Prinzip wird in Bocholt bereits angewendet (Einmündung Up'm Hövel /Adenauerallee) und eignet sich für viele weitere Übergänge vom Haupt- in das Wohnstraßennetz oder im Nebennetz generell, zum Beispiel auch in Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen. Auch hier ist ein Maßnahmenprogramm zu empfehlen, um Neben- und Wohnstraßen sukzessive fußgängerfreundlich zu gestalten. Eine Kombination mit Fahrradstraßen (wenn die Vorfahrt der Fahrradstraße durch Aufpflasterungen einmündender Straßen hervorgehoben wird, siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1) ist zur Ausbildung von Nahmobilitätsachsen insbesondere im Umfeld von Schulen sinnvoll.

### Mittelstreifen

In Bocholt gibt es wenig Stadtteilzentren, die durch Straßenräume geteilt werden. Dennoch bilden Mittelstreifen, also „sehr breite Mittelinseln“, auch die Möglichkeit Straßenräume besser zu verbinden. Ansatzpunkt kann die Lowner Straße in Höhe des Parks/Supermarkt dar sein.

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz
- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 2.5 Barrierefreiheit
- 4.3.1 Zukunftsperspektive Innenstadtring
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie

#### **ZIELKONFLIKTE**

Komforteinbußen für den Kfz-Verkehr im Bereich von Gehwegüberfahrten

#### **KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € laufend

#### **KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 2.5

FUßVERKEHR  
BARRIEREFREIHEIT

**PRIORITÄT** ○ niedrig ○ mittel ● hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Straßenbaulastträger Kreis Borken und Straßen.NRW  
Verkehrsunternehmen  
öffentliche Einrichtungen  
Behindertenverbände

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Im Rahmen von Um- und Neubauten sind einige Straßenräume Bocholts bereits für geh- und sehbehinderte Personen barrierefrei gestaltet worden. Allerdings besteht noch kein programmatischer Ansatz, Wege und Plätze proaktiv barrierefrei umzugestalten. Zudem entsprechen einige Bereiche nicht mehr den aktuellen Standards der barrierefreien Planung (bspw. taktile Elemente am Bustreff und einzelne Querungshilfen, z.B. am Krankenhaus). Eine barrierefreie Gestaltung ist vor allem in Bereichen wichtig, die von Mobilitätseingeschränkten stark frequentiert werden (z.B. Krankenhaus, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen ...). Barrierefreiheit ist aber nicht nur für Mobilitätseingeschränkte, sondern für alle Menschen hilfreich, da das Gehen durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege ohne Stufen und Kanten komfortabler wird.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

- Bauliche Maßnahmen im Straßenraum sind obligatorisch an den jeweils aktuellen Standards der Barrierefreiheit auszurichten. Standards beschreibt die DIN 18040-3 (u.a. zum sog. „Zwei-Sinne-Prinzip, zur Oberflächengestaltung und zu Längs-/Querneigungen von Wegen, zu Kontrasten und Beleuchtungen)
- Für die nachträgliche Herstellung einer Barrierefreiheit ist ein Maßnahmenprogramm zu empfehlen, mit dem der öffentliche Raum in der Innenstadt und im direkten Umfeld sensibler Einrichtungen barrierefrei oder zumindest möglichst barrierearm gestaltet wird. Insbesondere betrifft dies Straßenübergänge an Querungshilfen/Mittelinseln und Kreuzungen. Um Konflikte zwischen den Bedürfnissen Sehbehinderter (benötigen Kanten) und von Rollstuhlfahrern (möglichst niveaugleiche Übergänge) gerecht zu werden, ist das System der sog. „Doppelquerung“ empfehlenswert: Ein Bereich wird für niveaugleich abgesenkt, daneben wird ein Bereich mit taktile Kante angehoben, Kontraste werden geschaffen.
- Im Umfeld von wichtigen Bushaltestellen, Kirchen oder des Krankenhauses sollten die Nahbereiche über taktile Leitelemente linear angebunden werden.
- Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen und des Bahnhofes (siehe Maßnahmensteckbrief 3.3)
- Begleitende Maßnahmen, wie ausreichende Beleuchtung, und Baustellenmanagement mitdenken.

Abbildung 31: "Doppelquerung", Querungshilfe in Dortmund



Abbildung 32: Lineare Leitelemente (Kirchenumfeld, Borken)

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 2.2 Attraktive Fußwegeachsen
- 2.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen
- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen

**ZIELKONFLIKTE**

z.T. Zielkonflikte aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse von Sehbehinderten und Rollstuhlfahrern: Kanten

- 3.3 Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen
- 4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen / Kreisverkehren
- 10.3 Aufwertung von Straßenräumen

vs. niveaugleiche Gestaltungen, Städtebauliche Integration

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

### 4.3 Handlungsfeld 3: ÖPNV/SPNV

Ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen – unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerscheinbesitz – eine umweltfreundliche Grundmobilität. Der in der Mobilitätserhebung 2015 festgestellte ÖPNV-Anteil am Modal Split von lediglich 3% dürfte mittlerweile zwar gestiegen sein – so sind in den letzten Jahren auch kontinuierliche Zuwächse der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Trotz der starken Konkurrenz durch den hohen Radverkehrsanteil und siedlungsstruktureller Nachteile im ländlichen Münsterland besitzt der ÖPNV in Bocholt aber noch unausgeschöpfte Potenziale (siehe Stärken-Schwächen-Analyse, Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept Bocholt).

In Deutschland und in vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn gleichzeitig der Pkw-Besitz noch nicht zurückgeht. Viele junge Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV bzw. SPNV gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser vereint die umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Hinzu kommt eine gestiegene Wahlfreiheit im Mobilitätsverhalten der älteren Generation, die aus steigenden Führerscheinbesitzquoten (v.a. bei Frauen) resultiert. Die Bus- und Bahnangebote inkl. Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auch auf diese wahlfreien Nutzenden eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV bzw. SPNV generell verbessert wird. Für die Stadt Bocholt als bedeutendes Zentrum im Kreis Borken gehört auch die Berücksichtigung regionaler Verkehrsströme und Zusammenhänge in die Betrachtung. Gleiches gilt aufgrund der Nähe zu den Niederlanden auch für internationale Verbindungen.

Die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes Bocholt erfolgt in Abstimmung mit weiteren Fachplänen. Dabei wird einerseits auf dem vorhandenen Nahverkehrsplan aufgebaut und andererseits eine langfristige Strategie für den ÖPNV/SPNV entwickelt, die wiederum als Grundlage für kommende Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen dienen soll.

#### 4.3.1 Handlungsbedarf im ÖPNV/SPNV

Handlungsbedarfe im Bereich ÖPNV/SPNV bestehen auf zwei Ebenen. Einerseits ist in quantitativer Hinsicht an den Angeboten des öffentlichen Verkehrs in Bocholt zu arbeiten, um diese im Bereich der Bedienungszeiträume, der Erreichbarkeit sowie an den Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet als konkurrenzfähige Alternative zum MIV zu etablieren. Andererseits sind qualitative Aspekte wie die Qualität der Haltestellen, die Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen und eine auch bei stadtgrenzenüberschreitenden Verbindungen eine verständliche Tarifstruktur zu adressieren. Hier soll der öffentliche Verkehr auch, was den Nutzungskomfort angeht, gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden.

Die Stärken-Schwächen-Analyse hat unter Berücksichtigung der genannten Aspekte die folgenden vorrangigen Handlungsbedarfe herausgearbeitet:

- Prüfung der Möglichkeiten zur Ausdehnung des Betriebszeitraumes, insb. Samstag nachmittags und morgens (mit Anschluss an den Zug in Richtung Wesel) sowie Potenzialprüfung des sonntäglichen Stadtbus-Einsatzes
- Prüfung der Möglichkeiten Bereiche des Stadtgebiets besser mit dem ÖPNV zu erschließen
- Entwicklung modernerer und nutzerfreundlicherer Konzepte für Schwachverkehrszeiten
- Ausbauplanung der Bushaltestellen in kommunaler Verantwortung entsprechend der gängigen Standards gemäß einer Prioritätenliste bis 2022 und darüber hinaus
- Verbesserung der Zugänglichkeit (Abbau von Nutzungshemmnissen durch höheren Komfort und optimierte Kundeninformation), neue Impulse für Marketing, Information/Kommunikation

#### 4.3.2 Grundsätze und Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept 2035 für die Stadt Bocholt verfolgt das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und in diesem Zusammenhang langfristig den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern.

Neben der Bezahlbarkeit und der Konzeption attraktiver Angebote wird die Erreichbarkeit der Stadtteile sowie das Angebot in Schwachverkehrszeiten eine wichtige Herausforderung des Handlungsfelds ÖPNV/SPNV in und um Bocholt herum sein. So soll langfristig ein attraktives Angebot entstehen, das neben der Sicherung aktueller Qualitätsstandards auch Entwicklungspotenziale birgt und den Menschen den Zugang zum ÖPNV erleichtert. Dazu wird auch das regionale Umfeld von Bocholt, einschließlich der Verbindungen in die Niederlande, berücksichtigt.<sup>17</sup>

Das Maßnahmenspektrum im Handlungsfeld ÖPNV/SPNV umfasst neben den Themen Bus- und Bahn weitere Themen wie Barrierefreiheit, Tarife und Information. Dies sind Querschnittsthemen, die auch in weiteren Handlungsfeldern relevant sind (z.B. Handlungsfeld 5: Verknüpfung, Multi- und Intermodalität).

Nicht bei allen Themen des ÖPNV liegt die Planungshoheit bzw. Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Bocholt – beispielsweise beim SPNV oder regionalen Busverkehr. Hier sollte sich die Stadt – als größte Kommune des Kreises Borken – mit ihren Interessen in den jeweiligen Gremien und Planungsprozessen aktiv einbringen.

### 4.3.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurde die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 3.1 bis 3.9 abgeleitet (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Handlungsfeld ÖPNV/SPNV– Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035/2035+	Daueraufgabe
<b>3.1 Optimierung des städtischen ÖPNV</b>					
3.1.1 Kurzfristige Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes	hoch	x			
3.1.2 Mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven im Stadtbusnetz	mittel		x	x	
3.1.3 Ausweitung des Betriebszeitraums der Stadtbusse	hoch ★	x			
3.1.4 Weiterentwicklung des AST-Systems zum On-Demand-Verkehr	mittel		x		
3.1.5 Moderne Antriebs- und Fahrzeugtechniken	niedrig	x	x	x	
<b>3.2 Optimierung der regionalen Anbindung (Regionalbus- und Bahnverkehr)</b>	hoch	x	x	x	
<b>3.3 Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen</b>	hoch	x	x		
<b>3.4 Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems</b>	niedrig	x	x	x	x
<b>3.5 Professionalisierung und Ausweitung des Marketings und der Kommunikation</b>	mittel	x	x	x	x

<sup>17</sup> Zwar hat die Stadt Bocholt bzw. die StadtBus GmbH nur auf den städtischen ÖPNV direkten Einfluss, indirekt kann sie ihre kommunalen Interessen aber in regionalen Gremien, gegenüber regionalen Aufgabenträgern sowie in kommende Nahverkehrspläne einbringen und mit Nachbarkommunen/-kreisen in Kontakt treten. Als größte Kommune des Kreises mit entsprechenden Pendlerverkehren sollte die Stadt Bocholt die kommunalen Interessen auch zukünftig und auch verstärkt kommunizieren.

## 3.1.1

ÖPNV  
KURZFRISTIGE WEITERENTWICKLUNG DES STADTBUSNETZES
**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**     2025     2030     2035

**REGIONSRELEVANZ**     ✓     ✗
**AKTEURE**

Stadtbus Bocholt GmbH  
Stadt Bocholt  
weitere ÖPNV-Aufgabenträger  
andere Verkehrsunternehmen (z.B. in den Niederlanden)

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Der Stadtbusverkehr in Bocholt bildet das leistungsfähige Rückgrat des kommunalen ÖPNV und erschließt das Stadtgebiet zu großen Teilen. Die Struktur des Liniennetzes als Rendezvous-System sowie der Fahrplankontakt bestehen seit längerer Zeit und wurden in kleineren Schritten in Abhängigkeit von städtischen Entwicklungen weiter optimiert. Daher soll das Stadtbussystem zwar in seiner Grundstruktur weiter bestehen bleiben, jedoch durch einzelne Maßnahmen gezielt gestärkt werden. Einzelne Schwachstellen wie die Bahnhofsanbindung, Umsteigezwänge, Taxibusverkehr und Erschließungslücken sowie neue Erschließungspotenziale sollen anhand von unterschiedlichen kurz- bis langfristigen Maßnahmenvorschlägen behoben werden. Zu den kurz- und z. T. mittelfristigen Maßnahmenvorschlägen, die weiter geprüft werden müssen, zählen

- Optimierung der Anbindung des Bahnhofs: Kurzfristig soll dies durch ein besseres Informations- und Kommunikationsangebot über das derzeitige Angebot geschehen: Umlaufverknüpfte Linien (C1 und C4) sind sowohl innen und außen am Fahrzeug als auch in den gedruckten wie digitalen Fahrplanmedien sowie an der Haltestelle selbst zu kennzeichnen.
- Mit der zusätzlichen Errichtung eines SPNV-Haltespunktes in Mussum muss das Ziel bestehen, den Stadtteil Mussum insgesamt besser in den ÖPNV zu integrieren und zu erschließen, auch unter Einbezug der Anbindung des Industrieparks. Hierzu sollte für den gesamten südlichen/südwestlichen Stadtbereich eine Optimierung des ÖPNV geprüft werden (zum Beispiel durch Linienerläuterungen, Überführung von Taxibuslinien in Stadtbuslinien oder ggf. auch neue Linien, ggf. auch mit Integration einer höheren Taktung in der Berufsverkehrsspitze für Mitarbeitende des Industrieparks)
- Verbesserung der Erschließung durch alternative Führung (Flügelkonzept) der Linie C2 zwischen „Friedhof, Nord“ und „Am Sandbach“, jeweils stündliche Führung der Linie südlich und nördlich des Friedhofs
- Umwandlung der Taxibuslinie T11 zur StadtBuslinie C11 – diese bindet unter anderem das Freizeitbad Bahia an – und Verlängerung bis Aalten möglichst im 30-Minutentakt. Dadurch werden ebenfalls Erschließungslücken im nördlichen Kernstadtbereich geschlossen und zugleich wird eine direkte Verbindung nach Aalten geschaffen, d.h. es entstehen Synergieeffekte, die das Fahrgastpotenzial erhöhen. Es sollte geprüft werden, ob eine Umlaufverknüpfung oder Durchbindung zur Linie C13 möglich ist, sodass unter anderem auch der Bahnhof sowie der Industriepark umsteigefrei erreichbar sind.
- Verbesserte Anbindung von Suderwick und Dinxperlo unter Nutzung weiterer Synergieeffekte, um das Fahrgastpotenzial für einen 30-Minutentakt zu erhöhen (zum Beispiel Durchbindung einer stündlichen Fahrt der niederländischen Buslinie 40 (Doetinchem – Dinxperlo) bis Bocholt Zentrum, dadurch wäre zusammen mit der Stadtbuslinie C7 durch Linienüberlagerung ein Halbstundentakt bis Suderwick/Dinxperlo möglich). Die Realisierungschancen müssen im Rahmen einer Fahrgastpotentialermittlung zusammen mit den Niederlanden ermittelt werden, zudem hängen sie maßgeblich von der Kooperationsbereitschaft der niederländischen Akteure/Aufgabenträger ab (eine ähnliche, grenzüberschreitende Verbindung wurde seitens der Niederlande in der Vergangenheit eingestellt).
- Verbesserung der Erschließung durch alternative Führung (Flügelkonzept) der Linie C6 zwischen „Fürstenbergweg“ und „Elsenpaß“. Jeweils stündliche Führung der Linie über Nevelkamp und über Zur Eisenhütte.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Da die genannten Maßnahmen zum Teil eine deutliche Ausweitung der Betriebsleistung beinhalten, ist die (betriebliche) Machbarkeit der Maßnahmen vertiefend zu prüfen, unter anderem hinsichtlich des bestehenden Verkehrsvertrags, der Fahrzeugverfügbarkeit sowie der Finanzierungs-, Zeit- und Betriebsplanung. Die Prüfung der

Umsetzung sollte unter der Beachtung der Ziele des Mobilitätskonzepts Bocholt und im Sinne einer Angebotsplanung erfolgen.

- Im Rahmen von Prüfungen zur Ausweitung des ÖPNV-Bedienungsangebotes ist auch die Infrastruktur am Bustreff zu prüfen (insb. hinsichtlich Kapazitäten der Halte- und Abfahrsmöglichkeiten bei Einrichtung weiterer Linien). Sollten gewünschte und realisierbare Ausweitungen des ÖPNV-Angebotes über den Bustreff nicht möglich sein, könnte in Ausnahmefällen für einzelne Linien eine Entkopplung vom Rendezvous-System Bustreff sinnvoll sein (z.B. durch Führung über den Bahnhof und gegenüber den anderen Stadtbussen zeitlich versetzte Anbindung des Bustreffs). Der Bustreff sollte darüber hinaus als Verknüpfungspunkt/Mobilstation aufgewertet werden (siehe Maßnahmensteckbrief 5.1)
- Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im ÖPNV: Neben der Einrichtung der Buslinie nach Aalten kann auch die Durchbindung der NL-Linie 40 bis Bocholt als neues internationales Projekt initiiert werden. Realisierungschancen müssten zusammen mit niederländischen Aufgabenträgern abgestimmt werden und sind daher stark von deren Kooperationsgemeinschaft abhängig.

#### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 3.1.2 Mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven im Stadtbusnetz
- 5.1 Mobilstationen

#### ZIELKONFLIKTE

Neue Linien können über den Bustreff ggf. nur über neue Haltemöglichkeiten erfolgen. Hierzu wären voraussichtlich weitere Flächen notwendig. Alternativ wäre in Ausnahmefällen für neue Linien eine Entkopplung von Rendezvous-System der Stadtbuse notwendig.

#### KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)

€ € € € € **laufend**

#### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 3.1.2

**ÖPNV  
MITTEL- UND LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN  
IM STADTBUSNETZ**

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035(+)

**REGIONSRELEVANZ**  
**AKTEURE**

Stadtbus Bocholt GmbH  
Stadt Bocholt  
Kreis Borken  
weitere regionale ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Über die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen hinaus kommen weitere in Betracht, die eher mittel- bis langfristig, teils auch eher perspektivisch in Frage kommen:

- Gesamtkonzept zur optimierten Erschließung und Bedienung des nordwestlichen Kernstadtbereichs Löverick / Holtwick/Markgrafenstraße, insbesondere angesichts fortschreitender städtebaulicher Entwicklungen (Rahmenplan Nord sowie Schieve Nord/Süd). Ziel sollte sein, den Bereich inkl. der geplanten neuen Siedlungsgebiete in das Stadtbusnetz möglichst flächendeckend zu integrieren.
- Verbesserung der Erschließung des Bereichs Schwanenstraße inkl. des Berufskolleg-Standortes durch die Führung der Linie C6 über die Schwanenstraße statt über die Kurfürstenstraße, falls eine verbesserte Erschließung des Bereichs Löverick/Holtwick (s.o.) realisiert wird (diese würde dann die Kurfürstenstraße miteinbeziehen)
- Optimierung der Anbindung des Bahnhofs mit dem perspektivischen Ziel, dass dieser schrittweise aus möglichst allen Stadtteilen umsteigefrei erreichbar ist. So könnten die Vorteile des derzeitigen radialen Rendezvoussystems erhalten bleiben und gleichzeitig die Vorteile eines DurchmesserSystems ergänzt werden. Eine bessere Einbindung des Bahnhofs ist eine perspektivische Zielstellung und von weiteren Rahmenbedingungen abhängig (insb. Zeitgewinne durch Beschleunigung des Busverkehrs am Bahnhof, zum Beispiel perspektivisch die Prüfung, ob ergänzend zu den Haltemöglichkeiten auf dem Bahnhofsvorplatz auch Buskaps im Bahnhofsumfeld möglich sind) (siehe Maßnahmensteckbrief 5.1).
- Im Rahmen von Prüfungen zur Ausweitung des ÖPNV-Bediensungsangebotes ist auch die Infrastruktur am Bustreff zu prüfen (insb. hinsichtlich ausreichender Halte- und Abfahrsmöglichkeiten). Sollten gewünschte Ausweitungen des ÖPNV-Angebotes über den Bustreff nicht möglich sein, könnte in Ausnahmefällen für einzelne Linien eine Entkoppelung vom Rendezvous-System Bustreff sinnvoll sein (z.B. durch Führung über den Bahnhof und gegenüber den anderen Stadtbussen zeitlich versetzte Anbindung des Bustreffs).
- Prüfung der Fahrgastpotenziale, um weitere Stadtteile besser anzubinden (z.B. Barlo in Richtung zukünftiges Nahversorgungszentrum Stenern). Auch hier wäre es ähnlich wie für die Anbindung Suderwick (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.1) sinnvoll, Synergieeffekte zur Erhöhung des Fahrgastpotenzials zu finden.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Da die Maßnahmen zum Teil eine deutliche Ausweitung der Betriebsleistung beinhalten ist die (betriebliche) Machbarkeit der Maßnahmen vertiefend zu prüfen, unter anderem hinsichtlich des bestehenden Verkehrsvertrags, der Fahrzeugverfügbarkeit sowie der Finanzierungs-, Zeit- und Betriebsplanung. Die Prüfung der Umsetzung sollte unter der Beachtung der Ziele des Mobilitätskonzepts und im Sinne einer Angebotsplanung erfolgen.
- Eine Realisierung des Rahmenplan-Nord und der Siedlungen Schieve Nord/Süd sollte mit einer Ausweitung der Linienbusanbindung verbunden werden (dies gilt grundsätzlich für alle zukünftig möglichen Neubaugebiete)
- Die verbesserte Anbindung des Bahnhofs mit mehr Durchmesserlinien ist eine perspektivische Zielstellung, die bei Veränderungen im Liniennetz immer mitbedacht werden sollte

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 3.1.1 Kurzfristige Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes
- 5.1 Mobilstationen

**ZIELKONFLIKTE**
**KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 3.1.3

ÖPNV  
AUSWEITUNG DES BETRIEBSZEITRAUMS DES STADTBUSSES

## PRIORITÄT

niedrig  mittel  hoch

## ZEITRAHMEN

2025 2030 2035

## REGIONSRELEVANZ

## AKTEURE

Stadtbus Bocholt GmbH  
Stadt Bocholt

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Der Betriebszeitraum des Stadtbus-Betriebs beläuft sich in der Regel montags bis freitags auf etwa 6:30 bis 19:45 Uhr (letzte Abfahrt ab Bustreff) sowie samstags auf etwa 7:30 bis 16:00 Uhr. Sonntags findet kein Betrieb statt. Um derzeit nicht ausgeschöpfte Nachfragepotenziale zu aktivieren und die Betriebszeiten besser mit den Lebensgewohnheiten der Menschen zu verknüpfen, werden folgende Vorschläge angebracht:

- Grundsätzliche Vorverlegung des Betriebsstarts auf ca. 5 Uhr. Das Ziel sollte sein, dass die erste Fahrt des RE 19a in Richtung Wesel um 5:33 Uhr ab Bocholt Bf. mit dem Stadtbus zu erreichen ist. Dies bedeutet insbesondere für die signifikante Anzahl der Arbeitspendelnden in Richtung Duisburg/Düsseldorf/Ruhrgebiet eine deutliche Verbesserung. Mit Umsetzung der Elektrifizierung in Richtung Düsseldorf wird der Bedarf steigen.
- Der abendliche Freizeitverkehr sowie zum Teil auch der späte Einkaufsverkehr werden aktuell durch den Stadtbus nicht abgedeckt. Die Ladenöffnungszeiten erstrecken sich in der Innenstadt mittlerweile auf i. d. R. 19 oder 20 Uhr, z. T. auch samstags. Insbesondere aus der Bocholter Innenstadt hinaus besteht durch zahlreiche Gastronomie- und Freizeitangebote, wie das Multiplex-Kino und die Ravardistraße, vor allem am Wochenende weiterhin ein signifikantes Verkehrsaufkommen. Ein weiteres Argument ist die Ankunft des letzten Zugs der Linie RE 19a in Bocholt um 22:30 Uhr. Daher wird empfohlen, den Betriebszeitraum montags bis samstags mit einem halbstündlichen Angebot bis in die Abendstunden zu verlängern: Letzte Abfahrt ab Bustreff wochentags frühestens 20:45 Uhr, besser 22:15 Uhr, samstags frühestens 18:45 Uhr.
- Es sollte geprüft werden, ob das Potenzial für einen sonntäglichen Stundentakt gegeben ist, um wichtige Ziele im Stadtgebiet für die Nutzenden gesichert und regelmäßig anzudienen (z. B. Bahnhof, Krankenhaus, Freizeitziele wie das Bahia-Bad).

## BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- Die Maßnahme der Betriebszeitenausdehnung steht in direktem Zusammenhang mit Maßnahmen im flexiblen ÖPNV: Bei Umsetzung kann in den entsprechenden Zeiträumen das AST-Angebot zurückgenommen werden. Sollte mittelfristig ein flexibles Angebot mittels eines On-Demand-Systems umgesetzt werden können (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.4), würden On-Demand-Verkehre werktags ab ca. 20:15, samstags ab 18:45 Uhr sowie sonntags ggf. ganztags den Stadtbusverkehr ersetzen.
- Die Maßnahmen bedeuten eine Ausweitung der Betriebskilometer und -kosten, sodass die konkrete Umsetzbarkeit detaillierter geprüft werden muss. Daher können zusätzliche Fahrten auch sukzessive und zunächst testweise auf einzelnen Linien bzw. mit einzelnen Fahrten durchgeführt werden.
- Die Stadtbus Bocholt GmbH sollte kurzfristig prüfen, welche Maßnahmen innerhalb des laufenden Verkehrsvertrages als Mehrleistungen erbracht werden können sowie wirtschaftlich vertretbar umgesetzt werden können. Anschließend folgen weitere planerische Schritte, eine Nachfrageabschätzung und letztlich ein Umsetzungs- und Betriebskonzept.
- Priorität sollte die Betriebsausweitung in den Morgenstunden, dann die Ausweitung montags bis samstags bis mind. 20:45 Uhr haben.
- Alle genannten Uhrzeiten sind als ungefähre Angaben zu verstehen und sind letztlich abhängig von vielen Faktoren, wie betriebliche Bindungen, Anschlüsse etc.

## SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

## ZIELKONFLIKTE

- 3.1.4 Weiterentwicklung des AST-Systems zum On-Demand-Verkehr

Bei der Ausweitung der Betriebszeiträume muss die Einrichtung eines On-Demand-Systems einbezogen werden, um das On-Demand-System als ergänzende Struktur zu etablieren und zu verhindern, dass Bedienungsüberschneidungen entstehen.

**KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 3.1.4

ÖPNV  
WEITERENTWICKLUNG DES AST-SYSTEMS ZUM ON-DEMAND-VERKEHR
**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**     2025     2030     2035

**REGIONSRELEVANZ**        
**AKTEURE**

Stadtbus Bocholt GmbH

Stadt Bocholt

Taxiunternehmen

ggf. später Umlandkommunen/Kreise Borken sowie We-  
sel**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Der Stadtbusverkehr in Bocholt ist montags bis freitags in der Regel bis etwa 19:45 Uhr (letzte Abfahrt ab Bustreff) unterwegs. Im Anschluss bietet ein AST ein Grundangebot, das telefonisch mit Vorlaufzeit angemeldet werden muss und höhere Fahrpreise beansprucht. Somit erfüllt das AST eher die Anforderungen an eine Grundversorgung im Sinne der Daseinsvorsorge als an ein leistungsstarkes, komfortables und von Jedermann nutzbares ÖPNV-Angebot. Der Vorteil des AST ist die Teil-Flexibilität. Dieser Vorteil soll mitgenommen und weiterentwickelt werden, sodass ein flexibles und modernes On-Demand-Angebot aus dem AST hervorgeht, das den ÖPNV abseits der Fahrzeiten der Stadtbusse (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.2) ergänzt und vor allem die Stadtteile besser an die Innenstadt und untereinander anbindet. Dieses Angebot soll folgende Kernmerkmale aufweisen:

- Buchungsprozess via App: Eingabe von Start- und Zieladresse (bzw. über Standortfunktion), Anzeige des nächsten freien verfügbaren Fahrzeugs, der voraussichtlichen Ankunftszeit und des Fahrpreises, anschließend die Option zur verbindlichen Buchung der Fahrt
- Fahrtmöglichkeiten von regulärer Bushaltestelle zur Zieladresse, von der Startadresse zu regulärer Bushaltestelle oder von innerhalb eines engmaschigen Netzes virtueller Haltestellen
- Umwegfahrten sind in gewissem Rahmen möglich, falls weitere Fahrgäste zusteigen; systemseitig wird dem Fahrpersonal die günstigste Route angezeigt
- Abrechnung über gängige Online-Zahlungsdienstleister und Kreditkarte
- Das Bedienungsgebiet sollte das gesamte Stadtgebiet, insbesondere die Außenbereiche und bushaltestellenferne Gebiete, beinhalten (perspektivisch ist eine Ausdehnung über die Stadtgrenzen hinaus zur besseren Anbindung von Umlandkommunen denkbar, z.B. in den Raum Isselburg, Dingden und Rhede, On-Demand-Verkehre könnten z.B. in Rhede auch eine Flächenerschließung übernehmen. Dazu wäre mit den jeweiligen Kommunen ein Finanzierungsmodell zu vereinbaren.)
- Der Bedienungszeitraum sollte zunächst montags bis samstags an den Stadtbusbetrieb anschließen und damit den Stadtbusbetrieb in den Abend-/Schwachverkehrszeiten ergänzen (bspw. montags bis samstags 20-01 Uhr, sonntags ganztägig) und an mögliche Betriebszeitausdehnungen des Stadtbusverkehrs (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.3) angepasst werden. Weiterhin sollte geprüft werden, On-Demand-Verkehre auch tagsüber in die Stadt- bzw. Außenbereiche, die nicht vom Stadtbus erschlossen werden, auszudehnen.
- Es sollte geprüft werden, ob das bestehende AST-Angebot in ein On-Demand-Service – ggf. sukzessive – überführt werden kann oder ob unter den gegebenen Voraussetzungen ein neues Produkt aufgebaut wird

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Die Maßnahme erfordert signifikanten Planungs- und Abstimmungsaufwand. Insbesondere zu klären sind die Zuständigkeiten (Aufgabenträgerschaft, Finanzierung, Fahrdienstleistung etc.), die einzusetzende Technologie, die Tarifierung im Spannungsfeld des Westfalentarifs, die Finanzierung inkl. Förderung (eine Förderfähigkeit war für die StadtBus GmbH im Jahr 2020 noch nicht gegeben, daher wurde die Priorität des Projektes auf „mittel“ abgestuft), ggf. wissenschaftliche Begleitung des Projekts, Rechtsgrundlage und Genehmigung
- Einbeziehung von Praxiserfahrungen anderer Kommunen, z.B. aus Krefeld oder aus Gronau (On-Demand-Verkehre geplant)
- Konsultation und Abstimmung mit dem Kreis Borken, den umliegenden Kommunen sowie weiteren Akteuren und Fördermittelgebern; Vereinbarung zur Aufteilung der Zuschussbeiträge
- Prüfung einer Kooperation durch finanzielle Anreize mit lokalen Taxi- oder Busbetrieben, zum einen hinsichtlich des Fahrpersonals, zum anderen hinsichtlich der Möglichkeit ggf. telefonisch Bestellungen entgegenzunehmen.

- Auswahl eines Technologiepartners

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 3.1.3 Ausweitung des Betriebszeitraums des Stadtbusses

**ZIELKONFLIKTE**

Abstimmung und Kooperation mit lokalen Taxiunternehmen zu prüfen, um Konflikte zu vermeiden. Anpassung der Betriebszeiten an die reguläre Stadtbusbedienung.

**KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 3.1.5

ÖPNV  
MODERNE ANTRIEBS- UND FAHRZEUGTECHNIKEN
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035

**REGIONSRELEVANZ**  
**AKTEURE**

Stadtbus Bocholt GmbH  
Stadt Bocholt  
Kreis Borken  
Aufgabenträger Regionalverkehre  
weitere Kommunen  
ggf. internationale Institutionen

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Die Verkehrsleistung der Buslinien wird angesichts der bereits genannten Maßnahmen (siehe Maßnahmensteckbriefe 3.1.1 – 3.1.4) weiter steigen. Mit dem Busverkehr in Bocholt gehen Luft- und Lärmemissionen einher, die es vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Klimagesetzgebung sowie maßgeblicher Planwerke für die Stadt Bocholt (z.B. Lärmaktionsplanung) zu verringern gilt. Dazu ist eine weitere sukzessive Umrüstung und Modernisierung der Bocholter Busflotte unumgänglich. Da nicht nur die Bocholter Stadtbusse im Stadtgebiet verkehren, sondern auch Regionalbuslinien, ist dies auch ein Thema für den Nahverkehrsplan und Ausschreibungen.

Für den Verkehr mit Bussen sind technische Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens ein Themenfeld mit möglicherweise großen zukünftigen Einsatzpotenzialen. Potenziale bestehen insbesondere für Verbindungen, deren Wirtschaftlichkeit bisher nicht darstellbar ist. Langfristig könnte die Einsparung von Personalkosten bei autonom betriebenen Buslinien solche Verbindungen gegebenenfalls möglich machen. Auch im Bereich von On-Demand-Systemen (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.4) bestehen Synergien. Bislang besteht noch keine Marktreife bei autonomen Bussen, allerdings sollten Pilotprojekte in deutschen Städten (z.B. Monheim, Drolshagen) verfolgt und deren Ergebnisse bei eigenen Bestrebungen genutzt werden.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**Antriebstechnik:

- Prüfung der Möglichkeit die in Bocholt verkehrende Stadtbusflotte inkl. der bedarfsgesteuerten Verkehre möglichst zeitnah auf die jeweils höchste Abgasnorm umzurüsten. Hierzu ist die Erstellung einer Prioritätenliste zu empfehlen, sodass Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß zuerst umgerüstet werden.
- Laufende Prüfung der Möglichkeit die Stadtbusflotte bei notwendigen Fahrzeugneuanschaffungen durch alternativ angetriebene Fahrzeuge sukzessive zu modernisieren. Hierzu sollten insbesondere auch die technischen Entwicklungspfade verfolgt und die für den Busverkehr in Bocholt passende Technologie ausgewählt und anschließend stringent verfolgt werden.
- Schaffung der Lade- und/oder Tankmöglichkeiten als Voraussetzung für die Modernisierung der Stadtbusflotte.
- Prüfung der Festlegung eines notwendigen Anteils von nachhaltig umweltfreundlich betriebenen Buslinien für zukünftige Vergabeverfahren. Diese Position sollte die Stadt Bocholt auch gegenüber dem Kreis Borken sowie den Aufgabenträgern der Regionalverkehre, die in Bocholt verkehren, vertreten.
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung des Einsatzes emissionsarmer/-freier Fahrzeuge bzw. Linien

Fahrzeugtechnik:

- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten autonomer Busse in Bocholt (mittel- bis langfristig)
- Prüfung der Synergien, die mit technologischen Entwicklungen im Bereich autonomer Fahrzeugtechnik und einem On-Demand-System (siehe Steckbrief 3.1.4) einhergehen

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 3.1.4 Weiterentwicklung des AST-Systems zum On-Demand-Verkehr

**ZIELKONFLIKTE****KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 3.2

ÖPNV  
OPTIMIERUNG DER REGIONALEN ÖPNV-/SPNV-ANBINDUNGEN
**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**     2025     2030     2035

**REGIONSRELEVANZ**     ✓     ✗
**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Kreis Borken  
Kreis Wesel  
ZVM  
NWL  
VRR AöR  
weitere regionale und niederländische ÖPNV-Aufgabenträger

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Die regionale ÖPNV-Anbindung von Bocholt stützt sich sowohl auf die SPNV-Anbindung nach Wesel (zukünftig weiter direkt bis nach Düsseldorf) sowie die Schnell- und Regionalbuslinien im Münsterland.

Die Schienenstrecke Wesel – Bocholt befindet sich aktuell in der Elektrifizierung; im Anschluss ist der Einsatz moderner Nahverkehrstriebzüge und die Einbindung in die Linie RE 19a als Flügelzugkonzept Düsseldorf – Wesel – Bocholt/Arnhem (NL) geplant. In diesem Zuge sollten die Angebotsstandards, die derzeit auf der Linie RE 19 gelten, auch auf den Linienast nach Bocholt übertragen werden (ausgedehnter Betriebszeitraum auch nach 22 Uhr). Mittelfristig sollte die Stadt Bocholt eine Schienenanbindung im 30-Minutentakt zur HVZ anstreben und sich dafür in interkommunaler Kooperation mit weiteren direkt (Wesel, Hamminkeln) und möglichst auch indirekt (Rhede, Isselburg) profitierenden Kommunen stark machen. In diesem Kontext ist auch eine verstärkte interkommunale Positionierung zur weiteren SPNV-Verbesserung von Bocholt sowie im Münsterland sinnvoll. (z.B. Anbindung des westlichen Münsterlandes an ein mögliches S-Bahn-Netz Münsterland, möglichst über eine Bahnverbindung (s.u.), andernfalls mindestens über Schnellbusse im 30 Minuten-Takt (z.B. S75)).

Im regionalen Busverkehr wird der Angebotsstandard durch den Nahverkehrsplan des Kreises Borken bestimmt. Die dort aufgeführten Maßnahmen sollten im Interesse der Stadt Bocholt weiterverfolgt werden. Die Stadt Bocholt sollte sich aber auch darüber hinaus – insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen verkehrspolitischen Programme und Fördermittel – dafür einsetzen, den Angebotsstandard auf den wesentlichen regionalen Relationen weiter zu qualifizieren und dies im Rahmen zukünftiger Fortschreibungen des Nahverkehrsplans zur Prüfung einbringen. Perspektivisch ist ein grundsätzlicher Standard der NVP-Kategorie „Achse“ anzustreben, was dem Angebotsstandard auf der Achse Bocholt – Rhede – Coesfeld (– Münster) (halbstündige Vertaktung von S 75 und R 51 zzgl. Nachtbusangebot mit ausgedehnten Betriebszeiten) entspricht, bzw. NVP-Kategorie „Grund-/ Hauptverbindung“ in die Niederlande.

Es werden folgende Maßnahmen zur näheren Prüfung empfohlen:

- kurz- bis mittelfristige Optimierung des Regionalbusverkehrs in Richtung Wesel in Abstimmung mit dem Kreis Wesel (Aufgabenträger für die Regionalbusverbindungen im Kreis Wesel): Hier sollte eine (etwa) halbstündige Vertaktung mit dem stündlich verkehrenden RE 19a erreicht werden. Dazu wäre eine Aufwertung und Beschleunigung der Linie 64 umzusetzen, ggf. unter Aufteilung in eine schnelle Expresslinie S 64 (mit wenigen Zwischenhalten) und eine „langsame“ Linie 64 (welche z.T. in den Kommunen Erschließungsaufgaben übernimmt). Dies verbessert auch die Anbindung von Bocholt an Dingden und Hamminkeln.
- Mittel- bis langfristiges Ziel sollte ein 30-Minuten-Takt des RE 19a als Ersatz für vorgenannte Expresslinie sein.
- Prüfung des Fahrgastpotenzials zur Ausweitung des Angebots in Richtung Isselburg/Rees/Emmerich/Kleve im Rahmen zukünftiger Fortschreibungen des Nahverkehrsplans: Zusätzlich zur stündlich verkehrenden Linie 61 (Bocholt – Isselburg – Rees) könnte der Bedarf einer weiteren stündlichen (Schnellbus-)Verbindung Bocholt – Isselburg<sup>18</sup> – Emmerich/Rees – Kleve (ggf. – Nijmegen/NL) geprüft werden, die auf dem Abschnitt Bocholt – Isselburg/Rees durch Linienüberlagerung für ein halbstündliches Angebot sorgen würde.

<sup>18</sup> Notwendigkeiten und Möglichkeiten einer besseren regionalen Anbindung insb. nach Bocholt werden derzeit auch in den Um- landkommunen diskutiert. Die Bedarfe und Potenziale werden durch einen besseren Schienenanschluss Bocholts (Elektrifizierung) schon recht kurzfristig steigen.

- Prüfung der Kooperationsmöglichkeiten mit den Niederlanden, um das Fahrgastpotenzial für eine halbstündliche Anbindung von Suderwick/Dinxperlo zu erhöhen: z.B. durch eine grenzüberschreitende Regionalbuslinie (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.1)
- Aufnahme einer regelmäßigen StadtBus-Verbindung nach Aalten/NL (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.1), mittelfristig auch im 30-Minuten-Takt. Dort besteht u. a. Anschluss in Richtung Winterswijk und Enschede.
- Weitere Forcierung zur Umsetzung Baumwollexpress (Bocholt – Bad Bentheim) in Abstimmung mit direkt/indirekt betroffenen Kommunen.

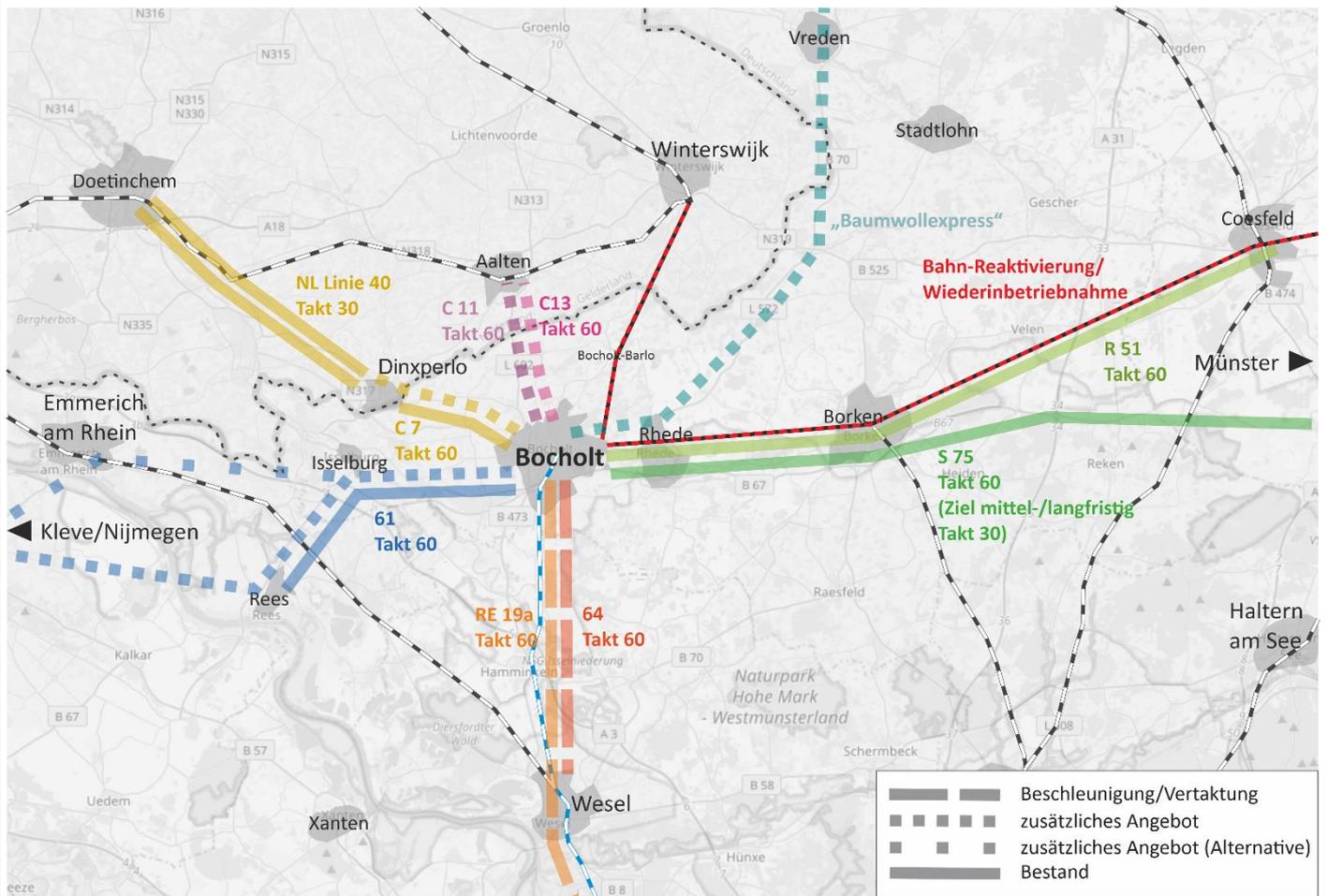
Der Nahverkehrsplan des Kreises Borken weist die meisten der oben genannten Handlungsansätze nicht als Maßnahmen aus. Daher ist zunächst seitens der Stadt Bocholt die Einbringung von Ideen und die Diskussion von Lösungen im Rahmen der kommenden Nahverkehrsplanfortschreibung anzustreben. In Abhängigkeit von Vertragsbindungen und weiteren Rahmenbedingungen (Kreisgrenzen überschreitende bzw. internationale Zusammenarbeit, Förderprojekte etc.) sind ggf. Umsetzungen auch außerhalb der NVP-Fortschreibungsperioden möglich.

**Reaktivierung/Wiederinbetriebnahme von Bahnverbindungen**

Derzeit wird eine Reaktivierung bzw. Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke in Richtung Rhede/Borken/Münster durch den zuständigen Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) geprüft. Ein finales Ergebnis liegt derzeit (Oktober 2020) noch nicht vor. Eine Reaktivierung wäre aus Sicht der Stadt Bocholt wünschenswert und wird auch von der Stadt Bocholt eingefordert (siehe einstimmiger Beschluss im Stadtrat am 19.02.2020). Auch der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen des Kreises Borken stimmte am 25.11.2019 für eine verstärkte Lobbyarbeit für die Bahnverbindungen bzw. mögliche Reaktivierungen im Kreisgebiet. Die Zuständigkeit für Bahnverbindungen, hier die Reaktivierung/Wiederinbetriebnahme der Strecke Bocholt - Rhede - Borken - Münster, liegt zwar nicht in bei den Kommunen. Dennoch sollte sich Bocholt als kreisgrößte Stadt für eine verbesserte Bahnverbindung einsetzen. Wenn die Ergebnisse der Prüfung zur Wiederinbetriebnahme/Reaktivierung der Strecke nach Rhede/Borken/Münster vorliegen, müssen auch die Konsequenzen für den geplanten Radschnellweg (siehe Maßnahmensteckbrief 1.2) beleuchtet werden.

Reaktivierungen in andere Himmelsrichtungen, wie z.B. in die Niederlande, erscheinen aufgrund der großteiligen Entfernung der Bahninfrastruktur zumindest in den nächsten Jahren noch nicht umsetzbar. Auch hier soll aber die Machbarkeit geprüft werden und das Gespräch mit betroffenen Kommunen sowie dem Zweckverband gesucht werden.

Abbildung 33: Perspektive der regionalen Bahn- und Busanbindung



**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- Nahverkehrspläne, insb. Kreis Borken und Wesel
- 1.2 Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege
- 3.1 Optimierung des städtischen ÖPNV

**ZIELKONFLIKTE**

bei Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt – Rhede / Borken / Münster: Trassenstudie zu Alternativen des Radschnellwegs 2 notwendig.

**KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

# 3.3 ÖPNV PROGRAMM ZUM BARRIEREFREIEN AUSBAU UND ZUR QUALITÄTSSTEIGERUNG DER BUSHALTESTELLEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**  
 Stadt Bocholt  
 StadtBus Bocholt GmbH  
 weitere Straßenbaulastträger

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Ein guter ÖPNV zeichnet sich durch mehrere Bausteine aus, die allesamt zu einem hochwertigen, gut funktionierenden System beitragen. Dazu zählen neben der Qualität des Angebots auch die Qualität und Zugänglichkeit von Haltestellen, insb. im Sinne der Barrierefreiheit. Die Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist im Sinne des § 8 (3) PBefG sowie des Nahverkehrsplans ein Ziel von hoher Priorität. Der Nahverkehrsplan benennt konkret folgende Mindest-Zielsetzung: Bis 2022 sind in Orten/Stadtteilen mit mindestens 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle, in Orten / Stadtteilen mit mindestens 2.000 Einwohnern mindestens zwei Haltestellen barrierefrei auszubauen.

Auch wenn die Stadt Bocholt sukzessive Bushaltestellen barrierefrei umbaut (der Ausbau von insgesamt 37 Haltestellen im Bocholter Stadtgebiet wird noch im Jahr 2020 erfolgen), besteht aufgrund der (zeitlichen) Dringlichkeit weiterer Handlungsbedarf. Zugleich gilt es, durch ein attraktives Erscheinungsbild und Komfortmerkmale die Zugänglichkeit zum ÖPNV qualitativ zu verbessern und so eine ganzheitliche Aufwertung des Systems zu erreichen.

- Fortführung und Intensivierung des barrierefreien Bushaltestellenausbaus in Zuständigkeit der Stadt Bocholt sowie in Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulastträgern (Kreis Borken, Straßen NRW). Obligatorischer Umbau betroffener Haltestellen bei Straßensanierungen/-baumaßnahmen.
- Der Umbau im Sinne der Barrierefreiheit ist entsprechend der Inhalte des Nahverkehrsplans sowie der aktuellen planerischen, technischen und rechtlichen Standards bezüglich Barrierefreiheit umzusetzen
- Prioritätensetzung zum Umbau von Haltestellen entsprechend der Inhalte in Kapitel 5.6 des Nahverkehrsplans durch die StadtBus GmbH, Umsetzung durch die Stadt Bocholt bzw. weitere Straßenbaulastträger
- Die StadtBus GmbH und weitere im Stadtgebiet fahrende Aufgabenträger sollten die Prioritätenliste zum Ausbau von Bushaltestellen um Qualitätsstandards, die entsprechend ihrer Bedeutung ermittelt werden (Fahrgastnachfrage, Verknüpfungsfunktion, zentrale Haltestelle im Ortsteil etc.), ergänzen. Dies betrifft vor allem das Angebot von Sitzgelegenheiten, einen Fahrgastunterstand/Wartehalle und dynamische Fahrgastinformationen. Eine Umsetzung der Qualitätsstandards muss sukzessive durch die Stadt Bocholt mit Festsetzung und deutlicher Kommunikation einer Zuständigkeit bzw. den jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgen.
- Obligatorisch ist bei einem Haltestellenausbau eine sichere und barrierefreie Zuwegung zu berücksichtigen und ggf. herzustellen (z. B. Querungshilfe, Beleuchtung); dies betrifft auch eine konfliktarme Führung des Radverkehrs im Bereich von Bushaltestellen.
- Bei umzubauenden Bushaltestellen sollte zudem geprüft werden, ob in Abhängigkeit von den Verkehrsmengen/vom Verkehrsfluss eine Ausgestaltung als Buskap (statt als Busbucht) sinnvoll und möglich ist, um die Zuverlässigkeit (Bus muss sich nicht wieder in den fließenden Verkehr einfädeln, sondern bleibt Pulkführer) und Qualität des Einstiegs (Bus kann gerade an die Haltestellenkante anfahren, sodass der Spalt zwischen Tür und Haltestelle minimiert wird) weiter zu verbessern.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 2.5 Barrierefreiheit
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 5.3 Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze

**ZIELKONFLIKTE**

Umbau zu Buskaps steht z.T. in Zielkonflikt mit Verkehrsfluss und ggf. Verkehrssicherheit; Einzelfallprüfung notwendig.

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch



# 3.4

## ÖPNV HANDLUNGSOPTIONEN ZUR OPTIMIERUNG DES TARIFSYSTEMS

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✕

**AKTEURE**

Stadt Bocholt (nur mittelbar durch Delegationsvereinbarung an StadtBus Bocholt GmbH)  
 StadtBus Bocholt GmbH  
 Tarifausschuss Münsterland-Ruhr-Lippe GmbH bzw. Westfalentarif GmbH  
 VRR AöR

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Ein faires Tarifsystem mit angemessenen Fahrpreisen ist ein Baustein eines ganzheitlich hochwertigen ÖPNV-Angebots. Durch den Westfalentarif besteht ein einheitliches Ticketsortiment für große Teile der Region, das sich allerdings vergleichsweise auf einem hohen Niveau befindet (im Vergleich zum Preisniveau anderer Verkehrsverbünde in Verbindung mit der Angebotsqualität). Für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets bietet die Stadt Bocholt eine vergünstigte Preisstufe innerhalb des Westfalentarifs an, sodass die Fahrpreise hier angemessen sind. Insbesondere das günstige Monatsticket zu derzeit 39,00 €/Monat ist positiv hervorzuheben (entspricht ca. 1,30 €/Tag).

Im Ganzen gilt es, sich für eine Weiterentwicklung des Tarifsystems offen zu zeigen, die vor allem eine Buchung von Mobilitätsketten zum Ziel hat. Darüber hinaus liegt Bocholt auch im Kragen des Tarifgebiets des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, in dessen Gebiet zahlreiche Verkehrsverflechtungen bestehen. Hier gilt es, sich für ein faires und preisgünstiges Angebot für Fahrten in Richtung Ruhrgebiet und Rheinland einzusetzen, vor allem auch für Ticketinhaber des Westfalentarifs (z. B. über ein einfaches Zusatzticket).

Parallel ist der fortschreitenden Digitalisierung der Gesellschaft Rechnung zu tragen und der digitale Ticketkauf weiter zu fördern. Hier sollte regional auf eine zentrale Schnittstelle (derzeit Plattform/App „BuBiM“ des ZVM) gesetzt werden, in die alle Mobilitätsangebote integriert werden.

- Erhalt des derzeitig angemessenen Preisniveaus innerhalb der Stadt Bocholt über einen längeren Zeitraum anstatt eines dauerhaft gebührenfreien ÖPNV (die entsprechenden Zuschüsse schränken den Handlungsspielraum für wichtige Verbesserungsmaßnahmen des ÖPNV ein), stattdessen Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (z. B. Ausweitung des Betriebszeitraumes, weitere Stadtbuslinien etc., siehe Steckbriefe zuvor); Aktionen wie ein kostenloser ÖPNV samstags sind zu Marketingzwecken sinnvoll, im Abwägungsfall sollte aber Verbesserungen im ÖPNV Vorrang gegeben werden
- Prüfung von weiteren Sondertickets/Aktionen im Stadtgebiet, bspw. ÖPNV-Zeitticket für Menschen, die im Gegenzug ihren Pkw oder Zweitwagen abschaffen oder ältere Menschen, die ihren Führerschein abgeben
- Bessere Bewerbung des „Funticket“ für unter 21-jährige: Vergünstigte ÖPNV-Nutzung Mo.-Fr. an Schultagen ab 14 Uhr sowie samstags/sonntags/feiertags ganztags (derzeit 14,40 €/Monat)
- Weitere Sonderregelungen (wie bspw. ein „Macht euch auf die Socken“-Ticket für Schulklassen) können ergänzend hilfreich sein, um die Wahrnehmung des ÖPNV zu steigern, müssen aber auf Potenziale geprüft werden und mit dem Stadtbusbetrieb organisatorisch abgestimmt werden (Vorankündigung zur Reservierung der Fahrzeugkapazitäten, ggf. müssen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden). Grundsätzlich ist bei allen Regelungen die Einbindung in den Verbundtarif (WestfalenTarif) zu berücksichtigen bzw. anzustreben.
- Einsetzen für eine Absenkung des Preisniveaus auf regionalen Verbindungen, ggf. mittel- bis langfristige Reformierung des Tarifsystems für eine gerechtere, entfernungsbasierte Bepreisung, die mit weiteren Vorteilen, wie eines automatischen Check-In-/Check-Out- oder Check-In-/Be-Out-Systems einhergeht.
- Einsetzen für eine Optimierung und Digitalisierung der Buchungsprozesse, insbesondere über die BuBiM-App, ggf. Integration eines On-Demand-Systems (z.B. auch in Zeitkartentickets über einen Komfortzuschlag), Integration von weiteren Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Carsharing)

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 3.5

ÖPNV

## PROFESSIONALISIERUNG &amp; AUSWEITUNG VON MARKETING &amp; KOMMUNIKATION



## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035



## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

Stadtbus Bocholt

weitere öffentliche und private Akteure in der Stadt u. a. aus den Bereichen Kultur, Freizeit, Gastronomie und Einzelhandel

## ZIELBEZUG



Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



Reduzierung der Umweltbelastungen & verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNV



Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)



Vernetzung, Effizienzsteigerung & Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Neben einem umfangreichen Leistungsangebot (Takt, Verbindungen, Betriebszeiten) sowie einem positiven Erscheinungsbild im Stadt- und Straßenraum (anhand von Fahrzeugen und Haltestellen) spielt auch der „weiche“ Zugang zum System eine entscheidende Rolle für eine unkomplizierte und komfortable Nutzung des ÖPNV und zur Erschließung neuer Kundengruppen, vor allem Gelegenheitskunden und in ihrer Mobilität wahlfreie Menschen. Ein modernes Erscheinungsbild und Auftreten in Verbindung mit intelligentem Marketing und Imagebildung kann zu neuen Ansichten und Einstellungen gegenüber dem System ÖPNV führen, wie bundesweit einige Beispiele dokumentieren. Daher ist eine moderne Marketing- und Kommunikationsstrategie eine wichtige Maßnahme. Dies beginnt beim persönlichen Kontakt und Internetauftritt, geht über den einfachen, modernen und hindernisfreien Zugang zu Informationen und Tickets und endet bei besonderen Marketingaktionen, Specials, Kooperationen etc., um Kundenbindung zu betreiben und Neukunden zu gewinnen.

Folgende Bausteine werden zur Umsetzung empfohlen:

- Erhaltung und ggf. verbesserte Bewerbung der Angebote des ServiceCenters der StadtBus GmbH am Europa- platz als Mobilitätszentrale, analoge Zugangsmöglichkeit zu Informationen rund um die ÖPNV-Angebote in Bocholt, Vorhaltung der kostenlosen, persönlichen Beratung zu Bus & Bahn in Bocholt und der Region
- Weitere Pflege und Ausbau des Internetauftritts als ein dauerhaft moderner, barrierefreier und informationshal- tiger Auftritt im Internet, stets up to date; optional Ergänzung um Informationen/Aktionen in Social Media
- die Bereitstellung aller notwendigen und aktuellen Informationen im Internet, in den entsprechenden Apps (ins- besondere BuBiM) sowie an den Haltestellen
- Vermarktung und öffentlichkeitswirksame Einführung von Angebotsausweitungen und neuen Linienangeboten, z. B. durch das Angebot von Aktionstagen/-wochen mit kostenfreien Tickets oder Schnuppertickets (z. B. Schnupperticket ab 20 Uhr im Falle einer Ausweitung der Betriebszeiten des Stadtbusses, siehe Maßnahmen- steckbrief 3.1.3 oder ein Wochenende freie Fahrt auf einer neuen Linie nach Aalten mit Weiterfahrt bis Winters- wijk)
- In Abstimmung mit den Zweckverbänden und der Region einprägsame Benennung weiterer Regional- oder Express-/Schnellbuslinien nach dem Beispiel des „Sprinterbus“ nach Münster, um die Öffentlichkeitswirkung der regionalen ÖPNV-Angebote zu verbessern (z.B. Linie nach Aalten mit Anschluss nach Winterswijk als „Aal- ten-Winterswijk-Express“, o.ä.)

Weiterhin werden folgende Bausteine zur Prüfung empfohlen:

- Durchführung regelmäßiger professioneller Marketingkampagnen (z. B. im jährlichen Turnus oder anlassbezo- gen, s. o.)
- Anstatt kostenlosen Parkens in der Innenstadt für ehrenamtlich tätige Menschen (Vorschlag aus Öffentlich- keit/Politik) einmal jährlich eine kostenfreie Ausgabe eines Zeittickets für den ÖPNV (bspw. Monatsticket)
- Kostenloses Zeitticket für Menschen/Senioren, die den Führerschein abgegeben
- Kooperationen mit weiteren Akteuren in Bocholt z. B. aus dem Handels-, Kultur- oder Freizeitbereich (Bahia- Bad, Kino, Gastronomien, Einzelhandel etc.), dies könnte bspw. im Rahmen von gegenseitiger Werbung oder Ticketaktionen umgesetzt werden (Veranstaltungs-Kombitickets, Erstattung von Einzeltickets oder Beteiligung an den Ticketkosten seitens der Betriebe etc.). Dies erfordert intensive Abstimmungen und Investitionen, es können sich jedoch auch Win-Win-Effekte einstellen.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 3.1 Kurzfristige Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes
- 3.2 Optimierung der regionalen ÖPNV-Anbindungen
- 3.3 Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen
- 3.4 Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems
- Handlungsfeld 8: Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur, neue Mobilitätsformen

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (jährliche Zusatzkosten)**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.4 Handlungsfeld 4 Fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz

Bocholt ist insgesamt gut an das regionale sowie überregionale Straßennetz angeschlossen. Stauungen und verlängerte Wartezeiten an Ampeln treten nur punktuell in den Berufsverkehrsspitzen auf. Während weite Bereiche des Nebenstraßennetzes Teil der flächenhaften Verkehrsberuhigung sind und von Durchgangs- und Schleichverkehren effektiv entlastet werden, treten im Bocholter Norden z. T. tangentielle Verkehre in Straßenzügen auf, die dafür weder funktional, noch baulich geplant wurden.

Die radialen Hauptverkehrsstraßen sowie der Innenstadtring sind Verbindungsachsen für den Autoverkehr und dementsprechend ausgebaut. Zum Teil führt dies zu Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualitäten sowie zu Trennwirkungen für Fußgänger und Radfahrer. Eine weitere Folge sind zum Teil Radverkehrs- und Fußverkehrsflächen, die nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügen (siehe auch Handlungsfelder 1 und 2 Rad-/Fußverkehr). Hier hängen Möglichkeiten einer attraktiven und nahmobilitätsorientierten Straßenraumgestaltung auch von Potenzialen ab, diese Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Das hätte Synergieeffekte zur Lärmentlastung (Lärmaktionsplanung, siehe Steckbrief 9.1).

Die Bocholter Innenstadt ist weitgehend verkehrsberuhigt, was die Verkehrsstraßen innerhalb des Ringes angeht. Probleme erzeugen derzeit eine ineffiziente Verteilung des Parkdrucks und einzelne Straßen-Querverbindungen durch die Fußgängerzone. Darüber hinaus hängen auch hier Gestaltungspotenziale des öffentlichen Raumes von einer Verringerung des fließenden wie ruhenden Kfz-Verkehrs ab, die ggf. nur durch einzelne Straßenraumsperren zu erreichen sind (siehe Innenstadtverkehrskonzept, Handlungsfeld 10).

Handlungsbedarfe zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie zum Straßenverkehrsnetz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Senkung der Kfz-Verkehrsmengen durch Ausbau von Alternativen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Prüfung der Möglichkeiten für Carsharing)
- Sicherung der regionalen und überregionalen Kfz-Erreichbarkeit bei verträglicher Abwicklung des Kfz-Verkehrs (Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen, Emissionen), Entlastung der Innenstadt und Minderung von Schleichverkehren im nördlichen Stadtgebiet
- Abbau von Trennwirkungen breiter Straßen und von großen Knotenpunkten (im Zusammenspiel mit den Belangen der Verkehrssicherheit, einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs und zur Aufwertung des öffentlichen Raumes)
- Reduzierung sowie effizientere Verteilung des Parkdrucks, insbesondere durch eine bessere Lenkung

### 4.4.1 Grundsätze und Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Bocholt verfolgt das Ziel, die Lebensqualität in der Stadt durch eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu stärken. Erster Ansatzpunkt muss die Förderung der Alternativen zum Auto sein. Hierzu empfiehlt das Mobilitätskonzept umfangreiche Maßnahmen (siehe Handlungsfelder 1-3 sowie 5-10).

Im Handlungsfeld zum Kfz-Verkehr soll es daher nicht darum gehen, das Autofahren zu fördern, sondern Maßnahmen und z.T. Optionen aufzuzeigen, mit denen Verkehrsbelastungen reduziert und die auch zukünftig weiter stattfindenden Kfz-Verkehre für Menschen, Stadt und Umwelt effizienter und verträglicher gestaltet werden können. Das bedeutet auch, dass eventuelle Straßenneubaumaßnahmen gründlich abgewogen werden müssen. Sie sollten ausschließlich gezielt zum Einsatz kommen und eine besondere Verkehrsentlastungswirkung für sensible Bereiche haben. Ein möglicher Straßenneubau muss ebenso durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Rückbau anderer Kfz-Verkehrsflächen (für Nahmobilität, ÖPNV oder/und Straßenbegleitgrün) begleitet werden: Einerseits, um induzierte Kfz-Verkehre zu vermeiden und andererseits, um die Qualitäten für Nahmobilität und ggf. ÖPNV weiter zu verbessern.

## 4.4.2 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 4.1 bis 4.6 abgeleitet (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Handlungsfeld fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz– Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	2035/2035+	Daueraufgabe
<b>4.1 Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes</b>	hoch	x	x		
<b>4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz</b>	hoch ★		x	x	
4.2.1 Szenario 1: Keine Realisierung des Nordringes	-		x	x	
4.2.2 Szenario 2: Realisierung des Nordringes	-		x	x	
4.2.3 Perspektivszenario: Äußerer Ringschluss	-			x	
<b>4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung</b>	hoch ★	x	x	x	x
4.3.1 Zukunftsperspektiven Innenstadtring	mittel		x	x	
4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen/Kreisverkehren	mittel	x	x	x	x
<b>4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie</b>	hoch	x			
4.4.1 Neues Leben auf Parkständen	niedrig	x	x	x	
4.3.2 Kommunale Stellplatzsatzung	mittel	x			
<b>4.5 Voraussetzungen für emissionsarmen/-freien Kfz-Verkehr</b>	niedrig	x			
<b>4.6 Förderung des Carsharings</b>	niedrig	x			

## 4.1

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNETZ  
MITTELFRISTIGE WEITERENTWICKLUNG DES STRASSENNETZES

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035(+)

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

Landesbetrieb Straßen.NRW

Kreis Borken

StadtBus Bocholt GmbH

## ZIELBEZUG



A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



B Reduzierung der Umweltbelastungen &amp; verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



C Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



D Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr &amp; städtischer ÖPNV



E Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV &amp; den Wirtschaftsverkehr)



F Vernetzung, Effizienzsteigerung &amp; Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Unabhängig von den Optionen der Straßennetzentwicklung im Bocholter Norden (siehe Maßnahmenfeld 4.2) sind Optimierungen im Straßennetz möglich. Ziele der nachfolgenden Maßnahmenempfehlungen ist die Verkehrsberuhigung sensibler Bereiche, die Potenziale zur attraktiveren Straßenraumgestaltung und Verbesserungen der Situationen der Fußgänger und Radfahrer mit sich bringt, sowie die bessere Bündelung der Verkehre auf den Hauptverkehrsstraßen ermöglicht. Die Maßnahmen wurden anhand des vorliegenden Prognosefalls 2035 des Verkehrsmodells der Stadt Bocholt<sup>19</sup> auf ihre Wirkungen überprüft.

Änderung der Netzhierarchisierung im Bereich/Umfeld Biemenhorst sowie Mussum:

Mit Weiterführung der B 67 bis Borken konnten Mitte der 2000er Jahre bereits viele Straßen im Süden Bocholts entlastet werden. Durch das zur B 67 parallele Straßennetz verlaufen aber weiterhin einige tangentielle Verkehre sowie Durchgangsverkehre. Durch Änderungen der Netzhierarchien können diese Verkehre noch besser auf der B 67 gebündelt und Wohnbereiche noch weitergehender verkehrsentlastet werden:

- Herausnahme der Birkenallee (ab Büngerner Allee westwärts) und des Bömkesweges (ab Loikumer Weg ostwärts) aus dem Vorrangstraßennetz und Anordnung einer vorfahrtberechtigten Tempo 30-Straße (VZ 274); zusätzlich verkehrsberuhigender Straßenraumumbau (siehe Maßnahmenfeld 4.3)
- Herausnahme der Petersfeldstraße (Teil einer Veloroute nach Biemenhorst, siehe Maßnahmensteckbrief 1.3) aus dem Vorrangstraßennetz und Anordnung einer vorfahrtberechtigten Tempo 30-Straße (VZ 274), ggf. auch Fahrradstraße, zusätzlich mit begleitendem Straßenraumumbau unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs
- Herausnahme des Loikumer Weg (Grüner Weg bis Bömkesweg) aus dem Vorrangstraßennetz und Eingliederung in die Tempo 30-Zone, Aufgabe der Benutzungspflicht und möglichst Rückbau des einseitigen Zweirichtungsradweges

Änderung der Netzhierarchie Franzstraße/Im Königsesch/Industriestraße:

Die Straßen Im Königsesch sowie Industriestraße haben fast ausschließlich gewerbliche/industrielle und daher unsensible Randnutzungen. Die Straße ist im Straßenquerschnitt leistungsfähig ausgebaut, am Knoten Industriestraße/Im Königsesch zeigen sich aber im Berufsverkehr Leistungsdefizite. Die parallele Franzstraße tangiert z.T. zwischen Industriestraße und Rheinstraße Wohngebiete, z.T. sind die Fassadenabstände zur Fahrbahn gering und die Straße weist für den Fuß- und Radverkehr Mängel auf. Derzeit sind Franzstraße sowie Industriestraße/Im Königsesch im Vorrangstraßennetz gleichrangig und „teilen“ sich die Verkehrsmengen.

Eine Änderung der Netzhierarchien mit Abstufung der Franzstraße wäre wünschenswert, um Verkehre auf die deutlich unsensiblere Achse Im Königsesch/Industriestraße zu lenken und die Franzstraße deutlich zu entlasten (siehe Abbildung 35). Weniger Verkehr über die Franzstraße würde auch den fahrgeometrisch schwierigen Knoten Industriestraße/Franzstraße/Ewaldstraße entlasten, für den zuletzt Maßnahmen diskutiert wurden, die zu einer besseren fußläufigen Verbindung Bahnhof – kubaai beitragen könnten (die aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation aber

<sup>19</sup>Der Prognosefall 2035 des Verkehrsmodells baut auf den aktuellen und offiziellen Prognosen für den Verkehrsbereich auf (siehe hierzu die Dokumentation zum Verkehrsmodell, Stadt Bocholt/PTV 2019). Die Prognose berücksichtigt die Verflechtungsprognose des Bundesverkehrswegeplans sowie die offizielle Bevölkerungsprognose von it.NRW, die von einem Bevölkerungsrückgang in Bocholt bis 2040 um 9,1% auf ca. 67.400 Einwohner ausgeht. Diese Bevölkerungsprognose berücksichtigt insb. Wanderungseffekte sowie demografische Effekte. Sie berücksichtigt aber nicht die Bevölkerungseffekte, welche zukünftige Siedlungsentwicklungen haben können. Mit Entwicklung der geplanten Siedlungsbereiche wie Rahmenplan-Nord, Schieve oder kubaai ist daher von einer (deutlich) geringeren Bevölkerungsabnahme in Bocholt auszugehen (siehe hierzu Zwischenbericht Perspektiven/Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes).

nicht umsetzbar sind). Ggf. könnten sich mit vorgenannter Maßnahmen zur Entlastung der Franzstraße auch Möglichkeiten ergeben, die Franzstraße auf Höhe Ewaldstraße mit einem Wendehammer abzubinden.

Eine Änderung der Netzhierarchien müsste umfassend auf Verkehrsverlagerungseffekte und Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen geprüft werden. In erster Linie betrifft dies die Industriestraße und die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens Industriestraße/Im Königsesch. Zur Abwicklung von Mehrverkehren müsste hier die Leistungsfähigkeit verbessert werden. Des Weiteren wären mit einer Abstufung der Franzstraße gewisse Verkehrsverlagerungen auf die Münsterstraße, welche ohnehin durch die Entwicklungen von nahen Wohngebieten („Mecking“-Areal) zukünftig mehr Verkehre aufnehmen wird, zu erwarten. Auch diese wären mit Blick auf die Leistungsfähigkeit und Wohnumfeldqualität der Münsterstraße kritisch zu prüfen.

Möglichkeiten für die nachfolgend zusammengefassten Maßnahmenvorschläge ergeben sich daher frühestens mittel- bis langfristig und nur in kritischer Betrachtung der Wechselwirkungen mit Industrie- und Münsterstraße:

- Herausnahme der Franzstraße (Industriestraße – Im Königsesch) aus dem Vorrangstraßennetz und Anordnung einer vorfahrtberechtigten Tempo 30-Straße oder (abschnittweisen) Fahrradstraße (als zukünftiger Teil einer Veloroute, siehe Maßnahmensteckbrief 1.3), verkehrsberuhigender Umbau der Straße und Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn
- Prüfung der Option, die Franzstraße auf Höhe Ewaldstraße mit einer Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr abzubinden; ggf. sind dann weitere flankierende Maßnahmen im anschließenden Nebenstraßennetz notwendig, um unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden (z. B. auf die Ernststraße sowie Schützenstraße)

Weitere mittelfristige Optimierungsmöglichkeiten des Straßennetzes stellt Abbildung 34 dar. Hierzu gehören u.a.:

- Herausnahme weiterer Straßen aus dem Vorrangstraßennetz, die eher einen Nebennetzcharakter haben, und Anordnung von vorfahrtberechtigten Tempo 30-Straßen; ggf. Prüfung der Möglichkeiten für Fahrradstraßen: Straßen mit beidseitiger Wohnbebauung und z.T. Schulstandorten, z.T. Straßen mit Empfehlungen für Velorouten (z.B. Karolingerstraße, Kurfürstenstraße, Schwartzstraße, Augustastraße, Hochfeldstraße, Lönsstraße, Im Osteresch, Thonhausenstraße)
- Anordnung von Tempo 30 (VZ 274) auf dem Barloer Weg im Bereich der Bushaltestelle „Krankenhaus“ sowie des Hauptzuges zum Krankenhaus (entsprechend VwV-StVO zu Zeichen 274), da in diesem Bereich vermehrt Fußgängerquerungen der Straße stattfinden, die Straße aufgrund der Kurvensituation schlecht einzusehen ist und zudem aufgrund der straßenbegleitenden Parkstände Ein- und Ausparkvorgänge und z. T. Wendemanöver auf der Fahrbahn stattfinden (eine mittelfristige Verkehrsberuhigung dieses Streckenabschnittes wird sich aber auch durch den B-Plan 10-14 mit einer Verlegung des Barloer Weges ergeben).

## BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- schrittweise Umsetzung vorgenannter Maßnahmen, die unabhängig voneinander umgesetzt werden können
- alle vorgenannten Maßnahmen der Netzhierarchisierung und der Anordnung von Tempo 30 bedürfen einer Begleitung durch bauliche Maßnahmen
- Tempo 30 auf der Kurfürstenstraße führt zu Verkehrsverlagerungen auf die Schwanenstraße, die für diese Verkehre aber eher ausgelegt ist. Vorteile einer Entlastung der Kurfürstenstraße (Schulweg) sind mit Nachteilen einer Mehrbelastung der Schwanenstraße abzuwägen.
- Zielkonflikte mit dem Linienbusverkehr sind im Einzelfall zu prüfen. Die Zeitverluste für den Linienbusverkehr werden gutachterlich als gering eingeschätzt.

### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.3 Velorouten
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- 6.2 Optimierung der Lkw-Führung
- 9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

### ZIELKONFLIKTE

Bei der Anordnung von Tempo 30 sind Zielkonflikte mit dem Linienbusverkehr zu prüfen.

Bei Änderungen der Netzhierarchien sind in Einzelfällen Mehrbelastungen paralleler Straßen möglich und zu prüfen.

### KOSTEN

€ € € € € laufend

Kosten für verkehrsberuhigende Umbauten der Straßen sind im Maßnahmenprogramm des Steckbriefs 4.3 berücksichtigt.

### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

Abbildung 34: Mittelfristige Empfehlung zur Entwicklung der Straßennetzhierarchie/Vorrangstraßennetz

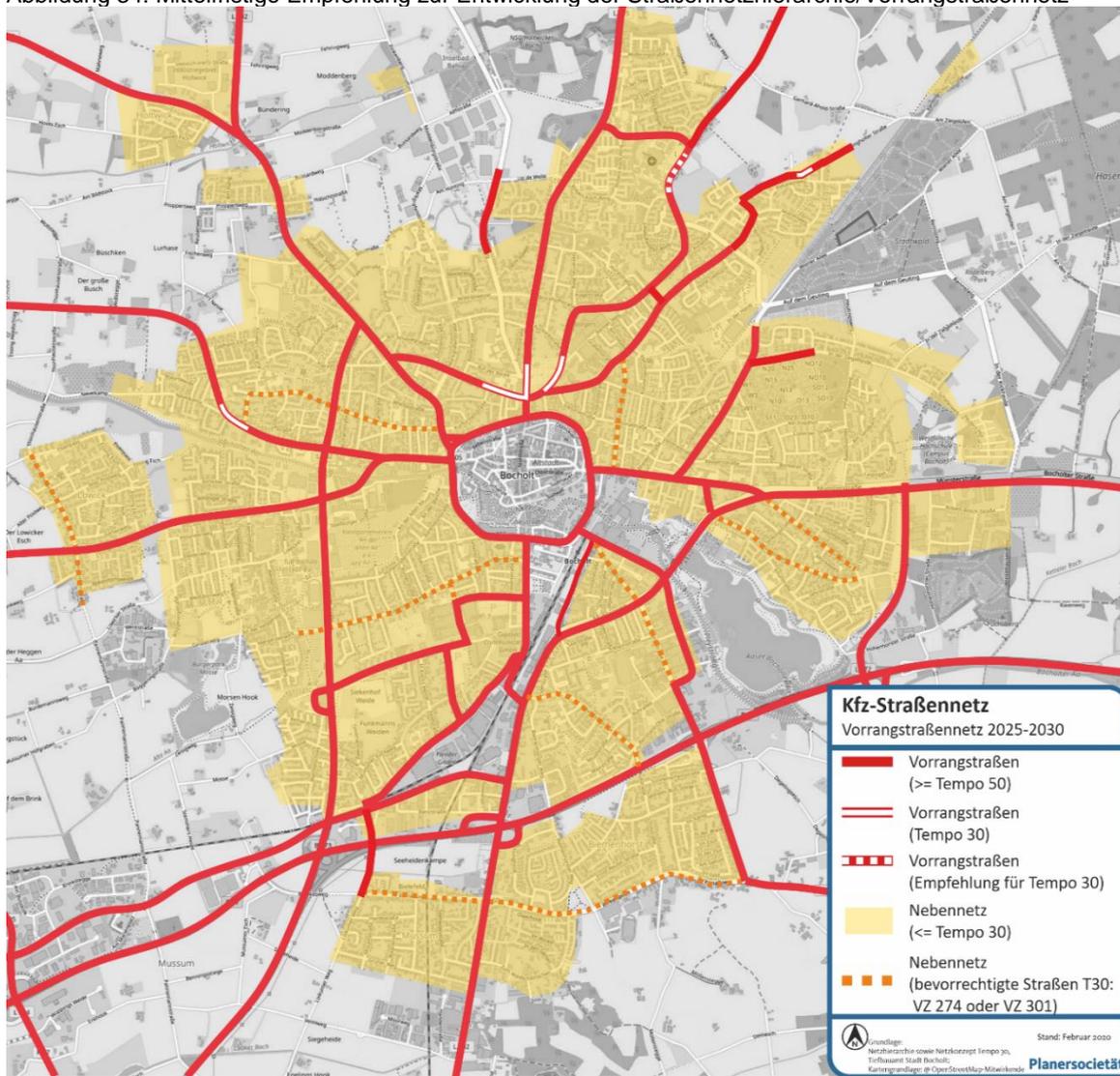


Abbildung 35: Hierarchisierungsänderungen im Bocholter Süden – Verkehrswirkungen (Differenzdarstellung zur Analyse 2017)

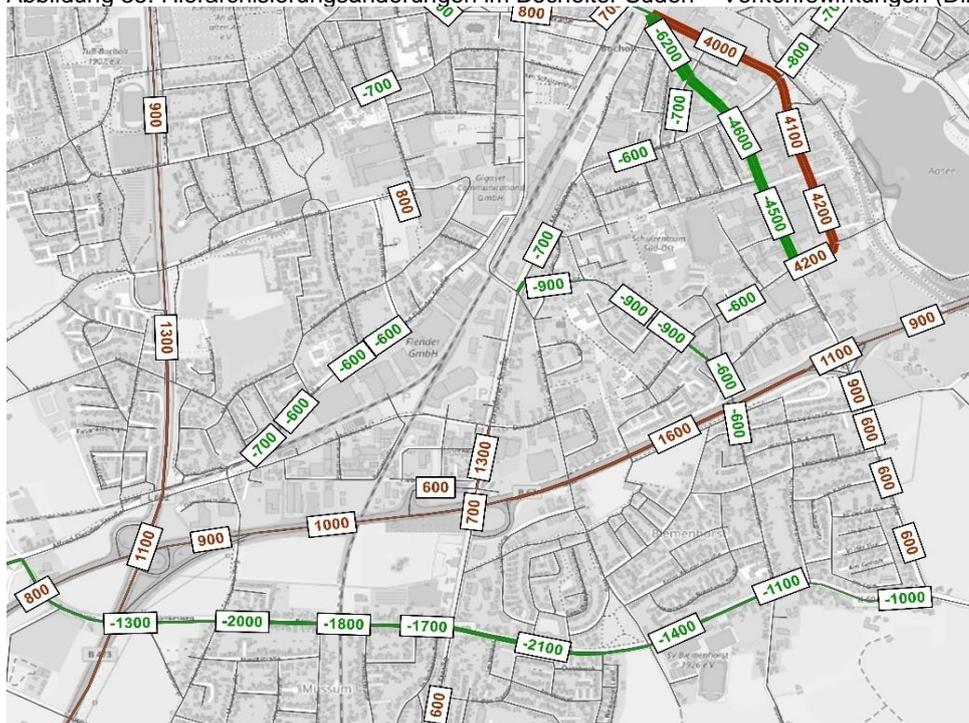
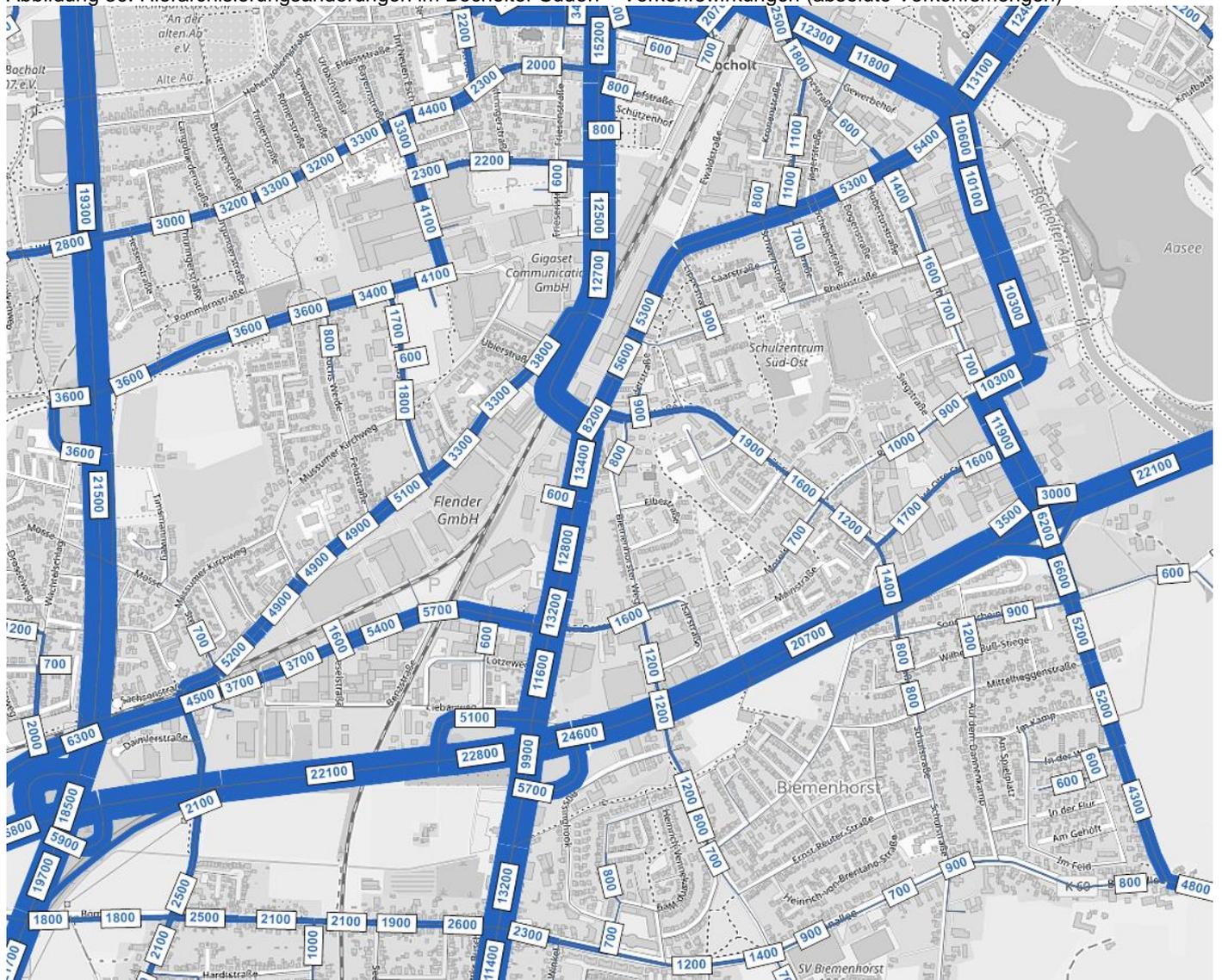


Abbildung 36: Hierarchisierungsänderungen im Bocholter Süden – Verkehrswirkungen (absolute Verkehrsmengen)



## 4.2

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ  
LANGFRISTIGE OPTIONEN FÜR DAS STRASSENITZ

## PRIORITÄT

niedrig  mittel  hoch\* ★

\* Schlüsselmaßnahme: kurzfristige Bekenntnis und Festlegung auf eine Option der Straßennetzentwicklung

## ZEITRAHMEN

▶ 2025\* ▶ 2030 ▶ 2035

## REGIONSRELEVANZ

✓ ✗

## AKTEURE

Stadt Bocholt  
Landesbetrieb Straßen.NRW  
StadtBus Bocholt GmbH  
regionale ÖPNV-Aufgabenträger

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Über die mittelfristigen Maßnahmen (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1) hinaus bestehen weitere Optionen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes, die zu einer weiteren und deutlichen Entlastung der innerstädtischen Straßen beitragen können. Diese Maßnahmenoptionen betreffen in erster Linie den Bocholter Norden und einen möglichen „Nordring“ zwischen der Dinxperloer Straße und der Adenauerallee. Unter anderem aufgrund der kontroversen öffentlichen Diskussionen wurden unterschiedliche Optionen bzw. Szenarien auf ihre Verkehrswirkung mit dem vorliegenden Verkehrsmodell der Stadt Bocholt untersucht:

- Szenario 1: Realisierung der geplanten Siedlungsentwicklungen im Bocholter Norden (insb. Rahmenplan Nord, Schieve Nord+Süd) mit dem vorhandenen Straßennetz, d.h. ohne eine Realisierung des „Nordringes“ (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.1)
- Szenario 2: Realisierung der geplanten Siedlungsentwicklungen im Bocholter Norden (insb. Rahmenplan Nord, Schieve Nord+Süd) und des „Nordringes“ (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.2)
- Perspektivszenario „Äußerer Ringschluss“, d.h. Realisierung des „Nordringes“ und des „Ostringes“ (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.3)

Wie zu Maßnahmensteckbrief 4.1 erläutert, basiert das Verkehrsmodell auf der offiziellen Bevölkerungsprognose von it.NRW mit relativ starken Bevölkerungsabnahmen in Bocholt, insbesondere auch in der hochmobilen Altersgruppe der 30 bis 60-jährigen (und in der Folge entsprechende Abnahmen der Verkehre). Bevölkerungsabnahmen wird durch die Entwicklung neuer Siedlungsbereiche, zum Beispiel den für den Nordring relevanten Rahmenplan-Nord, entgegengewirkt. Dementsprechend können die prognostizierten Verkehrsabnahmen ggf. geringer und die Verkehrszunahmen stärker ausfallen, als dies über das Verkehrsmodell abgebildet wird.

## BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- Die in das Mobilitätskonzept einbezogenen Szenarien zur langfristigen Straßennetzentwicklung zeigen Optionen auf, die vom Grundsatz her „machbar“ sind, aber teils erhebliche Vor- und auch Nachteile oder auch Abhängigkeiten zu Entwicklungen haben, die nicht bzw. nur bedingt durch die Stadt Bocholt beeinflussbar sind.
- Es ist eine politisch bindende Willensbekundung unter Beachtung aller Vor- und Nachteile der Optionen zur langfristigen Straßennetzentwicklung zu empfehlen, auf deren Basis sowohl die Verkehrsentwicklung als auch die Stadtentwicklung zielgerichtet fortschreiten kann.

## SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- Belange des Radverkehrs sowie des Fußverkehrs (Handlungsfelder 1 sowie 2)
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 6.2 Optimierung der Lkw-Führung
- 9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

## ZIELKONFLIKTE

Zielkonflikte zwischen Potenzialen einer Verkehrsentslastung einerseits und Umwelt- sowie Landschaftsschutz andererseits.

## KOSTEN

## KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

Kosten in nachfolgenden Maßnahmensteckbriefen 4.2.1 und 4.2.2 dargestellt.

€ € € € € laufend

keine explizite Kosten-Wirkungs-Schätzung, da Variantendarstellung.

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.2.1

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ  
SZENARIO 1: KEINE REALISIERUNG DES NORDRINGES

## PRIORITÄT

 niedrig  mittel  hoch

Szenarien werden nicht priorisiert, sondern zeigen Handlungsoptionen als Grundlage der politischen Meinungsbildung

## ZEITRAHMEN

 2025  2030  2035

## REGIONSRELEVANZ

## AKTEURE

Stadt Bocholt  
Landesbetrieb Straßen.NRW  
StadtBus Bocholt GmbH  
regionale ÖPNV-Aufgabenträger  
Rettungswesen (Feuerwehr, Krankenhaus)

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Szenario 1: Realisierung der Siedlungsentwicklungen im Bocholter Norden mit dem bestehenden Straßennetz

Die bis in das Jahr 2035 mögliche Realisierung der Wohngebietsentwicklungen im Bocholter Norden, insbesondere Rahmenplan-Nord und Schieve Nord+Süd mit etwa 1.000 Wohneinheiten und geschätzt 3.000 Bewohnern, sowie die geplante Weiterentwicklung des regional bedeutenden Krankenhauses, werden den Verkehrsdruck in diesem Bereich erhöhen. Negative Auswirkungen auf die Straßenachse Up de Welle bis Baustraße, die schon heute funktional nicht auf die Aufnahme von Schleich- und Durchgangsverkehren sowie auf Fahrten der Rettungsdienste ausgerichtet ist, werden durch Neuverkehre der Wohngebietsentwicklungen verstärkt (ca. 400-500 zusätzliche Kfz/Tag, abschnittsweise +900 Kfz/Tag auf vorgenannter Straßenachse). Mehrbelastungen diesen Straßen sind angesichts ihrer Ausbauphase - z.T. als verkehrsberuhigter Bereich sowie überwiegend mit Fahrbahnbreiten, die auf regelmäßige Begegnungsverkehre Pkw-Pkw und zusätzlichen Fahrradverkehr nicht ausgelegt sind – kritisch zu sehen. Um diese Mehrbelastungen zu vermeiden, sind folgende Maßnahmen anzuraten und zu prüfen:

- Um Mehrbelastungen den Straßenzügen zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee zu vermeiden, sind Durchfahrtsverbote im Bereich der Baustraße (ggf. mit Zusatz „Anlieger frei“) zu empfehlen.
- Da sich augenblickliche und zukünftige Durchgangs- und Schleichverkehre auf weitere Straßen im Umfeld verlagern würden (Am Efing, Markgrafenstraße, Willingsweide, Auf der Recke, Bussardweg, ...), sind flankierend auch für diese Straßen netzbegleitende Maßnahmen durch die Anordnung von Durchfahrtsverboten und ggf. baulich-flankierende Maßnahmen zu empfehlen. Durchfahrtsverbote müssten durch intensive Kontrollen der Polizei begleitet werden.
- Entsprechende Verkehre würden sich auf das weitere Hauptverkehrsstraßennetz (Adenauerallee, Dinxperloer Straße, Herzogstraße, Westend) verlagern (siehe Abbildung 37). Diese Mehrverkehre sind in Anbetracht ihrer Ausgangssituation abzuwägen: Die Dinxperloer Straße sowie Westend weisen entsprechend der Lärmkartierung Lärmbelastungen auf, die über der vom Umweltbundesamt empfohlenen Auslöseschwelle für die Lärmaktionsplanung liegen (> 65 dB(A) tagsüber bzw. > 55 dB(A) nachts). Adenauerallee (mit „Pausenhof“ Langenbergpark) und Herzogstraße sind Schulstandort und daher für den Schülerverkehr von großer Bedeutung. Die Verträglichkeit von Mehrbelastungen von z. T. über 2.000 Kfz/Tag mit den bereits vor einigen Jahren umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Attraktivierungen der Straße für den Radverkehr im Bereich St.-Georg-Gymnasium wäre zu prüfen, ggf. wären Umbaumaßnahmen notwendig.
- Eine Realisierung der Siedlungsentwicklungen im Bocholter Norden wäre mit den empfohlenen Maßnahmen möglich, muss aber in Anbetracht der Verkehrsverlagerungen und negativen Effekte abgewogen werden.

*Überschlägig wurde anhand der Verkehrseckdaten des Verkehrsmodells zudem ein Szenario abgeschätzt, das von einer geringeren Bevölkerungsabnahme ausgeht (~ -3 %) und in welchem aber der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Binnenverkehr in knapp 10 Jahren um über 10 % auf ungefähr 25 % gedrückt wird. Entsprechende intensive Maßnahmen wären kurz- bis mittelfristig umzusetzen und würden mindestens alle Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes enthalten. Neben der Reduktion des Kfz-Binnenverkehrs sind zudem Maßnahmen notwendig, welche die regionale ÖPNV/SPNV-Anbindung erheblich verbessern und die in Bocholt relevanten MIV-Pendlerverkehre deutlich reduzieren (u.a. Schienenverbindung in Richtung Münster, 30-Minuten-SPNV-Taktung in Richtung Ruhrgebiet, weitere Regionalbuslinien in alle weiteren Himmelsrichtungen mind. im 30-Minuten-Takt). Diese Verbesserungen der regionalen Anbindung müssten ebenfalls in den nächsten 10-15 Jahren realisiert werden. Die notwendigen erheblichen Verbesserungen der Regionalverbindungen liegen dabei nicht in der Hand der*

Stadt Bocholt und bedürfen z.T. aufwändiger Prozesse mit unklarem Ausgang (siehe derzeitige Bemühungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke in Richtung Münster).  
 Die Maßnahmen könnten dazu beitragen, die weiter oben genannten Zunahmen der Verkehrsmengen, die bei Realisierung der Siedlungsentwicklungen mit dem bestehenden Straßennetz entstehen, zumindest annähernd auszugleichen, z.T. aber auch nur um die Hälfte zu reduzieren (auf der Herzogstraße).

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Die tatsächliche Wirkung netzbegleitender Maßnahmen im Bocholter Norden (Durchfahrtsverbote) kann auch testweise über mehrere Wochen evaluiert werden.
- Chancen und Grenzen für die notwendigen Verbesserungen der regionalen ÖPNV-Anbindung sollten kurzfristig mit den zuständigen regionalen Aufgabenträgern abgestimmt werden.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- Handlungsfeld 1: Radverkehr: insb. Potenziale zur Entwicklung von Velorouten
- Handlungsfeld 2: Fußverkehr

**ZIELKONFLIKTE**

Vorteilen (Umwelt- und Landschaftsschutz, Flächenverbrauch) stehen Nachteile (Verkehrszusatzbelastungen einzelner, z.T. sensibler Straßen, Defizite für die Erschließung des Krankenhauses) gegenüber

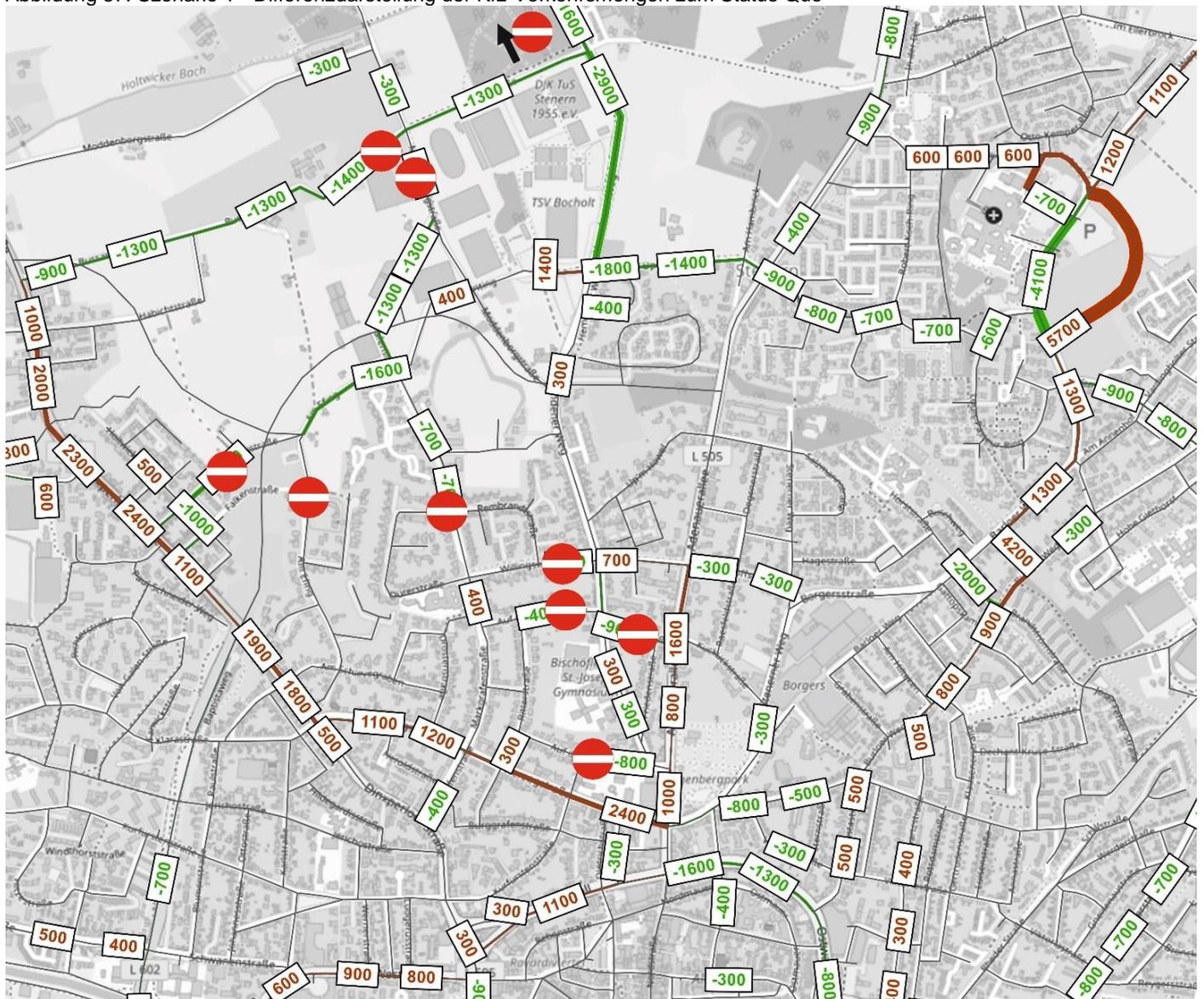
**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

○ niedrig ● mittel ○ hoch ○ sehr hoch

Abbildung 37: Szenario 1 - Differenzdarstellung der Kfz-Verkehrsmengen zum Status Quo



## 4.2.2

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNETZ  
SZENARIO 2: REALISIERUNG DES NORDRINGESPRIORITÄT  niedrig  mittel  hoch

Szenarien werden nicht priorisiert, sondern zeigen Handlungsoptionen als Grundlage der politischen Meinungsbildung

## ZEITRAHMEN 2025 2030 2035

REGIONSRELEVANZ  

## AKTEURE

Stadt Bocholt  
Landesbetrieb Straßen.NRW

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Szenario 2: Realisierung der Siedlungsentwicklungen im Bocholter Norden sowie des Nordringes

In einem zweiten Szenario wurden die Verkehrsauswirkungen eines Nordringes untersucht. Dazu lag über das Verkehrsmodell der Stadt Bocholt bereits ein Prognosefall vor, der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes weiterentwickelt wurde. Folgende Maßnahmen wurden zusätzlich berücksichtigt:

- Verkehrsberuhigender Umbau mit Priorisierung von Fußgängern und Radfahrern inkl. umfassendem Straßenbegleitgrün auf der Dinxperloer Straße sowie Anordnung von Tempo 30 oder weniger, insb. des Abschnitts Bussardweg bis Westring

Abbildung 38: Mögliche Gestaltungsbeispiele für eine erheblich verkehrsentlastete Dinxperloer Straße



- Weiterentwicklung der Herzogstraße zur Fahrradstraße durch Verlagerung der Radfahrer auf die Fahrbahn; Einbau von vorgezogenen Seitenräumen und fußgängerfreundlicher Umbau von Kreuzungen/Einmündungen
- Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der Kurfürstenstraße auf 30 km/h (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1, im Zuge einer Nordringrealisierung ohne negative Verkehrseffekte auf die Schwanenstraße möglich), optional verkehrsberuhigender, attraktiver Straßenraumumbau
- Maßnahmen auf dem Nordwall sowie Ostwall, wie zum Beispiel Entnahme je einer Richtungsfahrspur zwischen den Kreuzungen (Potenzial zur Verbesserung von Fußgängerquerungen z.B. über einen Mittelstreifen oder Aufweitungen der Seitenräume zu Gunsten der Fuß-/Radverkehrsflächen und/oder Straßenbegleitgrün). Möglichkeiten, Straßenverkehrsflächen im Bereich von Kreuzungen zu verändern oder zu reduzieren, sind aufgrund der notwendigen Aufstellflächen für Kfz sowie der Durchlässigkeit für den Linienbusverkehr einzelfallabhängig zu prüfen.
- Eine Umsetzung vorgenannter Maßnahmen hätte deutliche Entlastungseffekte, vor allem für Abschnitte der Dinxperloer Straße, den Nord- und Ostwall, die Herzogstraße sowie derzeit von Schleichverkehren betroffene Straßen im Bocholter Norden zur Folge (siehe Abbildung 39).
- Eine Nordringverbindung würde die Erschließung des Bocholter Krankenhaus in Ost-West-Richtung deutlich verbessern und die Fahrzeiten der Rettungsdienste auf den entsprechenden Relationen verkürzen; zudem könnten die Schwerlastverkehre zum Standort der Firma Borgers z.T. auf den Nordring verlagert werden (Entlastung von anderen (Neben-)Straßen

- Eine mögliche Realisierung des Nordringes muss durch Maßnahmen im bestehenden Straßennetz flankiert werden, um das vorhandene Straßennetz bestmöglich zu entlasten. Dazu gehören mindestens Verkehrslenkungsmaßnahmen durch die vorhandenen Lichtsignalanlagen.
- Aus gutachterlicher Sicht sollte der Nordring darüber hinaus Anlass für intensive bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz mit Priorität für Fußgänger und Radfahrer sein, um die Verkehrsentslastungseffekte zu maximieren und induzierte Kfz-Verkehre zu vermeiden. Die Verkehrsqualität, die durch den Nordring für den Autoverkehr entsteht, sollte an anderer Stelle entnommen und Fußgängern und Radfahrern zu Gute kommen. Ein Zeitkonzept unter Einbezug dieser Maßnahmen sollte eng gestaffelt sein und könnte wie folgt aussehen:  
„Eröffnung“ des Nordringes – parallel beginnender Umbau der Dinxperloer Straße – jeweils in zwei-Jahres-Schritten weitere Umbaumaßnahmen in der Reihenfolge: Herzogstraße, Kurfürstenstraße, Ostwall, Nordwall
- Die großen Vorteile der besseren Verkehrsabwicklung, verkehrsentlastender Effekte und Potenziale zur deutlichen Attraktivierung von Straßen für die Nahmobilität müssen mit der aufwändigen Straßenneubaumaßnahme des Nordringes und entsprechender Flächenversiegelung abgewogen werden.

### BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- Mit Herstellung des Nordringes Empfehlung für intensiven Straßenraumumbau der Dinxperloer Straße. Weitere Maßnahmen im Straßennetz im zwei-Jahres-Intervall. Festlegung eines Zeit- und Realisierungskonzeptes sowie Finanzierungsplans notwendig.
- Insbesondere für Maßnahmen auf dem Innenstadtring und seinen Verkehrsknotenpunkten sind Verkehrsuntersuchungen und Leistungsfähigkeitsprüfungen in Abhängigkeit von zukünftigen Verkehrsmengen einerseits und gewünschten Straßenraumumbauten andererseits notwendig.

### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.1 Weiterentwicklung des Radverkehrszielnetzes
- 2.1 Optimierung des Fußwegenetzes
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung

### ZIELKONFLIKTE

Vorteilen der Verkehrserschließung sowie Verkehrsentslastung stehen Nachteile (Landschafts- und Umweltschutz) gegenüber. Verkehrsqualitäten für den Autoverkehr, die durch den Nordring geschaffen würden, sollten an anderer Stelle entnommen werden.

Bei der Anordnung von Tempo 30 sind Zielkonflikte mit dem Linienbusverkehr zu prüfen.

Bei Änderungen der Netzhierarchien sind in Einzelfällen Mehrbelastungen paralleler Straßen möglich und zu prüfen.

Für den Fuß- und Radverkehr sind regelmäßige und attraktive Querungsmöglichkeiten des Nordringes wichtig, um Einschränkungen auf ihren Wegeachsen entgegenzuwirken.

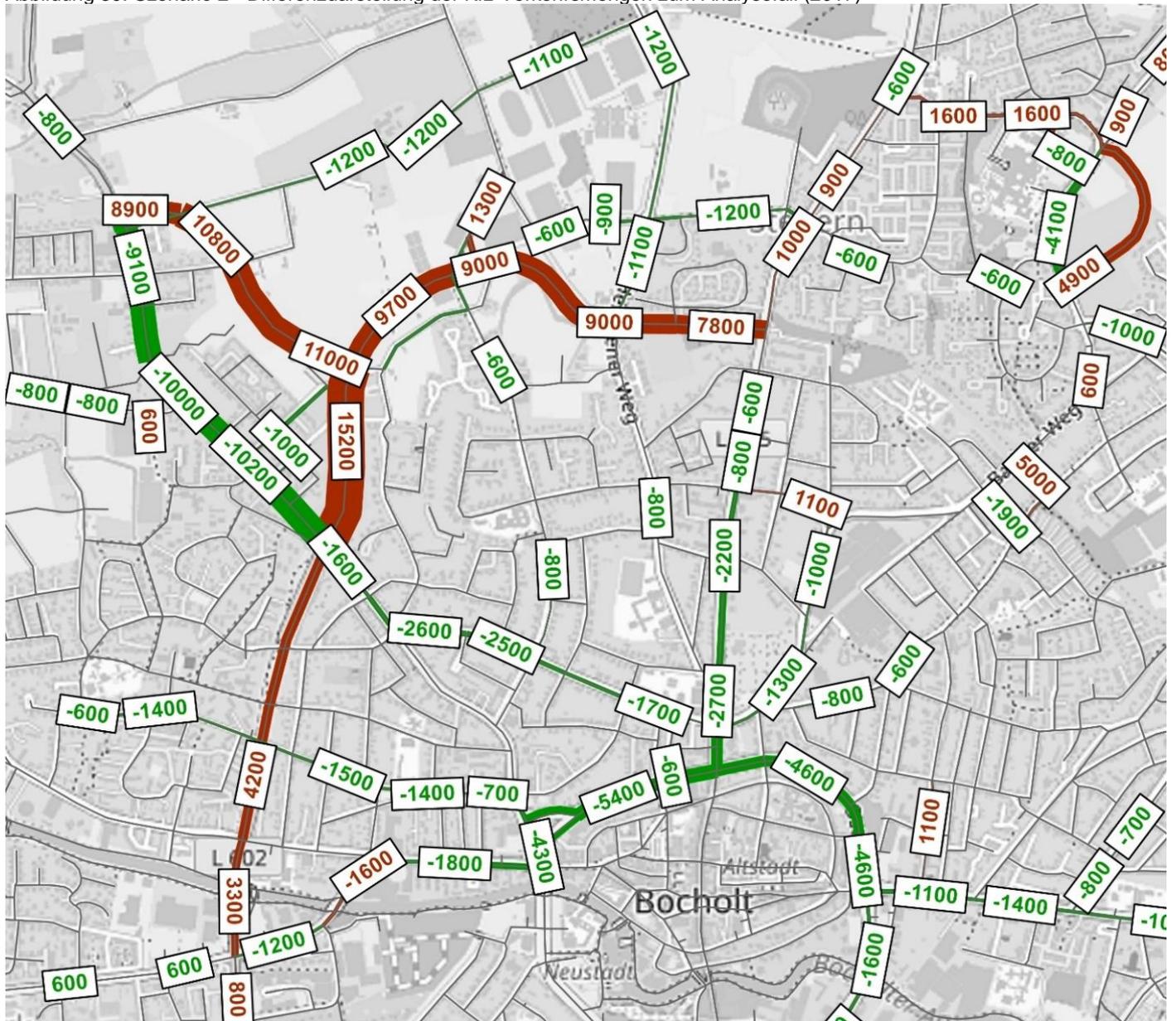
### KOSTEN

€ € € € € laufend

### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

Abbildung 39: Szenario 2 - Differenzdarstellung der Kfz-Verkehrsmengen zum Analysefall (2017)



## 4.2.3

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ  
PERSPEKTIVSZENARIO: ÄUSSERER RINGSCHLUSS**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

Szenarien werden nicht priorisiert, sondern zeigen Handlungsoptionen als Grundlage der politischen Meinungsbildung

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035(+)**REGIONSRELEVANZ**  **AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Landesbetrieb Straßen.NRW  
StadtBus Bocholt GmbH

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**Perspektivscenario: Äußerer Ringschluss

Über den Nordring hinaus wurde in der Stadtentwicklung seit Jahrzehnten eine Trasse zwischen Adenauerallee und Münsterstraße für den „Ostring“ freigehalten. Eine mögliche Realisierung des Ostringes ist gegenüber der Realisierung des Nordringes weniger konkret und hat vielmehr höchstens langfristigen Perspektivcharakter. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes und der Untersuchungen anhand des Verkehrsmodells wurde aber auch diese Option auf ihre Verkehrswirkungen hin untersucht:

- Derzeit sind nur im südlichen Stadtgebiet (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1) sowie mit Realisierung des Nordringes (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.2) auch in der Innenstadt sowie nordwestlich der Innenstadt Verkehrsbelastungen und begleitende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf einzelnen Hauptverkehrsstraßennetz möglich. Mit einer möglichen Realisierung eines Ostringes und dem dadurch entstehenden „äußeren Ringschluss“ ist darüber hinaus eine umfassende Transformation des Bocholter Straßennetzes zu einem „Schnell- und Langsamstraßennetz“ möglich.
- Während über den äußeren Ring Durchgangs- und Pendlerverkehre sowie Binnenverkehre zwischen den Stadtteilen abgewickelt werden könnten, kann das bestehende Straßennetz in der Innenstadt und im weiteren Kernbereich der Stadt Bocholt umfassend auf die Bedürfnisse der Radfahrer und Fußgänger angepasst werden. Das betrifft auch Radialstraßen in die Innenstadt, für die derzeit aufgrund der Verkehrsmengen keine Verbesserungsmaßnahmen für Fußgänger und Radfahrer denkbar sind (z.B. die Münsterstraße), sowie weitere Potenziale zum Umbau des Innenstadtringes sowie ggf. auch einzelner Kreuzungen.
- Die Wirkungen auf die Verkehrsmengen zeigt Abbildung 41 als Differenzdarstellung zu den heutigen Verkehrsmengen. Neben dem Nordring und flankierenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie der Herstellung des Ostringes wurden im Verkehrsmodell weitere intensive Netzmaßnahmen simuliert. Dazu gehören umfassende Straßenraumumbauten, die den Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer Priorität einräumen (u.a. Münsterstraße, südliche Abschnitte des Innenstadtringes, Mühlenstraße, Umlandstraße, Stenerner Weg, Abschnitte des Barloer Weg, Schwarzstraße, Blücherstraße und weitere).
- Aus gutachterlicher Sicht ist ein möglicher, perspektivischer äußerer Ringschluss dringend mit einer schrittweisen Umsetzung der vorgenannten intensiven Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu verknüpfen, um die prognostizierten Verkehrsentlastungseffekte zu erreichen und induzierte Kfz-Verkehre zu vermeiden.
- Die großen Vorteile der besseren Verkehrsabwicklung sowie verkehrsentslastender Effekte für nahezu alle Straßen innerhalb des äußeren Stadtringes müssen mit der aufwändigen Straßenneubaumaßnahme des Ostringes, entsprechender Flächenversiegelung und Notwendigkeiten zum Lärmschutz im Bereich der Ostringtrasse abgewogen werden.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Mit dem äußeren Ringschluss ergeben sich umfassende Notwendigkeiten, das weitere Straßennetz schrittweise mit Priorität auf den Fuß- und Radverkehr und auch den ÖPNV zu transformieren, um induzierte Kfz-Verkehre durch eine Attraktivitätssteigerung für den Kfz-Verkehr zu vermeiden
- Insbesondere für Maßnahmen auf dem Innenstadtring und seinen Verkehrsknotenpunkten sind z.T. aufwändige Verkehrsuntersuchungen und Leistungsfähigkeitsprüfungen in Abhängigkeit von zukünftigen Verkehrsmengen einerseits und gewünschten Straßenraumumbauten andererseits notwendig.
- Zur Umsetzung der Transformation des Bocholter Straßennetzes ist die Auflegung eines dauerhaften Maßnahmenprogramms sinnvoll, das nicht nur finanzielle, sondern auch personelle Ressourcen vorsieht.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- Handlungsfeld 1: Fußverkehr
- Handlungsfeld 2: Radverkehr
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 6.2 Optimierung der Lkw-Führung
- 9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

**ZIELKONFLIKTE**

Vorteilen der Verkehrserschließung sowie Verkehrsbelastung stehen Nachteile (Landschafts- und Umweltschutz) gegenüber. Verkehrsqualitäten, die für den Autoverkehr durch den Ringschluss geschaffen werden, sollten im Innenstadtbereich entnommen und anderen Verkehrsarten/Begrünung zugeführt werden. Bei der Anordnung von Tempo 30 sind Zielkonflikte mit dem Linienbusverkehr zu prüfen.

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

Kosten nicht im Mobilitätskonzept 2035 einbezogen, da Maßnahme voraussichtlich deutlich später umgesetzt würde.

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

○ niedrig ○ mittel ○ hoch ○ sehr hoch

keine explizite Kosten-Wirkungs-Schätzung, da Kosten im Mobilitätskonzept 2035 nicht einbezogen

Abbildung 40: Perspektive eines "Schnell- und Langsamstraßennetzes" als Möglichkeit des äußeren Ringschlusses

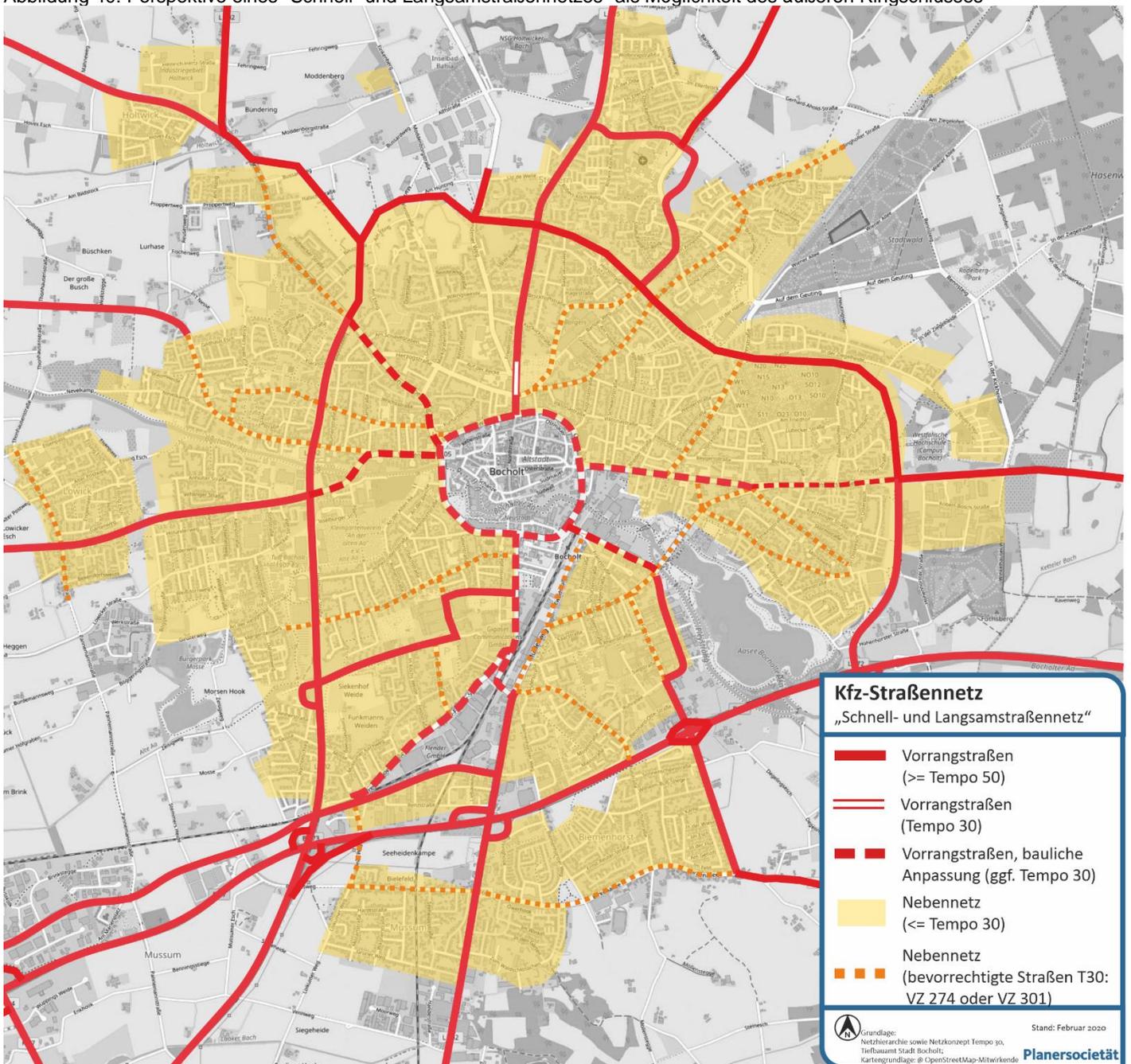




Abbildung 42: Verkehrswirkungen Schnell- und Langsamstraßennetz – Darstellung absoluter Verkehrsmengen



## 4.3

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ  
INTEGRIERTE STRASSENRAUMGESTALTUNG

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch



## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035



## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

Landesbetrieb Straßen.NRW

StadtBus Bocholt GmbH

Anlieger sowie ggf. anliegender Einzelhandel/Gewerbe

## ZIELBEZUG



Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



Reduzierung der Umweltbelastungen &amp; verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr &amp; städtischer ÖPNV



Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV &amp; den Wirtschaftsverkehr)



Vernetzung, Effizienzsteigerung &amp; Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Unabhängig und zum Teil auch abhängig von der Weiterentwicklung des Straßennetzes (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1 und Maßnahmenfeld 4.2) gibt es Potenziale und Bedarfe, die Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen in Bocholt integrierter zu gestalten. Integriert bedeutet eine bessere Berücksichtigung aller relevanten Verkehrsteilnehmer und Straßenraumansprüche, daraus erwachsen in der Regel Verbesserungsbedarfe für den Fuß- und Radverkehr. Maßnahmen sollten schrittweise in einem Maßnahmenprogramm umgesetzt werden:

- Mühlenweg sowie An der Königsmühle: Verbreiterung der Geh- und v.a. Radverkehrsanlagen entsprechend aktueller Standards (insb. ERA der FGSV) zu Lasten der Kfz-Verkehrsflächen (derzeitige Fahrbahnbreite ~ 8,5 m, Zielbreite 6,5 m oder weniger), Einbau von Mittelinseln für Fußgängerquerungen v.a. im Abschnitt Ewaldstraße bis Franzstraße; wenn möglich Integration von Straßenbegleitgrün
- Franzstraße (Abschnitt Ewaldstraße bis Im Königsesch): Eine Änderung der Netzhierarchien sowie eine Anordnung von Tempo 30 oder weniger (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1, unter Beachtung von gewissen Verkehrsverschiebungen auf die Münsterstraße) müsste durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden. Ziel müsste eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Straßenraumgestaltung sein, welche auch die Wohnumfeldqualität berücksichtigt. Bei prognostizierten Verkehrsmengen von ca. 1.500 Kfz/Tag und auch darunter könnte die Franzstraße auch als Fahrradstraße und Teil des Veloroutennetzes (siehe Maßnahmensteckbriefe 1.3 und 1.4.1) entwickelt werden, ggf. auch als niveaugleicher Straßenraumausbau mit weicher Trennung von Fahrbahn und Seitenraum. Eine zusätzliche Abbindung der Franzstraße auf Höhe Ewaldstraße (Wendehammer mit Durchlässigkeit für Radfahrer) könnte die Attraktivität des Straßenabschnittes für den Radverkehr weiter erhöhen.
- Birkenallee (Büngerer Allee bis Dingdener Straße) sowie Bömkesweg (Loikumer Weg bis Dingdener Straße): Änderungen der Netzhierarchien (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1) flankiert durch einen verkehrsberuhigenden Straßenraumumbau, wo möglich mit Verbreiterung der Geh- und Radwege entsprechend aktueller Standards (ERA der FGSV) oder Aufgabe der Benutzungspflicht der Radwege (ggf. mit Zusatzzeichen „Gehweg Radfahrer frei“), weitere Mittelinseln und/oder Anlage vorgezogener Seitenräume
- Alle weiteren in Maßnahmensteckbrief 4.1 bzw. in Abbildung 34 dargestellten Straßen, für die eine Herausnahme aus dem Vorrangstraßennetz und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen wird: Prüfung und möglichst Umsetzung baulich flankierender Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung dieser Straßen (insb. auch Fahrradstraßen, wenn entsprechende Abschnitte Teil des Veloroutennetzes (Maßnahmensteckbrief 1.3) sind, v.a. Petersfeldstraße, Hochfeldstraße, Im Osteresch)

Langfristige und perspektivische Entlastungseffekte eröffnen die Weiterentwicklungsoptionen des Straßenverkehrsnetzes durch einen möglichen Nord- und ggf. Ostring (siehe Maßnahmensteckbriefe 4.2.2 und 4.2.3). Die optimalen Verkehrsentlastungswirkungen würden diese Straßennetzergänzungen nur haben, wenn sie durch Straßenumbaumaßnahmen im Bestandsnetz flankiert werden. Ein Maßnahmenprogramm zum integrierten Straßenraumumbau muss daher langfristig aufgelegt werden und durch finanzielle und personelle Ressourcen gesichert werden.

## BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- schrittweise Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen in einem dauerhaft laufenden Maßnahmenprogramm
- Fixierung eines Finanzierungsbudgets sowie von Personalressourcen zur Umsetzung notwendig
- Bei der Straßenraumgestaltung sind die Anlieger umfassend zu beteiligen, um die Akzeptanz der Maßnahmen sicherzustellen und ggf. Vorbehalte abzubauen.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- Handlungsfelder 1-3: Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV
- 4.1 Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz

**ZIELKONFLIKTE**

Bei Straßenraumumgestaltungen Prüfung der Belange des Linienbusverkehrs.

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Fußgänger und Radfahrer ggf. im Konflikt mit straßenbegleitendem Parkraumbedarf.

Bei Zielkonflikten mit dem Kfz-Verkehr (fließend/ruhend) sollte den Belangen des Rad-/Fußverkehrs sowie des ÖPNVs Vorrang gegeben werden (entsprechend des Zielkonzeptes des Mobilitätskonzeptes).

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.3.1

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ  
ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN INNENSTADTRING

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

Landesbetrieb Straßen.NRW

StadtBus Bocholt GmbH/ÖPNV-Aufgabenträger

## ZIELBEZUG

A Schaffung sicherer und attraktiver  
Mobilitätsoptionen für AlleB Reduzierung der Umweltbelastungen &  
verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre

C Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume

D Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr,  
Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNVE Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit  
(für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)F Vernetzung, Effizienzsteigerung &  
Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Der Innenstadtring ist in der Nachkriegszeit zur autoorientiert leistungsfähigen Anbindung und Erschließung der Innenstadt angelegt worden. Begleitende Geh- und Radwege entsprechen in einigen Bereichen nicht mehr den aktuellen Anforderungen und die Straßentrasse besitzt eine hohe funktionale sowie städtebauliche Trennwirkung.

Insbesondere zur Verbesserung städtebaulicher Qualitäten und zur Förderung des Fußverkehrs sind mittel- bis langfristige Optimierungen des Innenstadtringes wünschenswert. Auch wenn im Handlungsfeld Radverkehr Velorouten empfohlen werden (siehe Maßnahmensteckbrief 1.3), die vor allem im Nebenstraßennetz verlaufen, sind Verbesserungen der Radverkehrsanlagen mittel- bis langfristig auch auf dem Innenstadtring anzustreben.

Die aktuellen Kfz-Verkehrsmengen lassen Optimierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Situation der Fußgänger, Radfahrer und städtebaulicher Qualitäten nur bedingt zu. Das betrifft vor allem die Kreuzungen, an denen zur Abwicklung der Kfz-Verkehrsmengen z. T. mehrere Abbiegefahrspuren sowie entsprechende Aufstellflächen benötigt werden. Zwischen den Kreuzungen gibt es ggf. schon bei den aktuellen Kfz-Verkehrsmengen Möglichkeiten. Maßnahmen auf dem Innenstadtring dürfen aber nicht zu einer Mehrbelastung von parallelen und zum Teil untergeordneten Straßen führen. Sie müssen daher mit Verkehrsberechnungsmodellen und Mikrosimulationen intensiv auf unerwünschte Verkehrsverlagerungen überprüft werden (z.B. Verkehrsverlagerungen auf die Münsterstraße bei Maßnahmen auf dem Ostwall).

**Mittelfristig** ist zu empfehlen, den Innenstadtring mit Blick auf Fußgängerquerungen und städtebauliche Qualitäten zu attraktivieren. Ohne wesentliche Kfz-Verkehrsentlastungen kommen zunächst Abschnitte in Frage, die nicht Bestandteil der notwendigen Aufstell-/Stauraumlängen der Kreuzungen sind (d.h. Abschnitte, die zwischen den Kreuzungen liegen). Denkbare Maßnahmen, die im Einzelfall in Mikrosimulationen auf Machbarkeit geprüft werden müssen:

- Anlage/deutliche Verbreiterung von Mittelstreifen bei Entnahme der jeweils innenliegenden Richtungsfahrspur: Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger/Radfahrer, Minderung der Trennwirkung des Innenstadtringes, Erhöhung der optischen/städtebaulichen Qualität durch Integration von Straßenbegleitgrün. Wechselwirkungen auf den Verkehrsfluss sind zu prüfen, um insb. im Übergang von zwei- zu einstreifigen Richtungsfahrbahnen „Stop-and-Go“-Vorgänge zu verhindern.
- Verbreiterung der Geh- und Radwege und ggf. Anlage von Straßenbegleitgrün jeweils bei Entnahme der außenliegenden Richtungsfahrspur
- Falls die Entnahme von Richtungsfahrspuren nicht in Frage kommt oder ggf. auch zusätzlich zur Entnahme einer Richtungsfahrspur: Prüfung, ob statt zwei voll ausgebildeter Richtungsfahrstreifen die Reduzierung auf einen überbreiten Richtungsfahrstreifen (ca. 5,2-5,5 m Breite) möglich ist, sodass ggf. Radwege/Seitenräume verbreitert werden können

Bereiche, die mittelfristig auf vorgenannte Optimierungsmaßnahmen abhängig von den Kfz-Verkehrsmengen geprüft werden könnten, sind insb. folgende:

- Nordwall ungefähr zwischen Hausnummer 28 und 37 (aktuell ca. 13.500 Kfz/Tag)
- Meckenemstraße zwischen Aa-Brücke und An der Bleiche: Abschnitt vor dem Kino, auf dem viele Fußgängerquerungen stattfinden (aktuell ca. 15.500 Kfz/Tag)
- Ostwall auf Höhe der Ostwallterrassen (aktuell ca. 18.000 Kfz/Tag): Ein erster Schritt sind Maßnahmen mit einer deutlichen Verbreiterung der Geh- und Radwege sowie der Anlage einer zusätzlichen Mittelinsel, die im Laufe des Jahres 2020 umgesetzt werden. Mittelfristig kann in einem zweiten Schritt die Verlängerung/Verbreiterung der Mittelinsel bei Entnahme je einer Richtungsfahrspur geprüft werden.
- Ostwall zwischen Augustastraße und ca. Hausnummer 24 (aktuell ca. 14.500 Kfz/Tag)

- perspektivisch ggf. auch Theodor-Heuss-Ring ungefähr zwischen Boggeter Promenade und Parkplatz Theodor-Heuss-Ring (aktuell ca. 18.000 Kfz/Tag)

**Langfristige Optionen** zur weiteren Umgestaltung und Attraktivierung des Innenstadtringes können durch deutliche Verringerungen der Kfz-Verkehrsmengen entstehen (z.B. durch Verkehrsentlastungen der Innenstadt, siehe Maßnahmensteckbriefe 4.2, oder eine umfassende Verkehrswende). Mögliche Maßnahmenkonzepte, die Kreuzungen insb. durch die Entnahmen von Richtungs- oder Abbiegefahrbahnen betreffen, sind auch bei Verkehrsentlastungen umfassend auf Machbarkeit zu prüfen. Dazu sind ebenfalls detaillierte Mikrosimulationen zur Leistungsfähigkeitsprüfung notwendig, die Aufschluss über die notwendigen Fahrspuren, Stauraumlängen sowie Freigabezeiten für die einzelnen Verkehrsteilnehmer geben. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfungen sind in einem iterativen Prozess mit den gewünschten Knotenpunktgestaltungen zu verschneiden.

#### BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- Alle Möglichkeiten und Optionen für den Innenstadtring sind aufgrund ihrer Komplexität durch umfassende Machbarkeitsstudien und Mikrosimulationen auf Vor- und Nachteile zu prüfen.
- Maßnahmen zur Umgestaltung einzelner Abschnitte des Innenstadtringes sind voraussichtlich auch ohne eine Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen möglich, sofern sie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nicht negativ und Verkehrsfluss und -sicherheit nicht wesentlich beeinflussen.
- Maßnahmen, die auch Kreuzungen betreffen, sind voraussichtlich erst mit einer Kfz-Verkehrsmengenreduktion möglich.
- Entsprechend der Ziele des Mobilitätskonzeptes zur weiteren Förderung des Fußverkehrs, Radverkehrs sowie ÖPNVs sollte diesen Verkehrsarten mit der möglichen Umsetzung des Nordringes (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.2) Priorität bei Maßnahmen gegeben werden, die den Innenstadtring betreffen (u.a. auch bzgl. Freigabezeiten/"Grünzeiten" an Kreuzungen).

#### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.4.2 Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen
- 2.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen
- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen
- 4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz
- 4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen / Kreisverkehren

#### ZIELKONFLIKTE

Veränderungen des Innenstadtringes, insb. im Bereich der Kreuzungen, sind auf Verträglichkeit mit dem Linienbusverkehr zu prüfen. Verlängerungen der Freigabezeiten für Fußgänger und Radfahrer an Kreuzungen erfordern Reduktionen der Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr.

#### KOSTEN

€ € € € € laufend

#### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.3.2

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ  
PROGRAMM ZUR OPTIMIERUNG VON KREUZUNGEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Landesbetrieb Straßen.NRW  
Kreis Borken  
StadtBus Bocholt GmbH/ÖPNV-Aufgabenträger

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**Programm für Kreisverkehre

Die Entscheidung zum Bau bzw. Umbau einer Kreuzung zu einem (Mini-)Kreisverkehr ist immer eine Einzelfallentscheidung, die abhängig von den Verkehrsmengen, den Abbiegeströmen, der Flächenverfügbarkeit und Knotengeometrie, den Bedarfen des Linienbusverkehrs sowie der Führungsmöglichkeiten des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs ist. Liegen günstige Rahmenbedingungen vor, können Kreisverkehre innerorts zu einem stetigeren Verkehrsfluss beitragen, auch für den ÖPNV und nicht motorisierte Verkehre, und die Verkehrsberuhigung unterstützen. Bei ungünstigen Bedingungen sind - vor allem im Hauptverkehrsstraßennetz - weiterhin lichtsinalgeregelter Kreuzungen sinnvoll. Empfehlungen für Kreisverkehre und deren bauliche Ausgestaltung geben die Empfehlungen der FGSV (RASt 06<sup>20</sup> sowie „Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren“).

Bei Minikreisverkehren ist die Führung der Radfahrenden im Mischverkehr auf der Fahrbahn obligatorisch. Bei kleinen und größeren Kreisverkehren muss die Wahl der Führungsform der Radfahrenden (auf der Fahrbahn oder separat) einzeln geprüft werden. Die Anlage von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) mit Bodenindikatoren ist für die Arme innerörtlicher Kreisverkehre die Regel und sollte durch Aufpflasterungen unterstützt werden, um die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu verringern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Werden Radfahrende über fahrbahnbegleitende Radwege geführt, sollten für sie parallel zu Fußgängerüberwegen Furten mit Aufpflasterung angelegt werden.

In Bocholt wurden bislang vor allem im Nebennetz Umgestaltungen von Kreuzungen zu Minikreisverkehren vorgenommen. Einzelne Kreisverkehre gibt es auch im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz (z.B. Winterswijker Straße/Robert-Koch-Ring, Schaffeldstraße/Alfred-Flender-Straße). Die vorhandenen innerörtlichen (Mini-)Kreisverkehre sollten einzelfallabhängig auf Optimierungsmaßnahmen geprüft werden (z.B. Anlage von Fußgängerüberwegen mit Aufpflasterungen, ggf. auch zusätzliche Furten für Radfahrende). Das gilt vor allem für Kreisverkehre, die als Unfallhäufungspunkte auffallen (derzeit bspw. der Kreisverkehr Im Königsgesch/Ruhrallee/Franzstraße).

In einem Maßnahmenprogramm ist darüber hinaus die sukzessive Prüfung und wo möglich Umsetzung von weiteren Minikreisverkehren im Nebennetz zu empfehlen. Maßnahmenprüfungen für das Hauptverkehrsstraßennetz sind insbesondere zusammen mit Weiterentwicklungen des Straßennetzes (siehe Maßnahmensteckbriefe 4.1 und Maßnahmenfeld 4.2) und entsprechenden Neu-/Umbaumaßnahmen zu empfehlen.

Für ein dauerhaftes Programm zum Umbau zu Kreis- und Minikreisverkehren kämen z.B. folgende in Frage, wobei z.T. umfangreiche Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern notwendig wären:

- Franzstraße/Mühlenweg: im Zuge einer möglichen mittel- bis langfristigen Änderung der Netzhierarchie (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1) Prüfung eines kleinen Kreisverkehrs
- Mühlenweg/Ewaldstraße: Prüfung eines kleinen Kreisverkehrs (ggf. auch Minikreisverkehr) im Zuge eines rad-/fußgängerfreundlichen Umbaus des Mühlenweges (siehe Maßnahmenfeld 4.3) sowie der Erweiterung des P+R-Parkens an der Ewaldstraße (siehe Maßnahmensteckbrief 5.1) mit entsprechenden Erhöhungen der Verkehrsmengen, um den Verkehrsfluss zu verbessern
- Birkenallee und Bömkesweg: Prüfung der Anlage von einzelnen Minikreisverkehren im Zuge der Änderungen der Netzhierarchien und eines verkehrsberuhigenden Straßenraumumbaus (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1 und Maßnahmenfeld 4.3)
- Thonhausenstraße/Werther Straße: u.a. auch zur Prägung einer erkennbaren Ortseingangssituation
- Barloer Ringstraße/Winterswijker Straße, Barloer Ringstraße/Große Allee: Prüfung kleiner Kreisverkehre

<sup>20</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

- Prüfung von Minikreisverkehren auch in den Stadtteilen, z.B. Sporker Straße/Wehrstraße in Suderwick

Optimierungen von Kreuzungen

Nicht für alle Kreuzungen sind Kreisverkehre geeignet. Abhängig von zukünftig möglichen Verkehrsentlastungen werden für den Innenstadtring Maßnahmen zur fußgänger- und radfahrerfreundlichen Weiterentwicklung empfohlen, die auch die Trennwirkung des Ringes und seiner Kreuzungsflächen verringern sollen (siehe Maßnahmensteckbrief 4.3.1). Auch wenn Kreisverkehre hier ggf. nicht umsetzbar sind, sind mittel- bis langfristige Optimierungen zu empfehlen, die in detaillierten Leistungsfähigkeitsprüfungen/Mikrosimulationen abzuwägen sind. Dazu gehören Möglichkeiten des Rückbaus von Rechtsabbiegefahrbahnen neben Dreiecksinseln („freie Rechtsabbieger“) und ggf. die Rücknahme einzelner Fahrspuren auch in Kreuzungen. Entsprechende Maßnahmen sollten als mittel- bis langfristige Option auch für weitere raumgreifende und teils komplexe Kreuzungen geprüft werden (z.B. Münsterstraße/Uhlandstraße).

Maßnahmen im Neben- sowie Wohnstraßennetz

Teils punktuelle Maßnahmen wie Gehwegüberfahrten, „Gehwegnasen“ und vorgezogene Seitenräume zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Neben- und Wohnstraßen sind dem Handlungsfeld Fußverkehr zugeordnet (siehe Maßnahmensteckbriefe 2.3 und 2.4).

Maßnahmen zur radfahrerfreundlichen Knotenpunktgestaltung

Maßnahmen, welche in erster Linie weitere Verbesserungen für Radfahrer an Kreuzungen betreffen, sind im Handlungsfeld Radverkehr (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.2) berücksichtigt.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Mit einem möglichen äußeren Ringschluss (siehe Maßnahmensteckbrief 4.2.3) würden sich umfassende Potenziale ergeben, das weitere Straßennetz schrittweise mit Priorität auf den Fuß- und Radverkehr und auch den ÖPNV zu transformieren.
- Insbesondere für Maßnahmen auf dem Innenstadtring und seinen Verkehrsknotenpunkten sind z.T. aufwändige Verkehrsuntersuchungen und Leistungsfähigkeitsprüfungen in Abhängigkeit von zukünftigen Verkehrsmengen einerseits und gewünschten Straßenraumumbauten andererseits notwendig.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4.2 Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen
- 2.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen
- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen
- 4.3.1 Zukunftsperspektive für den Innenstadtring

**ZIELKONFLIKTE**

Überfahrbare Mittelinseln von Kreisverkehren sind auf ihre Verträglichkeit mit dem Linienbus- und Schwerverkehr zu überprüfen.  
Vorteile des Verkehrsflusses für den Linienbusverkehr stehen bei Kreisverkehren mit überfahrbaren Mittelinseln Fahrkomfortverluste gegenüber.  
Mittel- bis langfristige fußgänger-/radfahrerfreundliche Umbaumaßnahmen von Kreuzungen führen ggf. für den Kfz-Verkehr zu Zeitverlusten. Entsprechend der Ziele des Mobilitätskonzeptes sollte den Belangen der Fußgänger und Radfahrer und des ÖPNV Priorität gegeben werden.

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.4

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNENZ  
WEITERENTWICKLUNG DER PARKRAUMSTRATEGIE

## PRIORITÄT

niedrig  mittel  hoch

## ZEITRAHMEN

2025  2030  2035

## REGIONSRELEVANZ

## AKTEURE

Stadt Bocholt  
private Parkhausbetreiber  
ggf. Kooperationen mit dem Einzelhandel und Gastronomie

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Wie die Analysen des Zwischenberichts gezeigt haben, gibt es in der Innenstadt mit ca. 2.800 öffentlichen Parkmöglichkeiten auf Parkplätzen oder in Parkbauten sowie mehreren hundert straßenbegleitenden Parkständen grundsätzlich kein Parkplatzdefizit (zzgl. einer großen Anzahl halböffentlicher und privater Parkplätze). Im Rahmen einer Stichprobenerhebung wurde lediglich eine Auslastungsquote der Parkplätze/Parkbauten<sup>21</sup> von 65% festgestellt, was ca. 640 freien Parkplätzen entspricht. Probleme entstehen vor allem durch eine sehr ungleiche Verteilung des Parkdrucks, was zu Überlastungen einzelner Parkplätze (z.B. Liebfrauenplatz, Schanze) führt, während andere, z.T. sehr innenstadtnahe bzw. sogar innerstädtische Parkmöglichkeiten viele freie Kapazitäten aufweisen (u.a. Parkhaus Nähkasten, Tiefgarage Europaplatz, Parkplatz Theodor-Heuss-Ring).

Verringerungen der Parkplatzanzahl der Innenstadt sind mittelfristig nicht zu erwarten, ggf. wird das Parkraumangebot sogar leicht erhöht: Die Maßnahmen zur städtebaulichen Neuordnung im Bereich Sankt-Georg-Platz/Schanze/heutiger Hauptsitz Stadtparkasse sehen ggf. eine Tiefgarage vor. Die Neubebauungen im Bereich Neutorplatz/neuer Hauptsitz der Stadtparkasse beinhalten zudem eine Tiefgarage mit ca. 200 Stellplätzen, die zum Teil auch öffentlich nutzbar sein werden.

Ziel der Weiterentwicklung der Parkraumstrategie ist daher nicht die Neuanlage von Parkmöglichkeiten, sondern die effizientere Nutzung vorhandener Parkraumkapazitäten. Die Maßnahmen können nachhaltig dazu beitragen, den öffentlichen Raum zu entlasten, Parksuchverkehre zu reduzieren und Attraktivitätssteigerungen für die Innenstadt möglich zu machen (siehe Handlungsfeld 10). Folgende Maßnahmen sind bereits kurzfristig zu empfehlen:

Attraktivitätssteigerung der Parkbauten

- Bauliche Instandsetzung Tiefgarage Europaplatz und Parkhaus Nähkasten, sowohl der Parkebenen als auch der Zufahrten und Zugänge/Treppenhäuser
- Gewährleistung der dauerhaften Funktionsfähigkeit des dynamischen Parkleitsystems inkl. der Genauigkeit der Anzeige freier Stellplätze; Prüfung der Möglichkeit die aktuellen Auslastungsdaten online (z.B. auf der Website der Stadt oder per App) zur Verfügung zu stellen
- Verlängerung der Öffnungszeiten: möglichst 24 Stunden für alle Wochentage, mindestens Öffnung von 6 Uhr bis 0 Uhr
- Prüfung des Einbaus eines Schrankensystems in die Tiefgarage Europaplatz, sodass das insb. für Ortsfremde unübliche Lösen/Auslegen eines Parkscheins sowie notwendige Kontrollen des Ordnungspersonals innerhalb einer Parkierungsanlage entfallen können
- Angebot von Gepäckschließfächern
- Smartparking in Parkbauten: Weiterentwicklung des Handyparkens zu einem umfassenden Smartparking-Angebot: Ausstattung von Stellplätzen mit Sensoren, Internet-/App-basierte Buchungs- und Bezahlmöglichkeit sowie Routenführung zum Ziel; dazu Abstimmung mit Parkhausbetreibern und Anbietern entsprechender Smartparking-Lösungen notwendig
- Attraktive Angebote für Dauerparker und Bewohner (Wochentickets, Monatstickets, Jahrestickets)
- Kooperation mit Einzelhandel: Parkschein gewährt entsprechend der Höhe der Parkgebühr Preisnachlässe
- Parkgebührenstaffelung (s.u.)

Parkraumbewirtschaftung und Parkgebührenstaffelung zur Lenkung des Parkdrucks

- Allgemeines Grundprinzip eines effizienten Parkraummanagements:

<sup>21</sup>Ohne Parkhaus Shopping Arkaden, das privat betrieben wird und zu dem keine Daten vorlagen. Es kann nach Beobachtungen davon ausgegangen werden, dass an normalen Werktagen auch in diesem Parkhaus noch (viele) freie Stellplätze vorhanden sind.

Parkgebühren für den öffentlichen Raum müssen höher sein als für das Parken in Parkbauten

- mittelfristiges „Einfrieren“ der vergleichsweise günstigen Parkgebühren von 1 €/h für die Parkbauten Europa-Platz und Nähkasten, möglichst auch der 0,9 €/h für das durch die Shopping Arkaden betriebene Parkhaus
- Schrittweise Anpassung der Parkgebühren für das Parken auf Parkplätzen und im sonstigen öffentlichen Raum der Innenstadt, bspw. kurzfristig auf 1,20 €/h und mittelfristig auf 1,50 €/h und dauerhafte Anpassung an Inflation und Betriebskostensteigerungen.<sup>22</sup> Einbezug auch bislang gebührenfreier Parkreihen u.a. auf dem Berliner Platz sowie auf dem Parkplatz Theodor-Heuss-Ring.
- die 1.500 Parkmöglichkeiten der Parkbauten (das entspricht > 50% aller Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, zzgl. mehrerer hundert straßenbegleitender Parkplätze) sind damit weiterhin auch im Vergleich mit anderen Städten günstig und ein gutes Angebot für Autofahrer, um vermehrt die Parkbauten zu nutzen
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszeiten für das Parken im öffentlichen Raum mit Anpassung an übliche Ladenöffnungszeiten: Mo.-Fr. 9-20 Uhr sowie samstags 9-18 Uhr
- Beibehaltung der 12-Minuten-Abrechnungsintervalle der Parkgebühren, sodass Parkgebühren fein nach der tatsächlichen Parkdauer gestaffelt werden
- optional: höchstens temporäres „Einfrieren“ der Parkgebühren für weniger genutzte oberirdische Parkplätze, um ihren Bekanntheits- und langfristigen Nutzungsgrad zu erhöhen (Parkplatz Theodor-Heuss-Ring, Parkplatz Schleusenwall, Parkplatz An der Bleiche – in Absprache mit dem Betreiber)
- optional: Senkung der zul. Parkhöchstdauer für Parkplätze im öffentlichen Raum von 3 Stunden auf 2 Stunden, um längerfristiges Parken verstärkt über die Parkbauten abzuwickeln

#### Kontrollen des Ordnungspersonals

Eine effizient angelegte Parkraumbewirtschaftung kann nur funktionieren, wenn auf ihre Einhaltung hingewirkt wird. Ein Einsatz des Personals des Ordnungsamtes ist daher über die gesamte Bewirtschaftungszeit sowie alle bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in regelmäßigen Intervallen notwendig. Hierzu sind voraussichtlich zusätzliche Ressourcen/Stellen beim Ordnungsamt zu schaffen.

#### Kommunikationsstrategie/Marketing

- Maßnahmen der Änderungen der Parkraumbewirtschaftung sollten möglichst breit öffentlich kommuniziert und die damit verfolgten Ziele verständlich erläutert werden. Im Fokus sollten dabei Ziele und Potenziale stehen, die Innenstadt attraktiver zu gestalten und Fuß- und Radverkehr weiter zu fördern. Für viele Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes (siehe Handlungsfeld 10) sowie für Fahrradstraßen (siehe 1.4.1) ist eine Neuordnung und z.T. Reduzierung des Parkens eine Voraussetzung (und wurde auch vielfach in der Öffentlichkeitsbeteiligung gewünscht).
- Die zahlreichen Stellplätze in Parkbauten der Innenstadt können in einem Marketingkonzept für Innenstadtbesucher verstärkt beworben werden. Auch der Einzelhandel, Hoteliers und Gastronomen sollten motiviert werden, diese Parkmöglichkeiten für Kunden/Gäste verstärkt zu bewerben.

### **BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- kurzfristige bauliche Instandsetzung und Attraktivitätssteigerung der Parkbauten (bereits im Gange)
- anschließende schrittweise Anpassung der Parkraumbewirtschaftung
- begleitende Kommunikationsstrategie und dauerhafte Bewerbung der Parkbauten

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4.1 Einrichtung von Fahrradstraßen
- 1.5 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen
- 1.5.2 Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt
- 2.1 Optimierung des Fußverkehrsnetzes
- 2.2 Attraktive Fußverkehrsachsen
- 10 Verkehrskonzept Innenstadt

#### **ZIELKONFLIKTE**

- Vermittlung der Ziele und Entwicklung von Maßnahmen zusammen mit Anliegern und Einzelhandel
- Wenn das Parken in Parkbauten durch vorgenannte Maßnahmen attraktiver wird, kann der öffentliche Raum vom Parken entlastet werden, ohne dass unverhältnismäßige Einschränkungen der Auto-Erreichbarkeit zu erwarten wären.

#### **KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

#### **KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>22</sup>Die Parkgebühren von 1 €/h wurden in Bocholt – wie in vielen anderen Städten auch - vor Jahren festgelegt und seitdem nicht mehr an Inflationseffekte und Betriebskostensteigerungen angepasst (an Inflation/Betriebskostensteigerungen gekoppelte Preissteigerungen sind demgegenüber bei der Mehrzahl anderer öffentlicher/privater Dienstleistungen oder Mobilitätsangebote obligatorisch). Dadurch wird das Parken relativ immer günstiger und der motorisierte Individualverkehr gegenüber anderen Mobilitätsarten indirekt gefördert, was Zielen einer Verkehrswende widerspricht.

# 4.4.1

## KFZ-VERKEHR UND STRAßENNITZ 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 Mobilitätsoptionen 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 Fahrradabstellbereiche 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

# 4.4.2

## KFZ-VERKEHR UND STRAßENNETZ KOMMUNALE STELLPLATZSATZUNG



**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Wirtschaftsförderung & IHK  
Wohnungsbauunternehmen & Investoren  
ggf. Private  
Zukunftsnetz Mobilität NRW (Beratung)

**ZIELBEZUG**

- A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Die Novelle der Landesbauordnung NRW (BauO NRW) hat die Möglichkeiten der Kommunen erweitert, den Stellplatzbedarf kommunalspezifisch zu regeln. Möglichkeiten bestehen nicht nur in der Festlegung eigener Stellplatzschlüssel bzw. einer spezifischen Richtzahlentabelle. Im Rahmen kommunaler Stellplatzsatzungen können Kommunen darüber hinaus für Bereiche, die besonders gut mit dem ÖPNV erschlossen sind, geringere Stellplatzschlüssel ansetzen oder ggf. auch die Schaffung zusätzlicher Stellplätze einschränken oder untersagen.

Für Bocholt sind kurz- bis mittelfristig vor allem andere Inhalte der Novelle zu Stellplatzsatzungen interessant: Mittels kommunaler Stellplatzsatzungen können konkrete qualitative Festsetzungen zu notwendigen Kfz-Stellplätzen sowie Fahrradabstellplätzen im Rahmen von Neu-/Umbaumaßnahmen von baulichen Anlagen erfolgen. Das betrifft einerseits Quoten für Kfz-Stellplätze, an denen Ladesäulen oder zumindest Leerrohre zur späteren Elektrifizierung vorgehalten werden müssen. Andererseits können für Radabstellanlagen konkrete Vorgaben gemacht werden: Zum Beispiel zur Installation von Anlehnbügeln sowie notwendigen Überdachungen ab einer bestimmten Anzahl oder auch zur Lage/Zugänglichkeit von Fahrradabstellbereichen in geschlossenen Räumen.

Zudem können Bauherren oder Investoren durch Anreize motiviert werden, alternative Mobilitätsangebote bereitzustellen oder zu fördern (Carsharing, Jobtickets, Fahrrad-/Lastenradverleih, die Schaffung von mehr Fahrradabstellplätzen als mind. notwendig, Vorhalten von Umkleiden und Duschen für Radfahrer bei Arbeitgebern, ...). Bauherren/Investoren, die entsprechende Maßnahmen nachweisen, können Abschläge auf die eigentlich notwendige Zahl der Kfz-Stellplätze geltend machen. Das heißt, sie müssen weniger Parkplätze schaffen und können kostensparsamer bauen/umbauen, wovon auch Mieter durch geringere Mieten profitieren können.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Identifizierung von Zielen und Potenzialen für die Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung für Bocholt: Aus gutachterlicher Sicht bestehen besondere Potenziale für größere Wohnungsbau- und Siedlungsprojekte, in die konkrete Vorgaben zur Förderung von E-Mobilität sowie Radabstellanlagen und Anreize für Investoren zur Vorhaltung für eines Carsharing- oder Lastenradverleih-Angebot (ggf. in Kombination mit Mobilpunkten, siehe 5.1) einfließen können
- Abstimmung der Ziele der Verkehrsplanung sowie der Stadtplanung
- Ausarbeitung einer Stellplatzsatzung unter Federführung eines Amtes (z.B. Stadtplanung in Abstimmung mit dem FB Verkehr)

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.5 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen
- 4.5 Voraussetzungen für emissionsarmen/-freien Kfz-Verkehr
- 5.1 Mobilpunkte
- 9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

**ZIELKONFLIKTE**

Zielkonflikte können durch eine Einbindung relevanter Multiplikatoren (Vertreter Einzelhandel, Wohnungsbauunternehmen, Wirtschaftsförderung, IHK, ...) in den Aufstellungsprozess der Stellplatzsatzung vermieden werden.

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.5

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNETZ  
VORAUSSETZUNGEN FÜR EMISSIONSARME/-FREIEN KFZ-VERKEHR

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
lokaler Energieversorger (BEW)  
Parkhausbetreiber, Handel/Supermärkte, große Arbeitgeber & Taxiunternehmen  
Private & Umlandkommunen

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Bocholt zur Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs sollen die Anzahl der Pkw auf den Straßen im Stadtgebiet nachhaltig senken und negative Emissionen verringern. Dennoch wird insb. im ländlichen Münsterland auch zukünftig ein gewisser Teil der Mobilität mit dem Pkw erfolgen (im Privatbesitz oder auch geteilt). Emissionsarme/-freie Antriebe (v.a. derzeit die Elektromobilität<sup>23</sup>) sind neben anderen Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr und Straßennetz ein Baustein, den verbleibenden Pkw-Verkehr verträglicher und - zumindest lokal - umweltschonender abzuwickeln.

Elektrofahrzeuge werden nach aktuellen Erkenntnissen vor allem zu Hause oder an Zielen geladen, an denen das Auto länger geparkt wird. Es ist daher wichtig, abgestimmt mit Energieversorgern, der Wohnungswirtschaft, Gewerbe- und Industrie sowie privaten Parkhausbetreibern den Aufbau der E-Ladeinfrastrukturen (ggf. zukünftig auch für gas-/wasserstoffbetriebene Fahrzeuge) im privaten Raum zu initiieren. Eine kommunale Stellplatzsatzung (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4.2) kann hierbei unterstützen. Im öffentlichen Raum sollte ein Grundnetz von Lademöglichkeiten eine Versorgungssicherheit unterstützen.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

- Koordinierung der Aktivitäten zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur im privaten und z.T. öffentlichen Raum über einen verwaltungsinternen Arbeitskreis (Stadtplanung + Verkehrsplanung), v.a. auch zu Notwendigkeiten/Inhalten einer kommunalen Stellplatzsatzung (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4.2)
- Abstimmung mit weiteren Akteuren zum Aufbau von Ladeinfrastruktur im privaten Raum: Parkhausbetreiber, Handel/Supermärkte, große Arbeitgeber
- Ausbau einer Grundversorgung im öffentlichen Raum, insb. auf größeren Parkplätzen, zusammen mit Energieversorgern (BEW), entsprechende Parkplätze/Parkstände mit Sondernutzungsrecht für E-Fahrzeuge
- Abstimmung mit Umlandkommunen: Aufbau regionales Netzes an Lademöglichkeiten (einheitliche Standards)
- Abstimmung mit Taxiunternehmen zu Potenzialen und Notwendigkeiten der Umstellung der Taxiflotten auf emissionsarme/-freie Antriebe, z.B. durch Schnellladesäulen an Taxisständen
- Abstimmung mit Akteuren eines zukünftig möglichen City-Logistik-Konzeptes (siehe Maßnahmenfeld 6.1), in dessen Weiterentwicklung auch E-Fahrzeuge eingesetzt werden könnten
- sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte der Stadt Bocholt auf emissionsarme/-freie Fahrzeuge

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.4.2 Kommunale Stellplatzsatzung
- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs

**ZIELKONFLIKTE**

Mit der Einrichtung von öffentlichen Ladestationen auf Parkplätzen mit Sondernutzungsrecht geht die Reduzierung von öffentlichen Stellplätzen für konventionelle Fahrzeuge einher

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>23</sup> Je nach technischem Entwicklungspfad können zukünftig auch mit Gas oder Wasserstoff betriebene Fahrzeuge an Bedeutung gewinnen. Entsprechend der bundespolitischen Ziele sowie der Aktivitäten der Autobauer ist derzeit der Elektroantrieb die zukünftig wahrscheinlichste Antriebsform für den Pkw. Abhängig vom Herstellungsprozess der Pkw und insb. der Batterien sowie vom Energiemix der Stromerzeugung ist sie voraussichtlich auch mittel- bis langfristig nicht vollständig CO<sub>2</sub>-neutral.

## 4.6

KFZ-VERKEHR UND STRAßENNETZ  
FÖRDERUNG DES CARSHARINGS

## PRIORITÄT

 niedrig  mittel  hoch

## ZEITRAHMEN

 2025  2030  2035

## REGIONSRELEVANZ

## AKTEURE

Stadt Bocholt,  
lokaler Energieversorger (BEW)  
große Arbeitgeber  
Wohnungsbauunternehmen/Investoren

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Carsharing hat deutschlandweit in den letzten Jahren stetig zugenommen.<sup>24</sup> Untersuchungen zum Carsharing deuten vor allem für verdichtete Gebieten mit hohem Parkdruck Potenziale an: So kann dort ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 15 private Pkw ersetzen.

Im ländlichen Raum ist Carsharing im Vergleich zu den Ballungsräumen und Großstädten noch deutlich weniger verbreitet. Ein Grund kann neben der geringeren Wirtschaftlichkeit solcher Systeme (vor allem in Bereichen mit geringen Bevölkerungsdichten, dem hohen Motorisierungsgrad der Privathaushalte im ländlichen Raum sowie Zugangshürden) auch in der fehlenden regionsweiten Vernetzung solcher Angebote auf dem Land gesehen werden. Ein Positivbeispiel ist das „Stadtteilauto“<sup>25</sup>, das von Münster ausgehend mehrere Stationen auch im Umland (u.a. in Hamm, Dülmen, Steinfurt, Warendorf) umfasst. Gute Beispiele gibt es bei der Integration von Carsharing in ein betriebliches Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmensteckbrief 8.2), sodass der Beschäftigtenverkehr die notwendige Basisnachfrage abdeckt und die Fahrzeuge darüber hinaus auch öffentlich buchbar sind.<sup>26</sup> Auch ein Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung mit schrittweiser Umstellung des Fuhrparks auf E-Fahrzeuge, die außerhalb der Dienstzeiten öffentlich geliehen werden können, ist eine Möglichkeit.<sup>27</sup>

Auch in Bocholt ist das Carsharing noch wenig verbreitet. Fahrzeuge gibt es nur vereinzelt in der Innenstadt (am Bahnhof und auf dem Parkplatz Schleusenwall). Potenziale können derzeit eher bei Carsharing-Fahrzeugen gesehen werden, die als Mobilitätsangebot für Bewohner in große Wohnungsbauvorhaben oder Siedlungsprojekte integriert werden (z.B. quartiersbezogene Mobilpunkte (siehe Maßnahmensteckbrief 5.2) im Rahmenplan-Nord, in ku-baai oder im Weber-Quartier). Carsharing ist auch als Teil des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements sinnvoll (siehe Maßnahmensteckbriefe 8.1 sowie 8.2). Darüber hinaus sind Abstimmungen mit den Umlandkommunen zu empfehlen, ein regional einheitliches Carsharing-Angebot nach dem Vorbild „Stadtteilauto“ zu initiieren (oder ggf. die Initiative „Stadtteilauto“ auf das westliche Münsterland auszudehnen).

## BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

- Abstimmung mit Investoren/Wohnungsbauunternehmen, bei großen Wohnungsbauvorhaben ein Carsharing-Angebot zu integrieren (das ggf. auch öffentlich nutzbar ist)
- Einbezug von Mobilpunkten inkl. Carsharing-Angebot in Siedlungsprojekte im Stadtgebiet (siehe Maßnahmensteckbrief 5.2)
- Carsharing als Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und ggf. in ein verwaltungsseitiges Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmensteckbriefe 8.1 und 8.2)
- Einbezug von Carsharing in eine kommunale Stellplatzsatzung (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4.2)
- darauf aufbauend: Initiierung von Abstimmungen mit Umlandkommunen, ein regional einheitliches Carsharing-Angebot zu etablieren
- Bewerbung und laufendes Marketing von Carsharing-Angeboten, Vergünstigungen für Bewohner sowie „Schnupperangebote“ für die Allgemeinheit

<sup>24</sup> Im Jahr 2010 waren ca. 160.000 Carsharing-Nutzende registriert, im Jahr 2015 bereits 1 Mio. und 2019 rund 2.5 Mio. (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/324692/umfrage/carsharing-nutzer-in-deutschland/>).

<sup>25</sup> <https://www.stadtteilauto.com>

<sup>26</sup> Ein Best Practice-Beispiel ist Flensburg: Hier wurde das Carsharing zunächst erfolgreich in ein betriebliches Mobilitätsmanagement integriert, stetig ausgebaut (vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2020: Praxis kommunale Verkehrswende, S. 87).

<sup>27</sup> So zum Beispiel in Düsseldorf (vgl. vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2020: Praxis kommunale Verkehrswende, S. 97).

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.4.2 Kommunale Stellplatzsatzung
- 4.5 Voraussetzungen für emissionsarmen / -freien Kfz-Verkehr
- 5.1 Mobilstationen
- 5.2 Mobilpunkte
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung
- 8.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- 8.2 betriebliches Mobilitätsmanagement

**ZIELKONFLIKTE**

Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum stehen bei Ausweisung von Sondernutzungsrechten nicht mehr dem öffentlichen Parken zur Verfügung

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€   €   €   €   €   **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig    mittel    hoch    sehr hoch

## 4.5 Handlungsfeld 5: Verknüpfung, Multi- und Intermodalität und neue Mobilitätsformen

Die Verknüpfung bzw. Multimodalität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch die Menschen) und Intermodalität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg) werden immer bedeutender. Einerseits, weil eine effiziente und attraktive Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Sinne einer „Mobilität für alle“ die Alternativen zum eigenen Auto ausbaut. Andererseits, weil es immer mehr multimodale Menschen gibt, die bei einem attraktiven Verkehrsangebot auch auf ein eigenes Auto verzichten (würden).

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel ist dabei nicht nur physisch und räumlich zu verstehen, zum Beispiel Bahnhöfe als Umstiegspunkte zwischen Bahn, Bus und ggf. weiteren Mobilitätsangeboten. Verknüpfung meint auch eine einfache Zugänglichkeit, also zum Beispiel die Digitalisierung und Nutzung von Smartphone-Apps.

Darüber hinaus gibt es weitere Mobilitätsangebote, die derzeit u.a. in Großstädten an Bedeutung gewinnen oder zukünftig bedeutend werden könnten. Dazu zählen derzeit E-Tretroller - die aber nach ersten Praxiserfahrungen neben gewissen Vorteilen auch Nachteile mit sich bringen - sowie ggf. zukünftig die Möglichkeiten des autonomen Fahrens.

### 4.5.1 Grundsätze und Zielsetzung

In Bocholt gibt es derzeit mit dem Bahnhof und mit dem Bustreff zwei zentrale Verknüpfungspunkte. Beide weisen jedoch Mängel auf, zum Beispiel hinsichtlich der Radabstellmöglichkeiten, Park+Ride oder der Barrierefreiheit. Ziel sollte vor allem sein, den Bahnhof vor dem Hintergrund der Elektrifizierung und Durchbindung der Bahnverbindung bis Düsseldorf zu einem attraktiven Mobilitätsknoten auszubauen, um die Fahrgastpotenziale ausschöpfen zu können.

Darüber hinaus ist die effiziente und attraktive Verknüpfung der Verkehrsmittel im Stadtgebiet und ggf. in Abstimmung mit Umlandkommunen weiter auszubauen. Dabei müssen alle relevanten Verkehrsmittel (Pkw, Radverkehr, ÖPNV) einbezogen werden. Möglichkeiten bestehen in weiteren Mobilstationen, kleineren quartiersbezogenen Mobilpunkten und Bike+Ride sowie Mitfahrerparkplätzen. Parallel dazu sollte das regionale Informationsangebot für Mobilität im Internet (Plattform BuBiM des ZVM) optimiert und ausgebaut werden. Ziel muss sein, alle relevanten Mobilitätsinformationen und -angebote zentral und übersichtlich zugänglich zu machen.

Mit Blick auf (noch) nicht für Bocholt relevante Mobilitätsformen wie E-Tretroller sowie mittel- bis langfristig für autonomes Fahren sollten strategische Überlegungen auf Basis von Erfahrungen anderer Kommunen erfolgen. Dabei geht es darum, vorbereitet zu sein, falls entsprechende Anbieter oder technische Entwicklungen in Bocholt Fuß fassen, um steuernd eingreifen zu können. Dabei sollten die bestehenden und bereits genutzten Kontakte, zum Beispiel zum Zukunftsnetz.Mobilität NRW, genutzt werden.

### 4.5.2 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 5.1 bis 5.6 abgeleitet (siehe Tabelle 6)

Tabelle 6: Handlungsfeld Verknüpfung, Multi- und Intermodalität &amp; neue Mobilitätsformen– Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	2035/2035+	Daueraufgabe
<b>5.1 Mobilstationen</b>	hoch★	x	x	x	
<b>5.2 Mobilpunkte</b>	mittel		x	x	
<b>5.3 Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze</b>	mittel	x	x		
<b>5.4 Faltradmitnahme in Bus und Bahn</b>	niedrig	x			
<b>5.5 Neue und zukünftige Mobilitätsformen</b>	niedrig	x	x	x	x
<b>5.6 Digitalisierung und Vernetzung</b>	mittel	x			

## 5.1

VERKNÜPFUNG, MULTI- & INTERMODALITÄT, NEUE MOBILITÄTSFORMEN  
MOBILSTATIONEN

## PRIORITÄT

niedrig  mittel  hoch

## ZEITRAHMEN

2025 2030 2035

## REGIONSRELEVANZ

## AKTEURE

Stadt Bocholt  
Deutsche Bahn  
StadtBus Bocholt GmbH  
Zukunftsnetz Mobilität NRW

## ZIELBEZUG

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Mobilstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsmittel räumlich an einem Bezugspunkt, insbesondere an Bahnhöfen oder hervorgehobenen Bushaltestellen. Neben den Mobilitätsangeboten bieten Mobilstationen Serviceelemente (Toiletten, dynamische Fahrgastinformationen (DFI), Überdachungen/Wartehäuschen etc.). Durch diese systematische Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel wird die Wahlfreiheit erhöht, für jeden Weg das passende Mobilitätsangebot auszuwählen. Ziel von Mobilstationen ist die Verringerung der Auto-Abhängigkeit.

Am Bahnhof sowie am Bustreff existieren in Bocholt bereits Verknüpfungspunkte, die unterschiedliche Mobilitätsangebote vereinen. Zum einen ist zu empfehlen, Service- und Mobilitätsangebote hier auszubauen. Zum anderen sollten die öffentliche Wahrnehmbarkeit gesteigert und Angebote auch digital (siehe Maßnahmensteckbrief 5.6) eingebunden werden. Die Stadt Bocholt ist hierzu bereits zusammen mit dem Zukunftsnetz Mobilität.NRW in konkreten Überlegungen und Planungen. Darüber hinaus sollten weitere Möglichkeiten für Mobilstationen geprüft werden.

## BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG

Mobilstation Bahnhof Bocholt

Für den Bahnhof Bocholt gibt es schon heute Defizite und Handlungsdruck, das Mobilitätsangebot auszubauen und die Verkehrsmittel noch besser miteinander zu verknüpfen. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Bocholt – Wesel mit Durchbindung nach Düsseldorf wird diesen Handlungsbedarf weiter erhöhen: Zum einen sind mehr Fahrgäste zu erwarten. Zum anderen sollte die Qualität des Verknüpfungspunktes Bahnhof verbessert werden, um Berufspendler zum Umstieg vom Auto auf die Bahn zu motivieren. Der Ausbau des Bahnhofs zur Mobilstation sollte daher weitgehend abgeschlossen sein, wenn der erste voll elektrifizierte Zug zwischen Bocholt und Düsseldorf verkehrt.

- kurzfristig: bessere Information/Beschilderung, sodass Fahrgäste mit Weiterfahrt in der Linie C4 (Bustreff-Bienenhorst) auf die Haltestelle in der Ewaldstraße hingewiesen werden
- Verdeutlichung von heutigen oder zukünftig möglichen StadtBus-Durchmesserlinien (d.h. Direktverbindungen), die umsteigefrei zwischen Stadtteilen den Bustreff und Bahnhof verbinden (z.B. Linie C4 zwischen Stenern und Bienenhorst, zukünftig z.B. C11/C13, siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.1)
- P+R: Der P+R-Parkplatz zwischen Bahnhof und Ewaldstraße ist schon heute werktäglich voll belegt. Die Nachfrage durch Berufspendler wird durch die Verbesserung der Bahnverbindung weiter steigen. Da auch mit der Fertigstellung der publikumsintensiven Nutzungen auf dem kubaai-Gelände (z.B. Lernwerk) der Parkdruck steigt, ist ein nach Nachfragegruppen gestaffeltes Angebot zu empfehlen:

Der heutige P+R-Parkplatz zwischen Bahnhof, Ewald- und Industriestraße kann als Parkplatz für Kurz- und Mittelzeitparker (z.B. Besucher des Lernwerks) mit Parkscheibe (z.B. 3h Höchstparkdauer) beibehalten werden. 4-6 Ladepunkte für E-Kfz sollten nachgerüstet werden.

Auf der direkt an diesen Parkplatz angrenzenden Brachfläche ist die Errichtung einer Parkpalette oder eines Parkhauses für zunächst 150-200 Pkw zu empfehlen, das in modularer Bauweise nach Bedarf erweitert werden kann (siehe Abbildung 44). Mind. 10% der Stellplätze sollten mit Ladepunkten ausgestattet sein, weitere sollten über Einbau von Leerrohen nachträglich zu elektrifizieren sein. Das Betreibermodell (nach Möglichkeit über die Stadt Bocholt/Tochtergesellschaft), Öffnungszeiten (orientiert an der ersten Bahnverbindung nach Wesel sowie üblichen Zeiträumen abendlicher Veranstaltungen im Bereich kubaai, z.B. 5 Uhr – 24 Uhr) sowie mögliche Parktarife (z.B. Kurzzeitparken bis 2h mind. 1€/h, jede weitere Stunde 0,50 €) sind zu klären. Im Falle einer gebührenpflichtigen Bewirtschaftung sollten für Bahnpendler Sondertarife angeboten werden

(bspw. vergünstigte Tages-/Monats-/Jahrestickets gegen Nachweis einer Fahrkarte oder eines Bahn-Zeittickets).

Die genaue Lage der Parkflächen, ggf. auch eine Errichtung einer Parkpalette auf dem derzeitigen P+R-Parkplatz, ist im weiteren Verlauf im Detail zu prüfen.

- B+R: Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind derzeit sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend, zudem wird auch in dieser Hinsicht der Parkbedarf steigen. Die Errichtung eines qualitativ hochwertigen Fahrradparkhauses mit möglichst kurzen Wegen zum Bahnsteig ist daher zu empfehlen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5.1). Da die Standortfrage noch ungeklärt ist, ist eine Lösung ggf. nicht bis 2021/2022 (derzeit geplanter „Start“ der umsteigefreien Bahnverbindung nach Düsseldorf) möglich. In diesem Fall sollte die überdachte und umzäunte Fahrradabstellanlage zwischen Bahnhof und Hindenburgstraße ertüchtigt werden, zum Beispiel durch Integration komfortabler Radanlehnbügel, und eine dauerhafte Zugänglichkeit für Nutzende sichergestellt werden. Auch Fahrradboxen, ähnlich wie in der Innenstadt (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5.2), sind übergangsweise zu denken, sofern sie räumlich zu integrieren sind. Für Fahrgäste/Pendler sollten vergünstigte Nutzungsmöglichkeiten angeboten werden.<sup>28</sup>
- Angebot von hochwertigen Leihrädern (auch Pedelects), insbesondere für Tagesbesucher/-touristen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.8)
- Verbesserung des Serviceangebotes: bspw. komfortable und mind. während der SPNV/ÖPNV-Fahrzeiten zugängliche Sanitäreinrichtungen (ggf. Neuanlage zusammen mit einem Fahrradparkhaus), DFI-Anzeigen mit Abfahrtszeiten und Haltepunkten der Stadt- und Regionalbusse, Gepäckschließfächer
- Barrierefreier Ausbau des Bahnsteiges, der Bushaltestellen sowie der Zuwege zum Bahnhof (bereits geplant)
- Integration der bestehenden Carsharing- Angebote und Taxidienstleistungen am Bahnhof in das Angebot der Mobilstation
- Freihaltung der Linien- und Reisebusstellplätze gegenüber parkenden/haltenden Pkw: weitgehende räumliche Trennung von Kiss+Ride und Bushaltestellen, zusätzliche Bodenmarkierungen, Kontrollen des Ordnungspersonals
- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Mobilstation durch Wegweiser, Stelen und Label entsprechend des Gestaltungsleitfadens für Mobilstationen (mobil.nrw) des Zukunftsnetz Mobilität NRW (siehe Abbildung 45)

Abbildung 44: Mobilstation/P+R Bahnhof

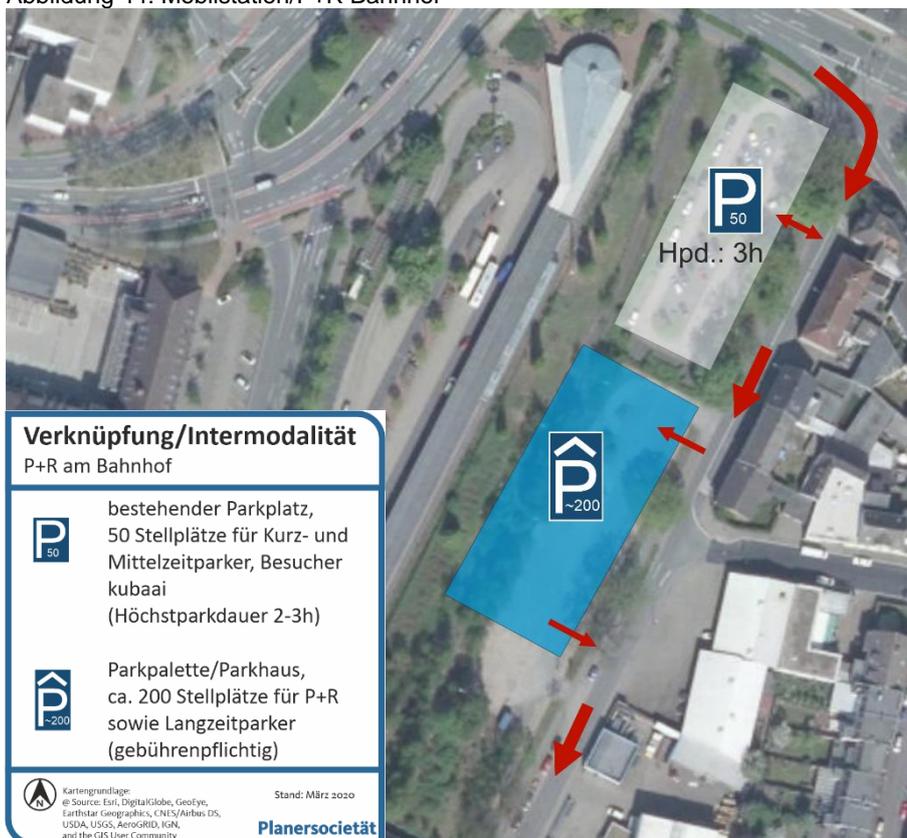
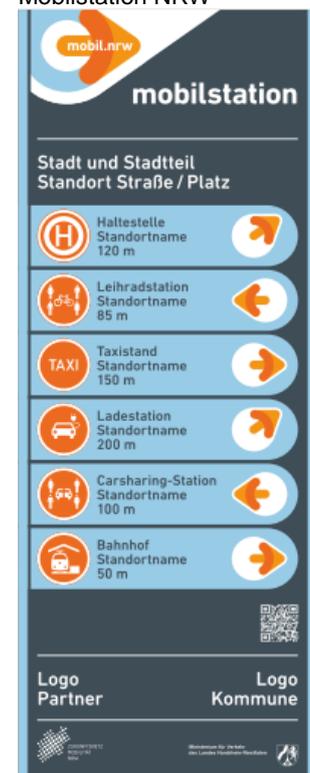


Abbildung 45: Stelenvariante Mobilstation NRW



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Langfristige/perspektivische Möglichkeiten im Bahnhofsumfeld

Perspektivisch und in Abhängigkeit von Abnahmen der Kfz-Verkehrsmengen auf dem Theodor-Heuss-Ring (z.B. durch erhebliche Entlastungen, siehe Maßnahmensteckbrief 4.1 und Maßnahmenfeld 4.2, oder durch Folgen der

<sup>28</sup> Ein Best-Practice-Beispiel, aber im Bereich des Radverkehrs ist das Kienzler Radschloss (VRR-Projekt DeinRadschloss) bei dem B+R-Abstellplätze über eine App gebucht werden können. VRR-Zeitticketkunden bekommen einen Bonus auf die App-Buchung. Ggf. lässt sich ein ähnliches System auch auf P+R-Parkplätze übertragen.

angestrebten Verkehrswende) können sich Potenziale ergeben, das weitere Bahnhofsumfeld inkl. des Kreuzungsbereiches Theodor-Heuss-Ring/Industriestraße umfassend umzugestalten. In diesem Zusammenhang sollte nicht nur geprüft werden, die Trennwirkung des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer zu verringern, um kubaaai besser mit dem Bahnhof zu verknüpfen. Ebenso sollten Möglichkeiten für straßenbegleitende Buskaps geprüft werden, sodass zumindest für einen Teil des Linienbusverkehrs die zeitaufwändige Schleifenfahrt auf den Bahnhofsvorplatz entfällt (und der Bahnhof ggf. durch mehr StadtBus-Linien bedient werden kann, siehe Maßnahmensteckbriefe 3.1.1 und 3.1.2). Zunächst wäre eine Machbarkeitsstudie notwendig.

**Mobilstation Bustreff**

Auch der Bustreff übernimmt schon heute Funktionen einer Mobilstation und vereint den Linienbusverkehr, Parken (Tiefgarage Europaplatz), Fahrradparken (Radstation sowie neue Radanlehnbügel), Taxistände und eine hohe Fußgängerfrequenz. Er eignet sich daher bereits als Mobilstation, wobei Weiterentwicklungen geprüft werden sollten:

- Barrierefreier Ausbau aller Bussteige (Hochbord bereits vorhanden, Anpassung der taktilen Leitelemente an aktuelle Standards) sowie der wichtigen Zuwegungen (taktile Leitelemente inkl. Prinzip der sog. Doppelquerung bei Bordsteinabsenkungen (siehe Maßnahmensteckbrief 2.5)
- Instandsetzung der Tiefgarage (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4), Integration von Lademöglichkeiten für E-Kfz (siehe Maßnahmensteckbrief 4.5)
- Fahrradboxen und Prüfung, ob Fahrradabstellmöglichkeiten in der Tiefgarage geschaffen werden können (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5.2)
- barrierefreie Zuwegung aus Richtung Süden durch Umbau des Josef-Jakob-Platzes (siehe Maßnahmensteckbrief 10.2)
- Gewährleistung der Zugänglichkeit zu den sanitären Anlagen mindestens während der Fahrzeiten des Linienbusverkehrs
- Prüfung und wenn möglich mittel- bis langfristige Umsetzung einer Überdachung aller Bussteige
- Zusätzlich zu Beschilderungen auffällige Bodenmarkierungen, welche aus Richtung Pollstiege zum Bustreff die Zufahrtsbeschränkung mit Ausnahme des Linienbus- und Taxiverkehrs verdeutlichen
- Prüfung der Integrationsmöglichkeit von 1-2 Carsharing-Parkplätzen oberirdisch oder in der Tiefgarage, auch als Angebot für die Bewohner der Innenstadt

**Weitere Mobilstationen**

- Im Zuge der Errichtung des zusätzlichen SPNV-Haltespunktes Mussum Einrichtung einer Mobilstation mit Linienbusbedienung (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.1) und überdachtem Haltestellenbereich mit DFI-Anzeige, mind. überdachten Radanlehnbügeln zzgl. Fahrradboxen (besser abschließbare Radabstellanlage), ein Carsharing-Fahrzeug, Taxiwartebereich, Kurzzeitparkplatz zzgl. P+R-Parkplätzen mit 2-4 Ladepunkten für E-Kfz, sanitäre Anlagen
- Weitere Mobilstationen bieten sich im Stadtbereich mittel- bis langfristig an, z.B. als nachträglicher Ausbau von Mobilpunkten (siehe Maßnahmensteckbrief 5.2). Potenziale könnten außerdem im Industriepark oder an der Fachhochschule bestehen.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.5.1 Fahrradparken am Bahnhof
- 1.5.2 Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt
- 1.8 Fahrradverleih ausbauen
- 2.5 Barrierefreiheit
- 3.1.1 Kurzfristige Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes
- 3.1.2 Mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven im Stadtbusnetz
- 4.4 Parkraumstrategie Innenstadt
- 4.5 Voraussetzungen für emissionsarmen/-freien Kfz-Verkehr
- 4.6 Förderung des Carsharings
- 5.3 Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung
- 10 Verkehrskonzept Innenstadt

**ZIELKONFLIKTE**

Flächenverfügbarkeit für Mobilstationen und notwendige Anlagen (Fahradparken, Carsharing-Stellplätze) etc. nicht überall gegeben, ggf. Zielkonflikte mit den Bedürfnissen anderer Verkehrsteilnehmer

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 5.2

VERKNÜPFUNG, MULTI- & INTERMODALITÄT, NEUE MOBILITÄTSFORMEN  
MOBILPUNKTE

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Deutsche Bahn  
StadtBus Bocholt GmbH  
ZVM Bus  
Zukunftsnetz Mobilität NRW  
ADFC  
Wohnungsunternehmen

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Mobilpunkte sind gegenüber Mobilstationen eher kleinere Verknüpfungspunkte, die auch dezentral in Quartieren liegen können. Sie können in Bocholt zum Beispiel Haltestellen des Linienbusverkehrs mit dem Radverkehr, Carsharing und einem Lastenradverleih verbinden. Ziel ist die Erweiterung des Mobilitätsangebotes, sodass für die Menschen für den jeweiligen Weg immer das passende Verkehrsmittel zur Verfügung steht und – zumindest zum Teil – auf einen privaten Pkw verzichtet werden kann.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

Mobilpunkte sind in Bocholt insbesondere in neu entstehenden Siedlungsgebieten zu empfehlen. Das Angebot einer Mobilstation sollte spätestens mit Einzug der ersten Bewohner zur Verfügung stehen. So können die zukünftigen Einwohner schon frühzeitig die Mobilitätsoptionen der Mobilstation in ihre Überlegungen einbeziehen – und ggf. auf einen Zweit- oder Drittwagen verzichten oder in Einzelfällen sich für eine Mobilität ohne privates Auto entscheiden. Das gilt insbesondere, wenn das Wohnquartier autoarm geplant ist, z.B. mit einem dezentralen Sammelparkplatz (siehe Maßnahmensteckbrief 9.2). Dabei ist es auch wichtig, das Angebot des Mobilpunkts zu bewerben, nach Möglichkeit mit Schnupperangeboten oder ggf. kostenvergünstigt für die Einwohner des Siedlungsgebietes.

Folgende Ausstattungselemente kommen für Mobilpunkte in Wohnquartieren in Bocholt in Frage:

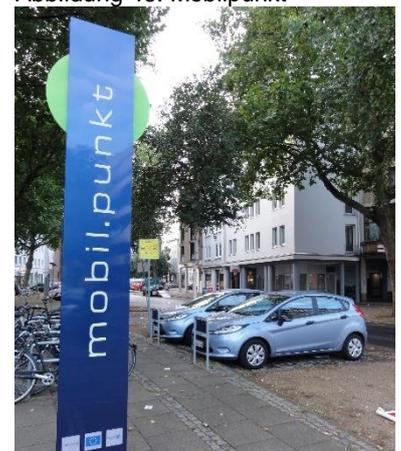
- überdachte Radabstellanlagen zzgl. abschließbarer Elemente (z.B. Fahrradboxen oder ein umzäunter Bereich)
- 1-2 Carsharing-Fahrzeuge
- nach Möglichkeit Kombination mit einer Bushaltestelle
- optional: 1 Lastenrad als Verleih-Angebot (z.B. in einer Fahrradbox)<sup>29</sup>
- optional: Fahrradwerkzeug/Flickzeug/Luftpumpe etc.

Mobilpunkte bieten sich in Bocholt integriert in folgende kommende/mögliche Siedlungsquartiere an:

- Siedlungsquartier kubaaai
- Siedlungsbereiche Rahmenplan-Nord, Schieve-Nord und –Süd
- Weberquartier
- Quartier Heutingsweg
- Weitere größere Siedlungserweiterungen mit > 150 Einwohnern

In bestehenden Wohnquartieren oder an bestehenden Gewerbestandorten (Industriepark, Robert-Bosch-Str., Schaffeldstr., ...) können zunächst Mobilstationen „light“ integriert werden, die ggf. zunächst nur aus hochwertigen

Abbildung 46: Mobilpunkt



<sup>29</sup> Für einen Lastenradverleih wären ein Betreiber und Zuständigkeiten für Wartung/Pflege/Unterhaltung zu klären. Bei Integration in Mobilpunkte könnte sich eine Kooperation zwischen ADFC, Carsharing-Anbietern, StadtBus GmbH und ggf. Stadt Bocholt (Anschubfinanzierung) anbieten, bei Integration in Wohnungsbauvorhaben sollte auch das jeweilige Wohnungsunternehmen Verantwortung übernehmen.

Überblick über Lastenrad-Leihmodelle in Deutschland: <https://www.cargobike.jetzt/tipps/staedteliste-sharing-systeme/>  
Beispiel Hamburg, Mobilstation inkl. Lastenrad: <http://www.mitte-altona.info/mobilstation-mitte-altona/>

und abschließbaren Fahrradabstellanlagen, einem Lastenrad sowie Fahrrad-Service material bestehen. Dabei bieten sich sehr verdichtete Quartiere an (bspw. im Bereich Buchenallee/Kiefernweg/Fichtenweg, im Bereich Mainstraße, am Theodor-Heuss-Ring (17-23)). Das Lastenrad kann dann z.B. auch in einer abschließbaren Garage untergebracht werden.

Verleihangebote an Mobilpunkten sollten in Wohnquartieren von Bewohnenden „einfach“ z.B. über eine Berechtigungs-Chipkarte sowie darüber hinaus für die Allgemeinheit über eine App (z.B. BuBIM-App des ZVM) buchbar und abrechenbar sein.

Darüber hinaus sind Mobilpunkte auch an bedeutenden Linienbushaltestellen in Quartieren sinnvoll (Kombination Bushaltestelle, (überdachte) Radabstellanlagen und/oder Fahrradboxen, ggf. ein Carsharing-Fahrzeug). Geeignete Haltestellen können mittelfristig zwischen der Stadt Bocholt und der StadtBus GmbH abgestimmt werden (z.B. Krankenhaus, Fachhochschule, Haltestellen der Regionalbusse). Auch diese Angebote sollten digital buchbar sein.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.8 Fahrradverleih ausbauen
- 4.6 Förderung des Carsharings
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung
- 9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

**ZIELKONFLIKTE**

Mobilpunkte in bestehenden Quartieren sind ggf. nur zu Lasten einzelner Parkstände umsetzbar

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 5.3

VERKNÜPFUNG, MULTI- & INTERMODALITÄT, NEUE MOBILITÄTSFORMEN  
B+R (P+R), MITFAHRERPAKPLÄTZE

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
StadtBus Bocholt GmbH  
ZVM Bus  
Landesbetrieb Straßen.NRW  
Kreis Borken  
Kreis Wesel

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Neben Mobilstationen und Mobilpunkten muss auch das Angebot des Bike and Ride (B+R) an Bushaltestellen verbessert werden. Park and Ride (P+R) ist für Bocholt für Auspendler am Bahnhof sowie am zukünftigen Bahnhof Mussum wichtig. Aufgrund der geringen Stadt- und Flächengröße eignet sich ein P+R-Ansatz eher nicht für Einpendler. Die Distanzen in die Innenstadt, gemessen von möglichen P+R-Parkplätzen (bspw. im Bereich Fachhochschule oder Werther Straße) sind zu gering, um Einpendler auf einen Umstieg in den Bus zu motivieren. Darüber hinaus müssten P+R-Parkplätze mit einem sehr eng getakteten ÖPNV verbunden werden (10 Minuten-Takt oder weniger), was für Bocholt derzeit nicht realistisch ist. P+R für Einpendler eignet sich in Bocholt vielmehr temporär, wie bereits praktiziert, im Zuge von Großveranstaltungen (Innenstadtkirmes, Open Air-Konzerte etc.).

Offizielle Mitfahrerparkplätze gibt es in Bocholt noch nicht. Der nächste liegt in Hamminkeln am Autobahnanschluss 3/Hamminkeln. Mitfahrerparkplätze fördern Fahrgemeinschaften und können daher einen Beitrag zur Reduzierung der Pkw-Pendlerverkehre leisten. Sie bieten sich in Bocholt nahe der Anschlüsse zu den regionalen Hauptverkehrsachsen B67 sowie L602/B473 an – insbesondere, weil die B67 in naher Zukunft bis Dülmen erweitert wird und damit auch ein schneller Straßennetzanschluss nach Münster bestehen wird. Da die vorgeschlagenen Parkplätze stadt- und siedlungsnah liegen und gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind ist zu empfehlen, zusätzlich zu Pkw-Parkplätzen abschließbare Radabstellanlagen zu integrieren.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**Bike and Ride (B+R):

- Umsetzung von Mobilpunkten und Mobilstationen mit hochwertigen Radabstellanlagen (siehe Maßnahmensteckbriefe 5.1 und 5.2)
- kurzfristige Ausstattung wichtiger Stadt- und Regionalbushaltestellen mit Radanlehnbügeln, je nach Flächenverfügbarkeit überdacht und zzgl. einer oder mehrerer Fahrradboxen; Vorschlag der StadtBus GmbH für wichtige Haltestellen anhand des Fahrgastaufkommens, Umsetzung durch die Stadt Bocholt (als Maßnahmenprogramm, siehe Maßnahmensteckbrief 1.5)
- mittelfristige Ausstattung aller weiteren Haltestellen in Bocholt mind. mit je zwei bis drei Radanlehnbügeln

Park and Ride (P+R)

- Erweiterung/Neuerrichtung von P+R im Rahmen der Mobilstationen Bahnhof und Mussum-Bahnhof (siehe Maßnahmensteckbrief 5.1)
- Angebot und Bewerbung von temporären P+R bei Großveranstaltungen ausgehend von Parkplätzen im äußeren (Innenstadt-) Bereich (z.B. Werther Straße/Rose, Fachhochschule, Aa-See); gebührenfreies Angebot der Parkplätze oder vergünstigtes Kombi-Angebot (Parkschein = Fahrschein für den Bus)

Mitfahrerparkplätze möglichst inkl. witterungsgeschützter und abschließbarer Radabstellmöglichkeiten, z.B.:

- Werther Straße (ggf. Integration in geplante Parkplatzflächen einer möglichen Mehrzweckhalle)
- Frankenstraße im Bereich Auffahrt L602
- Dingdener Straße Bereich Auffahrt B67
- ggf. auch Parkplatz Ostring Höhe Erich-Kästner-Straße (für Pkw erreichbar vom Ostring)
- Ausschilderung und Bewerbung der Parkplätze; Eintrag in das Landes-Online-Portal verkehr.nrw

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.5 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen
- 3.3 Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen
- 5.1 Mobilstationen
- 5.2 Mobilpunkte

**ZIELKONFLIKTE****KOSTEN**

€ € € € € laufend

Kosten z.T. bereits in anderen Steckbriefen hinterlegt, insb. in den Steckbriefen 1.5, 3.3 und 5.1

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

# 5.4

## VERKNÜPFUNG, MULTI- & INTERMODALITÄT, NEUE MOBILITÄTSFORMEN FALTRADMITNAHME IN BUS & BAHN



**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt (initiiierend, ggf. finanzielle Anreize)  
StadtBus Bocholt GmbH  
ZVM Bus  
VRR AöR

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Neben der Nutzung von Fahrradabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personennahverkehr kann für Fahrgäste auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads wichtig sein, weil z. B. keine geeignete Abstellmöglichkeit vorhanden ist oder das Fahrrad an der Zielhaltestelle wieder benötigt wird. Hierzu ist grundsätzlich eine Mitnahme im Mehrzweckbereich eines Busses oder in Zügen vorgesehen. Diese Flächen sind oftmals klein und stehen zunehmend in Konkurrenz zu anderen Geräten (wie z.B. Rollstühlen/Rollatoren/Kinderwagen/Gepäck). Abhängig von der Situation und dem verfügbaren Platz entscheidet im Einzelfall das Fahrpersonal über die Beförderungsmöglichkeit. Falträder können im Gegensatz zu Fahrrädern zusammengeklappt als Gepäckstück transportiert werden, sodass sie uneingeschränkt und kostenlos mitgeführt werden können. Zur Förderung von Falträdern können diese vergünstigt angeboten werden.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**

Falträder können als Angebot der StadtBus Bocholt GmbH, des ZVM Bus und des lokalen ADFC beworben und auch vergünstigt angeboten werden (ggf. nur in Kombination mit dem Erwerb eines ÖPNV-Zeittickets). Ein Best Practice-Beispiel ist das Faltrad, das in Zusammenarbeit des RMV und des ADFC vergünstigt angeboten wird.<sup>30</sup> Auch beim RVM gibt es auf der Schnellbuslinie S70 ein derartiges Projekt in Kooperation mit einem Fahrradhandel aus Schöppingen.

- Absprache mit dem lokalen ADFC sowie der StadtBus GmbH, dem VRR und dem ZVM Bus zur Bewerbung von Falträdern
- nach Möglichkeit Angebot eines vergünstigten Faltrades, alternativ „Schnupperangebot“ mit günstiger Leihmöglichkeit eines Faltrades für z.B. 2-4 Wochen
- Einbezug eines oder mehrerer lokaler Fahrradhändler als Kooperationspartner

Abbildung 47: Faltrad



Quelle: ADFC Schwalmstadt

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 5.5 Neue und zukünftige Mobilitätsformen

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>30</sup> <https://www.adfc-schwalmstadt.de/meldungen/aktuell/341-verguenstigte-konditionen-fuer-faltraeder.html>

## 5.5

VERKNÜPFUNG, MULTI- & INTERMODALITÄT, NEUE MOBILITÄTSFORMEN  
NEUE UND ZUKÜNFTIGE MOBILITÄTSFORMEN

**PRIORITÄT** ● niedrig ○ mittel ○ hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035(+) **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Externe Dienstleister  
Zukunftsnetz Mobilität NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Mit Elektrokleinstfahrzeugen wie E-Tretrollern werden Hoffnungen der Stärkung des ÖPNVs verbunden, indem sie als Zubringer zu Haltestellen fungieren und so die vernetzte Mobilität fördern. Aktuelle Erfahrungen zeigen auch Risiken: das sind insbesondere die Verschärfung von Flächenkonflikten und erhöhte Unfallzahlen, wenn zum Beispiel E-Tretroller fälschlicherweise auf Gehwegen genutzt werden oder auf Radwegen – wie es nach eKfV vorgesehen ist - hinzukommen. Auch falsch abgestellte Fahrzeuge behindern andere Verkehrsteilnehmende. Zudem besteht die Vermutung, dass Kleinstfahrzeuge nicht kurze Autofahrten substituieren, sondern eher zu Lasten des Fuß-/Radverkehrs- und ÖPNV-Anteils gehen<sup>31</sup>. Der Beitrag zur Verkehrswende ist aktuell als gering einzuschätzen. In Bocholt gibt es aktuell kein Verleihangebot von E-Tretrollern oder ähnlichen Kleinstfahrzeugen. Möglich ist aber, dass entsprechende Anbieter in den nächsten Jahren auch die mittelgroßen und kleineren Städte als Markt entdecken. Daher werden im Folgenden grundsätzliche Empfehlungen zum Umgang mit diesen Angeboten gegeben.

Die Entwicklung des autonomen Fahrens - sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im ÖPNV – kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Im ÖPNV laufen erste Pilotversuche auf Teststrecken, zum Beispiel in Monheim. Im MIV gibt es, abgesehen von Testfahrten einzelner Automobilhersteller, noch keinen praktischen Einsatz autonomer Fahrzeuge. Auch zu Potenzialen und Risiken einer massenhaften Verbreitung autonom fahrender Pkw gibt es derzeit noch keine fundierten Erkenntnisse.<sup>32</sup>

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**Umgang mit Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen

Sollten Verleihanbieter von E-Tretrollern zunehmend in Mittelstädten aktiv werden, sollte die Stadt Bocholt zusammen mit dem Zukunftsnetz.Mobilität NRW Regeln festlegen, nach denen Verleihanbieter in Bocholt tätig werden dürfen. Hinweise zum Umgang mit Verleihanbietern liefert die Muster-Vereinbarung des Zukunftsnetz Mobilität NRW<sup>33</sup>. Folgende Regelungen wären in diesem Fall zu empfehlen:

- es sollten Zonen festgelegt werden, in denen E-Tretroller dauerhaft abgestellt/„zurückgegeben“ werden müssen sowie Ausschlusszonen, in denen kein Parken der E-Tretroller erlaubt ist (zum Beispiel in der Fußgängerzone, im Langenbergpark)
- Anbieter müssen auf das korrekte Abstellen der E-Tretroller hinwirken und ggf. ihre Nutzer sanktionieren. Die Stadt sollte bei wiederholtem Fehlverhalten ebenfalls Sanktionsmöglichkeiten (bspw. Strafzahlungen) gegenüber dem Anbieter ergreifen.

Abbildung 48: E-Tretroller



<sup>31</sup> Befragungen aus Paris zeigen, dass nur ca. 8 % der Nutzenden die E-Tretroller anstatt des eigenen Pkws nutzen (vgl. Website UBA: <https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#aktuelles-fazit-des-uba>)

<sup>32</sup> So wird in der Fachwelt zum Teil die Hoffnung geäußert, autonom fahrende Pkw als Sharing-Angebot könnten private Pkw ersetzen und durch intelligente Fahrtenbündelung Verkehr verringern. Es gibt aber auch Befürchtungen, dass eine Verbreitung autonomer Pkw in Privatbesitz zu vielen Leerfahrten und ggf. zu mehr Verkehr führen könnte. Im Allgemeinen wird zumindest angenommen, dass sich der Parkraumbedarf in Städten reduzieren könnte.

<sup>33</sup> <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/tretroller-sharing-neues-beratungsangebot>

- Integration eines Beschwerdemanagements als Ansprechpartner für die Bevölkerung. Eine Kontaktnummer sollte sich als schnelle Anlaufstelle auf den E-Tretrollern befinden.
- Ähnlich zum Evaluationsbericht von Fahrradverleih Anbietern sollten sich auch E-Tretroller-Anbieter verpflichten, nichtpersonengebundene Daten in Berichtsform der Stadt Bocholt zur Verfügung zu stellen. Dies beinhaltet bspw. Ausleihquoten und Start-Ziel-Beziehungen. Diese Daten können zur notwendigen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur genutzt werden.
- In Städten mit E-Tretroller-Verleihsystemen hat sich gezeigt, dass die Nutzenden über die geltenden Regelungen, wo und wie die E-Scooter genutzt werden dürfen, nicht ausreichend informiert sind. In der Folge kommt es zu Unfällen. Um Unfällen vorzubeugen und einen angemessenen Gebrauch zu fördern, sollten sowohl der E-Tretroller-Anbieter als auch die Stadt Bocholt die Bevölkerung über entsprechende Kampagnen (in sozialen Netzwerken, im öffentlichen Raum) informieren.

Im Falle einer Verbreitung von E-Tretrollern in Bocholt würde der ohnehin bestehende Bedarf zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur (siehe Maßnahmenfeld 1.4) sowie an Radabstellanlagen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.5) weiter steigen. Darüber hinaus bedürfte es einer Kommunikationsstrategie zum Umgang mit E-Tretrollern. Des Weiteren müsste eine Integration dieser in Mobilstationen, Mobilpunkte (siehe Maßnahmensteckbriefe 5.1 und 5.2) sowie in das Tarifsystem des ÖPNV (siehe Maßnahmensteckbriefe 3.4 und 5.6) geklärt werden. Letztendlich wäre auch die Mitnahme der E-Tretroller in Bus und Bahn (siehe Maßnahmensteckbrief 5.4) ein weiterer thematischer Fokus.

#### Umgang mit autonomen Fahrzeugen

- im ÖPNV: Es sollten fundierte Erkenntnisse zum Potenzial, zu Kosten inkl. Folgekosten und zur Marktreife autonom fahrender (Klein-)Busse abgewartet werden. Mittel- bis langfristig sollten auf dieser Basis Chancen und Grenzen für Bocholt eruiert werden, zum Beispiel der Einsatz autonom fahrender Kleinbusse in einem AST- oder On Demand-System (siehe Maßnahmensteckbrief 3.1.4).
- im MIV: Hier kann die Stadt Bocholt nicht steuernd oder vorbereitend eingreifen, sollte aber die Entwicklungen und Verbreitungen von autonomen Pkw und wissenschaftliche Erkenntnisse zum Verkehrsaufkommen sowie Parkraumbedarf im Blick behalten, sodass Auswirkungen auf die kommunale Infrastruktur frühzeitig erkannt werden.

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- 1.5 Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen
- 3.1.4 Weiterentwicklung des AST-Systems zum On-Demand-Verkehr
- 3.4 Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems
- 3.5 Professionalisierung und Ausweitung des Marketings und der Kommunikation
- 5.1 Mobilstationen
- 5.2 Mobilpunkte
- 5.4 Faltradmitnahme in Bus und Bahn
- 5.6 Digitalisierung und Vernetzung

#### **ZIELKONFLIKTE**

E-Tretroller verschärfen Nutzungskonflikte auf Geh- und Radwegen, sodass eine Anpassung insb. der Radwegeinfrastruktur zu empfehlen ist

#### **KOSTEN**

€ € € € € laufend

**Keine direkten personellen/infrastrukturellen Kosten**

#### **KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 5.6

VERKNÜPFUNG, MULTI- & INTERMODALITÄT, NEUE MOBILITÄTSFORMEN  
DIGITALISIERUNG UND VERNETZUNG

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
StadtBus Bocholt GmbH  
ZVM Bus  
VRR AöR  
Zukunftsnetz.Mobilität NRW  
Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Mit der Stärkung der Angebote des ÖPNV, von Sharing-Systemen (siehe Maßnahmensteckbriefe 1.8 und 4.6) und deren Integration in Mobilstationen oder Mobilpunkte (siehe Maßnahmensteckbriefe 5.1 und 5.2) werden auch Ziele verbunden, die Mobilitätsangebote besser zugänglich zu machen. Dazu sollte auch eine Digitalisierung gehören, sodass Fahrzeuge, Fahrradboxen oder ÖPNV-Fahrscheine digital bezogen werden können. Darüber hinaus ist zu empfehlen, weitere Mobilitätsaktivitäten und -informationen sowie Hinweise zu Mitmachangeboten, Aktionen und Kampagnen zu integrieren.

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**Integration von Mobilitätsangeboten in eine übergeordnete Plattform

Mit der BuBiM-Plattform des ZVM gibt es eine regionale digitale Plattform für das Münsterland, die auch in Form einer App Mobilitätsangebote bündelt. Bereits heute können die optimalen Routen unter Einbeziehung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Carsharing, Taxi, Radverkehrsnetz, Fahrradverleihstationen) berechnet und z.T. auch Fahrkarten oder Taxifahrten über die App gebucht werden. Anstatt vieler kommunalbezogener Plattformen sollte BuBiM kontinuierlich mit den kommunalen Mobilitätsangeboten ausgebaut werden (Federführung durch den ZVM). Schritt für Schritt sollten über Fahrkarten und Taxidienstleistungen hinaus weitere Angebote zentral über die Plattform gebucht und abgerechnet werden können. Bocholt sollte seine Mobilitätsangebote in Abstimmung mit dem ZVM und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW schrittweise einpflegen. Dazu können zum Beispiel folgende gehören:

- Radwegenetz, abschließbare Fahrradabstellmöglichkeiten und Leihrad-Angebot (siehe Maßnahmensteckbriefe 1.5.1, 1.5.2 und 1.8)
- kommunale ÖPNV-Angebote, möglichst mittel- bis langfristig mit einem „Bestpreis-System“, das einmal monatlich alle Fahrten zu einem bestmöglichen Preis zusammenrechnet (siehe Maßnahmensteckbrief 3.4, z.B. automatischer Kauf einer Monatsfahrkarte ab einer Mindesthöhe der Fahrtgebühren)
- Informationen zu Parkmöglichkeiten in Parkbauten, ggf. mit Echtzeitdarstellung der Auslastung / Daten des Parkleitsystems (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4)
- Carsharing-Fahrzeuge (siehe Maßnahmensteckbrief 4.6)
- Mobilitätsangebot von Mobilstationen, Mobilpunkten, Mitfahrerparkplätzen und abschließbare Radabstellmöglichkeiten an Haltestellen (siehe Maßnahmensteckbriefe 5.1 bis 5.3)
- zuverlässige Echtzeitinformationen (Umstiege, Störungen, Alternativen)
- Prüfung der Integration weiterer Angebote, z.B. der Bürgerbusinitiative in Suderwick/Dinxperlo

Informationsangebot der Stadt Bocholt

Über die Einbindung der Bocholter Mobilitätsangebote in die BuBiM-Plattform hinaus ist zu empfehlen, auch kommunal verstärkt Informationen zu digitalisieren, einfacher zugänglich zu machen und zu bündeln. Dazu müsste eine zentrale, übersichtliche und leicht zu findende Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger auf [www.bocholt.de](http://www.bocholt.de) und nach Möglichkeit in einer städtischen App geschaffen werden. Hinsichtlich der Mobilitätsangebote (Information und Buchung) ist eine Verbindung zur BuBiM-Plattform sinnvoll. Darüber hinaus können weitere kommunal relevante Inhalte integriert werden, die z.T. schon auf der Internetseite der Stadt verfügbar sind, bspw.:

- Digitale Innenstadtkarte mit Information zu Geschäften, Gastronomie, Freizeitzielen (auch Schnittstelle zum Fußgängerleitsystem Innenstadt), Ladezonen (siehe Maßnahmensteckbrief 6.1)
- Fahrradkarten nicht nur für den Alltagsverkehr, sondern auch Freizeitverkehr (Radtouren sowohl als digitaler Radroutenplaner als auch als Download als gpx/gpx-Datei)

- Informationen zum Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmensteckbrief 8.2 und 8.3) inkl. Download von Informationsmaterial und Schulwegplänen
- Information zu öffentlichen/halböffentlichen Lademöglichkeiten für E-Autos (siehe Maßnahmensteckbrief 4.5), für E-Bikes bzw. Pedelecs
- Informationen zu Veranstaltungen, Aktionen, Mitmachangeboten (siehe Maßnahmensteckbrief 8.4)
- Baustelleninformationen und Informationen zu geplanten Baumaßnahmen auf Straßen
- Kontaktmöglichkeit

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.5.1 Fahrradparken am Bahnhof
- 1.5.2 Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt
- 1.6 Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst
- 1.8 Fahrradverleih ausbauen
- 3.4 Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 4.5 Voraussetzungen für emissionsfreien/-armen Kfz-Verkehr
- 4.6 Förderung des Carsharings
- 5.1 Mobilstationen
- 5.2 Mobilpunkte
- 5.3 Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze
- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- 8.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 8.3 Schulisches Mobilitätsmanagement
- 8.4 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung

**ZIELKONFLIKTE**

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung sollte beachtet werden, dass ältere Menschen (derzeit digitalisierte Produkte z.T. weniger intuitiv nutzen können (die Smartphone-Verbreitung nimmt aber auch in den älteren Jahrgängen weiter zu). Darüber hinaus kann einigen Menschen die Zugangsmöglichkeit zu digitalisierten Produkten verwehrt sein.

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.6 Handlungsfeld 6: Wirtschaftsverkehr

Bocholt ist im Westmünsterland der Wirtschaftsschwerpunkt und hat durch den großen Industriepark sowie mehrere mittelgroße und kleinere Gewerbegebiete auch überregional eine Bedeutung als Wirtschaftsstandort. Für die Wirtschaft ist die Verkehrsanbindung ein entscheidender Standortfaktor. Hier besteht eine größtenteils gute Anbindung an die Bundesstraßen, dauerhafte Staulagen im Stadtgebiet gibt es nicht. Der Schienengüterverkehr spielt (mittlerweile) keine Rolle mehr in der Verkehrsanbindung Bocholts. Eine Potenzialstudie zum Industriestammgleis Bahnhof – Industriepark läuft derzeit.

Einige Quell- und Zielverkehre der Gewerbe- und Industriestandorte verlaufen teilweise über Stadtstraßen mit Wohnbebauung und führen dort zu entsprechenden Emissionen (z.B. über Abschnitte der Dinxperloer Straße, über die Franzstraße oder über den Stenerner Weg). Auch das steigende Volumen der Paketdienstleister/Zusteller führt zu Beeinträchtigungen: So fahren Lieferwagen auch abseits der ausgewiesenen Ladezeiten in die Fußgängerzone Innenstadt ein.

Die Stärken-Schwächen-Analyse hat unter Berücksichtigung der genannten Einflüsse die folgenden vorrangigen Handlungsbedarfe herausgearbeitet:

- Entwicklung von Maßnahmenstrategien, den innerstädtischen Lieferverkehr verträglicher abzuwickeln und die Fußgängerzone zu entlasten (im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen für die Innenstadt)
- Überprüfung von Optimierungsmöglichkeiten für durch Kfz- und Lkw-Verkehre beeinträchtigte Hauptstraßenabschnitte in Wohnlagen unter Berücksichtigung weiterer Maßnahmen (Weiterentwicklung des Straßennetzes, Radverkehr, Fußverkehr, Straßenraumgestaltung)
- Darstellung der Perspektiven der Schienengüterverkehrsanbindung Bocholts

### 4.6.1 Grundsätze und Zielsetzung

Zielsetzung des Handlungsfeldes Wirtschaftsverkehr ist die Erhaltung der Erreichbarkeiten der Stadt und Stadtteilzentren für den Wirtschaftsverkehr und zugleich eine Reduzierung der negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs. Neben Zielen, den Wirtschaftsverkehr besser zu organisieren und zu lenken, bestehen Wechselwirkungen zu den anderen Handlungsfeldern (wie z.B. zum Verkehrskonzept Innenstadt, siehe Handlungsfeld 10).

### 4.6.2 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht des Mobilitätskonzeptes sowie Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 6.1 bis 6.3 abgeleitet (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr - Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035	Daueraufgabe
<b>6.1 Verträgliche Abwicklung innerstädtischer Lieferverkehre</b>	mittel	x	x		
<b>6.2 Optimierung der Lkw-Führung</b>	niedrig	x			
<b>6.3 Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur</b>	niedrig	x	x	x	x

## 6.1

WIRTSCHAFTSVERKEHR  
VERTRÄGLICHE ABWICKLUNG INNERSTÄDTISCHER LIEFERVERKEHRE

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Wirtschaftsförderung  
IHK/HWK  
Bocholter Einzelhändler  
Logistikdienstleister

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Lieferverkehre sind einerseits auf Haltemöglichkeiten in möglichst geringer Entfernung zu den Anlieferungszielen angewiesen, um die Zeitverluste durch Auslieferungs- bzw. Be- und Entladevorgänge so gering wie möglich zu halten. Andererseits führen Lieferverkehre vor allem in der Innenstadt zu Nutzungskonflikten, die auch die Attraktivität der Bocholter Fußgängerzone einschränken.

Maßnahmenansätze sind die Prüfung der vorhandenen Lieferzonen und ggf. weitere Empfehlungen für Ladezonen im Umfeld der Fußgängerzone bzw. im Bereich der Innenstadt, sodass Lieferfahrzeuge abseits der vorgesehenen Ladezeiten im direkten Umfeld der Fußgängerzone aufgefangen werden. In der Bocholter Innenstadt bestehen derzeit 10 Ladezonen von unterschiedlicher Größe, Qualität und Nutzungsmodalitäten. Wie Abbildung 51 zeigt, verteilen sich die bestehenden Ladezonen (mit einer Ausnahme) eher entlang einer Ost-West-Achse innerhalb des Innenstadtringes. Hierauf aufbauend wurden erste Empfehlungen für Bereiche abgeleitet, in denen weitere Lieferzonen geprüft werden sollten. Sie sollten einerseits in der Nähe der Fußgängerzone liegen, andererseits mit den bestehenden Parkraumbedarfen sowie der Parkraumstrategie für die Innenstadt abgestimmt werden (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4): Wie die Parkraumanalyse gezeigt hat, gibt es in der Innenstadt keinen Mangel an Parkplätzen. Zudem wird mit der Parkraumstrategie das Ziel verfolgt, den öffentlichen Straßenraum weiter zu entlasten. Daher steht die Einrichtung weiterer Lieferzonen nicht im grundsätzlichen Konflikt zum Parkraumbedarf.

Die Erhebung der Ladezonen hat außerdem ergeben, dass zwar i.d.R. eine Beschilderung vorhanden ist. Sie ist aber uneinheitlich und z.T. nicht sofort ersichtlich. Zusätzliche Markierungen der Ladezonen fehlen in vielen Fällen. Ggf. auch aus diesen Gründen wurden einige Ladezonen von Pkw beparkt, wobei nach subjektivem Eindruck keine Ladevorgänge ersichtlich waren. Für die Ladezonen ist daher eine einheitliche und eindeutige Beschilderung und zusätzliche Markierung zu empfehlen.

Aufbauend auf einem optimierten Konzept von Ladezonen ist ein Pilotversuch zur City-Logistik-Konzept zu empfehlen. In diesem sollten zunächst versuchsweise einzelne Akteure des Handels eingebunden werden und Lieferwege verstärkt über Lastenräder oder Handkarren (ausgehend von Lieferzonen) integriert werden. Ein City-Logistik-Konzept kann dazu beitragen, den notwendigen Lieferverkehr in der Innenstadt zu bündeln, möglichst stadtverträglich abzuwickeln und nach Möglichkeit zu reduzieren.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Ladezonen (kurzfristig):

- Erhebung der derzeitigen Ladezonen-Standorte in der Innenstadt (ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erfolgt)
- Prüfung zusätzlicher Ladezonen in der Innenstadt, z.T. unter Umnutzung von Parkständen (erste Prüfeempfehlungen siehe
- Abbildung 51; sofern die Königstraße westlich des Parkhauses Nähkasten für den allgemeinen Verkehr gesperrt wird (siehe Maßnahmensteckbrief 10.1), wären für die dortigen Ladeverkehre entweder Zufahrtberechtigungen zu regeln oder in der Nähe zusätzliche Ladezonen auszuweisen.
- Einheitliche sowie offensichtliche Beschilderung und Bodenmarkierung von Ladezonen (siehe Abbildung 49)
- Intensivierung der Kontrollen des Ordnungspersonals im Bereich der Innenstadt und konsequente Sanktionierung bei Verstößen (sowohl Einfahrten in die Fußgängerzone außerhalb der Ladezeigen, als auch unzulässiges Parken im Bereich der Ladezonen)
- ca. ein Jahr nach Umsetzung weiterer Ladezonen Stichprobenevaluation, um Annahme der Ladezonen und ggf. weitere (Änderungs-)Bedarfe festzustellen

Abbildung 49: Ladezone inkl. Bodenmarkierung



Abbildung 50: Lastenrad zur Feinverteilung



**City-Logistik-Pilotprojekt (kurz- bis mittelfristig):**

- Übernahme der initiierenden, koordinierenden und beratenden Funktion durch die Stadt Bocholt, Kommunikation eines Ansprechpartners in der Verwaltung für Fragen/Anregungen zu Ladezonen. Laufender Austausch und Input über das Zukunftsnetz NRW.
- Erarbeitung eines City-Logistik-Konzeptes in Abstimmung mit IHK/HWK sowie der Wirtschaftsförderung, vorzugsweise zunächst als Pilotprojekt und in kleinem Rahmen, z.B. branchenspezifisch; ausgehend von Ladezonen Belieferung von Geschäften mit Handkarren und Lastenrädern (durch einen Dienstleister oder ggf. als Selbstabholung der beteiligten Geschäftsinhaber)
- Privilegierung von Lieferfahrzeugen der Partner eines City-Logistik-Konzeptes auf Ladezonen oder Ausweisung spezieller Ladezonen für die City-Logistik
- Identifizierung von geeigneten Innenstadt-Akteuren/Einzelhändlern, die sich pilotweise an einem City-Logistik-Projekt beteiligen (Ansprache z.B. über die Wirtschaftsförderung)
- Motivation der Partner für ein City-Logistik-Konzept (z.B. durch Werbeflächen auf den eingesetzten Lastenrädern und öffentlichkeitswirksame Auszeichnung teilnehmender Betriebe, Unternehmen und Einzelhändler; ggf. auch Anschubfinanzierung durch die Stadt Bocholt)
- bei Erfolg Ausbau des City-Logistik-Konzeptes mit mobilen Lkw-Wechselbrücken, Mikrodepots und Paket-schließfächern. Nachfolgend kann das City-Logistik-Konzept durch weitere Fahrzeuge (E-Lieferfahrzeuge), feste Umschlagpunkte (z.B. leerstehenden Ladenlokale) dienstleisterübergreifend ausgebaut werden.

**„Push- und Pull“-Konzept zur Freihaltung der Fußgängerzone (mittelfristig):**

Neben den vorgenannten Angeboten für Logistik-/Paketdienstleister können optional auch weitere Maßnahmen ergriffen werden, um abseits der ausgewiesenen Ladezeiten die Fußgängerzone durch „harte“ Maßnahmen vom Lieferverkehr zu befreien (wie bspw. in der Koblenzer Altstadt):

- Einsatz von versenkbaren Pollern im Bereich der für Lieferfahrzeuge möglichen Zufahrten in die Fußgängerzone, die ausschließlich während der zulässigen Ladezeiten Zufahrt gewähren und/oder nur für Partner eines Konzeptes City-Logistik passiert werden können (z.B. über Ausgabe von Transponder-Geräten)
- Gewährleistung der Zufahrt für Rettungsdienste, Ausnahmegenehmigungen für Handwerker, einzelne Anlieger sowie in einigen Bereichen für den Linienbusverkehr müssen integriert werden

Ein Konzept, das auf (absenkbare) Poller und harte Zufahrtsbeschränkungen setzt, muss gründlich abgewogen und mit dem Sicherheitskonzept der Stadt Bocholt für die Innenstadt und Großveranstaltungen abgestimmt werden (zum Sicherheitskonzept Innenstadt existiert bereits eine Arbeitsgruppe).

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 10.1 Verkehrsführung zentrale Innenstadt

**ZIELKONFLIKTE**

Möglicher Einsatz von absenkbaeren Pollern muss umfassend mit dem Zugangsverkehr von Anliegern, Linienbusverkehr, Rettungsdiensten und weiteren Akteuren (Handwerker, Pflegedienstleistern etc.) abgestimmt werden

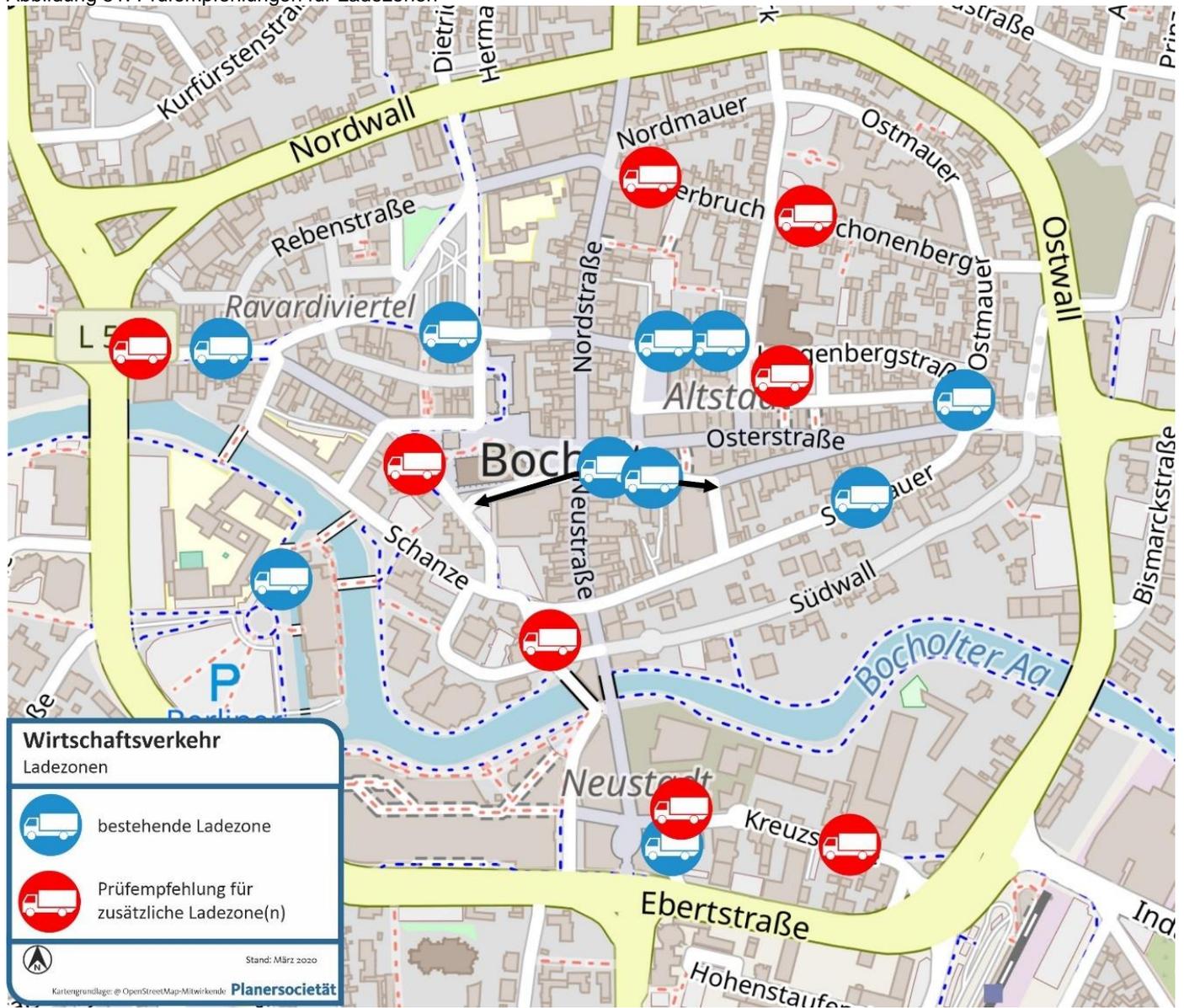
**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

Abbildung 51: Prüfeempfehlungen für Ladezonen



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

# 6.2

## WIRTSCHAFTSVERKEHR OPTIMIERUNG DER LKW-FÜHRUNG



**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035

**REGIONSRELEVANZ**

### AKTEURE

Stadt Bocholt  
Wirtschaftsförderung  
IHK & HWK  
Unternehmen der Gewerbestandorte  
Straßenbaulastträger Kreis Borken und Straßen.NRW

### ZIELBEZUG

- A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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

Lkw-Verkehre sollen aufgrund ihrer Lärm- und Schadstoffemissionen sowie ihres Gewichts auf dem Vorrangstraßennetz abgewickelt und aus dem nachgeordneten Straßennetz möglichst herausgehalten werden. Bereiche des Vorrangstraßennetzes in Wohnlagen sollen, soweit möglich, vom Lkw-Verkehr entlastet werden. Wo möglich, kommen hier eher Alternativrouten oder deutlichere Wegweisungen in Frage, die den Lkw-Verkehr auf dem Vorrangstraßennetz bündeln. Dazu gehört auch Herstellern von Lkw-Navigationsgeräten über die bevorzugten Schwerlast-routen im Straßennetz zu informieren. Aufgrund der gewachsenen Standorte von Gewerbe und Industrie in Bocholt, z.T. in Wohnlagen (z.B. Standorte Franzstraße, Stenerner Weg), ist es aber nicht immer möglich, Lkw-Verkehre in weniger sensible Bereiche zu verlagern.

### BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

- Definition und Verbreitung einheitlicher Bezeichnungen für Gewerbe- und Industriegebiete auf Wegweisern (ggf. auch mit einem Buchstaben- oder Nummernsystem) und Kommunikation an die Unternehmen zur Verwendung der Namen/Buchstaben/Nummern auf Unterlagen und Anfahrtsbeschreibungen)
- Überprüfung und Anpassung der Wegweisung für den Regional- und Fernverkehr im übergeordneten Straßennetz in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Kreis Borken entsprechend vorgenannter Bezeichnungen
- Prüfung, in wieweit eine Bündelung des Lkw-Verkehrs auf weniger sensiblen Routen möglich ist: zur Entlastung der Franzstraße vom Lkw-Verkehr, indem Lkw-Verkehre über Im Königsesch sowie Industriestraße geleitet werden und Grundstücke für den Lkw-Verkehr soweit wie möglich von hier erschlossen werden (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1 und Maßnahmenfeld 4.3 zur Entlastung der Franzstraße unter Beachtung möglicher Wechselwirkungen mit der Münsterstraße)
- Kartierung eines Lkw-Vorrangstraßennetzes und Meldung dieses an die gängigen Hersteller von Routing- und Navigationssystemen (Kooperation mit dem Projekt des NRW-Verkehrsministeriums und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“)
- Bei Entwicklungen im Straßennetz (z.B. Nordring, Ostring, siehe Maßnahmenfeld 4.2) konsequente Lenkung des Lkw-Verkehrs über diese weniger sensiblen Straßen. Wenn gute Alternativen geschaffen wurden, ggf. Anordnung von Lkw-Durchfahrtsverboten in parallelen Straßen, um diese zu weiter entlasten (z.B. Dinxperloer Straße, Herzogstraße)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement, um durch innerbetriebliche Maßnahmen unternehmensbezogene Verkehre zu reduzieren (siehe Maßnahmenfeld 8.2)

### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 4.1 Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 8.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

### ZIELKONFLIKTE

Umfangreiche Abstimmung mit den Unternehmen notwendig, um Konflikte zu vermeiden und Lkw-Routen auf Bedürfnisse abstimmen zu können

### KOSTEN

€ € € € € laufend

### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch



## 6.3

WIRTSCHAFTSVERKEHR  
ENTWICKLUNG & INSTANDHALTUNG DER INFRASTRUKTUR
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**
**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗
**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Wirtschaftsförderung  
Stadtplanung  
Unternehmen der Gewerbestandorte  
Deutsche Bahn

**ZIELBEZUG**

- A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Verkehrsinfrastrukturen sind grundsätzliche Voraussetzung für den Wirtschaftsverkehr. Dementsprechend muss zur Abwicklung der Güterverkehrsmengen eine funktions- und leistungsfähige Straßeninfrastruktur vorgehalten werden, die zudem unerwünschte Verkehre aus sensiblen Bereichen heraushält (siehe Maßnahmenfeld 4.2 sowie Maßnahmensteckbrief 6.2). Mit dem Masterplan Schienengüterverkehr<sup>34</sup> besteht auch angesichts steigender Güterverkehrsmengen das bundespolitische Ziel, die Schiene als Güterverkehrsträger (wieder) zu stärken. Dazu sind Schienenanbindungen der Gewerbe- und Industriestandorte notwendig, die vorgehalten, erschlossen oder wieder nutzbar gemacht werden müssen. Für das Industriestammgleis in Bocholt läuft derzeit eine Studie, die Aufschluss über dessen Zukunftspotenzial und Kosten für die Erhaltung liefern wird.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

- Weiterentwicklung des Straßennetzes (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1 und Maßnahmenfeld 4.2)
- Optimierung der Lkw-Führung bei gleichzeitiger Entlastung sensibler Bereiche (siehe Maßnahmensteckbrief 6.2)
- In Anbetracht der Bestrebungen und auch aktuellen sowie zukünftigen Notwendigkeiten, den Güterverkehr auf der Schiene gegenüber der Straße zu stärken, möglichst Erhaltung des Industriestammgleises in den Industriepark (Studie hierzu läuft derzeit).

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.1 Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz
- 6.2 Optimierung der Lkw-Führung

**ZIELKONFLIKTE****KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**
 € € € € € **laufend**

Kosten v.a. auch für die Instandhaltung des Industriestammgleises

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**
 niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>34</sup> siehe Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

## 4.7 Handlungsfeld 7: Verkehrssicherheit und sichere Mobilität

Die Sicherheit im Verkehr wird vorwiegend durch das Verkehrsverhalten sowie durch die Infrastruktur determiniert. Auf beide Faktoren kann die Stadt Bocholt weiterhin sowie auch verstärkt Einfluss nehmen und besonders schutzbedürftigen Personengruppen eine lebenswerte und sichere Mobilität bieten. Im Fokus der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit stehen sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit:

**Vision Zero**, ein Ziel, das auch das Land NRW verfolgt, sieht vor, dass Verkehrswege und Verkehrsmittel so gestaltet werden, dass es perspektivisch keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt. Diese Zahlen können jährlich überprüft werden und messen objektiv die Veränderungen in der Verkehrssicherheit in der Stadt Bocholt.

**Rücksichtnahme und subjektive Sicherheit** lassen sich schwerer messen, sind jedoch zentral für ein sicheres Miteinander im Verkehr und eine Teilhabe am Verkehr für alle. Ziel ist, dass jede Person jeden Tag im Jahr zu jeder Uhrzeit selbstständig mobil sein kann.

### 4.7.1 Handlungsbedarf Verkehrssicherheit

Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit bedarf vor allem einer ämterübergreifenden und akteursübergreifenden Zusammenarbeit und somit auch einer regelmäßigen Kommunikation. Schlüsselakteure in der Stadt Bocholt sind dabei die Stadtverwaltung (z.B. Verkehrsplanung, Ordnungsamt und Schulamt), die Kreisverwaltung Borken und direkte wie indirekte Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, wie Polizei, Verkehrswacht, Bildungseinrichtungen (Kitas, Schulen), Fahrschulen, Vereine (z.B. ADFC) und viele weitere.

Während präventive Maßnahmen, wie Verkehrserziehung, oftmals nicht direkt in den Händen der Stadtverwaltung liegen, nimmt diese jedoch eine zentrale Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit ein. Repressive Maßnahmen, zum Beispiel in der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes, kann die Stadtverwaltung Bocholt selbst übernehmen, ist jedoch auch auf die Zusammenarbeit mit der Polizei angewiesen.

Die Stadt Bocholt hat bereits Maßnahmen eingeführt, die angesichts steigender Unfallzahlen, insb. im Radverkehr<sup>35</sup>, fortgesetzt und z.T. auch intensiviert werden müssen. Zielgruppenarbeit wurde vor einigen Jahren in Hinblick auf erste Schulwegpläne durchgeführt, wobei eine zentrale Koordinierung fehlt und eine infrastrukturelle Sicherung mehr forciert werden sollte. Dies sollte Hand in Hand mit dem schulischen Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmensteckbrief 8.3) erfolgen.

Folgende Handlungsfelder wurden in der Analyse identifiziert:

- Ausbau der Verkehrssicherheitsarbeit und verstärkte Koordination
- Ausbau der zielgruppenspezifischen Programme für die Verkehrssicherheitsarbeit, ausgehend von sicheren Schulwegen
- Weiterführung/Intensivierung und Durchführung von Verkehrssicherheitskampagnen

### 4.7.2 Grundsätze und Zielsetzung

Die Verkehrssicherheit ist grundsätzlich in allen verkehrlichen Planungen zu beachten und wird in Bocholt bereits im Rahmen der aktuellen Vorgaben und Richtlinien umgesetzt. Leitgedanke ist die Senkung der Personenschäden, der damit einhergehenden Unfallkosten und die „Vision Zero“. Dabei steht die Sicherheit vor der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege, die Ausrichtung der Planung am schwächsten Verkehrsteilnehmer und keine Toleranz von gefährdendem Verkehrsverhalten.

<sup>35</sup> Siehe hierzu den Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie das Handlungsfeld Radverkehr. Da in Bocholt im Vergleich zu den meisten anderen Städten mehr mit dem Fahrrad gefahren wird, gibt es folglich auch mehr Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Dennoch muss das Ziel sein, die Unfallzahlen der Radfahrenden zu senken und die Infrastruktur an die Bedürfnisse der Radfahrer weiter anzupassen (siehe hierzu die empfohlenen Maßnahmen in Handlungsfeld Radverkehr).

Ziel muss für Bocholt sein, die Sicherheit im Verkehr sowohl durch harte als auch durch weiche Maßnahmen weiter zu fördern und die objektive und subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei ist die Stadt Bocholt gemeinsam mit lokalen Akteuren (z.B. Polizei, Kreis Borken, Unfallkommission) dafür verantwortlich präventiv und repressiv vorzugehen und ausreichende Ressourcen für kurzfristig reaktive Steuerungsmaßnahmen vorzusehen.

### 4.7.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 7.1 bis 7.3 abgeleitet (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Handlungsfeld Verkehrssicherheit und sichere Mobilität –Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035	Daueraufgabe
<b>7.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit</b>	hoch ★	x			x
<b>7.2 Schulwegsicherheit</b>	hoch	x			x
<b>7.3 Verkehrssicherheitskampagnen</b>	mittel				x

## 7.1

VERKEHRSSICHERHEIT  
GANZHEITLICHE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch



## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035



Initiierung kurzfristig, kontinuierlich weiterentwickeln, dauerhaft verankern

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt (ämterübergreifend)

Kreis Borken

Polizei & Verkehrswacht

Nahverkehrsunternehmen

Initiativen und Verbände

tlw. zielgruppenspezifische Akteure (z.B. Schulen, Unternehmen mit Schwerlastverkehren)

## ZIELBEZUG



Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



Reduzierung der Umweltbelastungen & verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNV



Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)



Vernetzung, Effizienzsteigerung & Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und erfordert die Zusammenarbeit sämtlicher Beteiligter. Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit beinhaltet neben den Elementen der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit (Polizei, Verkehrserziehung in Kindertagesstätten und Kindergärten, etc.) u. a. auch die Verkehrsplanung der Stadt, verkehrspädagogische Maßnahmen der Verkehrsunternehmen und Schulen sowie ehrenamtliche Tätigkeiten; zudem integriert sie die lokalen Verbände (ADFC, ADAC, Kinderschutzbund, Verkehrswacht Kreis Borken etc.) und privaten Initiativen. Auf schwächere Verkehrsteilnehmer (insbesondere ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder), aber auch auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer) ist dabei ein besonderes Augenmerk zu legen.

Die Stadt Bocholt organisiert die bestehenden Aktivitäten der Verkehrssicherheitsarbeit zentral, um diese ganzheitlich, effizient und effektiv abgestimmt aufeinander durchführen zu können. Diese Arbeit soll sowohl präventive, repressive und reaktive Maßnahmen umfassen.

## BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

Die folgenden Bausteine sind als wesentliche Bestandteile der Verkehrssicherheitsarbeit zu verstehen, die einzeln durchgeführt werden können, jedoch gemeinsam deutlich stärker wirken und Synergien entwickeln. Da die Verkehrssicherheitsarbeit auch mit anderer Sicherheitsarbeit (z.B. Kriminalprävention) zusammenwirkt, können weitere Impulse entstehen.

Runder Tisch „Verkehrssicherheitsarbeit“:

Die Stadt Bocholt nimmt an der Unfallkommission teil und initiiert regelmäßig einen Runden Tisch zur Verkehrssicherheitsarbeit, um die gesamtstädtischen Aktivitäten zu harmonisieren und etwaige Lücken aufzudecken. In einem ersten Schritt sollten die bereits aktiven Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit (v.a. Verkehrsplanung, Verkehrsüberwachung, Schulamt, Polizei, Verkehrswacht Kreis Borken) teilnehmen, mit Etablierung des Runden Tisches können weitere Akteure (z.B. Bildungseinrichtungen, Vereine) hinzugezogen werden. In diesem Zusammenhang werden die Unfallzahlen und deren räumlicher Kontext systematisch ausgewertet. Dabei müssen auch Entwicklungen, wie eine vergleichsweise hohe Zahl der Radfahrerunfälle und eine steigende Anzahl schneller Radfahrer beachtet werden und weiterhin bzw. verstärkt in Maßnahmen umgesetzt werden (siehe Handlungsfeld Radverkehr).

Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung:

Die Stadt Bocholt verstärkt ihre Verkehrsüberwachung, um gefährliches und gefährdendes Verkehrsverhalten zu ahnden und langfristig zu verringern. Dabei wird eine Null-Toleranz-Strategie bei Verkehrssicherheitsverstößen verfolgt, die öffentlich kommuniziert wird. Zur Verkehrsüberwachung gehört auch die Ausweitung der Kontrollen des ruhenden Verkehrs (siehe Maßnahmensteckbrief 4.4).

Sicherheitsauditor/in:

Zusätzlich zur bestehenden Verkehrssicherheitsarbeit der Stadtverwaltung kann eine Stelle Bestands-Sicherheitsauditor/in innerhalb der Stadtverwaltung (z.B. halbe Stelle) hilfreich sein, um noch systematischer Gefahren im Bestandsverkehrsnetz identifizieren zu können, bevor Unfälle geschehen. Dazu sind systematische Befahrungen, Be-

gehungen, Beobachtungen und ggf. Befragungen notwendig. Ein(e) Sicherheitsauditor/in schlägt in enger Abstimmung mit den planenden Stellen der Stadtverwaltung, der Unfallkommission, Polizei, Rettungsdiensten und ggf. weiteren Akteuren präventive Anpassungen im Verkehrsnetz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor, in Bocholt insb. mit Blick auf Radfahrerunfälle.

#### SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE

- 1.4 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz
- 1.4.2 Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen
- 2.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen
- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 4.3.2 Programm zur Optimierung von Kreuzungen und Knotenpunkten
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- 6.2 Optimierung der Lkw-Führung
- 10.1 Verkehrsführung zentrale Innenstadt

#### ZIELKONFLIKTE

#### KOSTEN (Maßnahmenprogramm)

€ € € € € laufend

#### KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 7.2

VERKEHRSSICHERHEIT  
SCHULWEGSICHERHEIT
**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**    2025    2030    2035    **D**

Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen, dauerhafte Kontrolle

**REGIONSRELEVANZ**        
**AKTEURE**

 Stadt Bocholt (ämterübergreifend)  
 Polizei & Verkehrswacht  
 Initiativen und Verbände  
 Bildungseinrichtungen  
 Zukunftsnetz Mobilität NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Mit dem schulischen Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahmensteckbrief 8.3) ist die Schulwegesicherheit verzahnt. Die Schulwegesicherheit umfasst den infrastrukturellen Ausbau von Schulwegen, der an den Bedürfnissen von Kindern orientiert ist. In der Regel werden 300m um die Schule betrachtet sowie Hauptschulwege<sup>36</sup>. Bei Grundschulen steht zwar eher die Fußverkehrsinfrastruktur im Fokus, bei weiterführenden Schulen die Radwegeinfrastruktur. In Bocholt ist das Rad aber ein etabliertes Verkehrsmittel, sodass die Erreichbarkeit der Grundschulen mit auch Blick auf den Radverkehr einbezogen werden muss.

Schulmobilität hat besonders an die Sicherheit der Infrastruktur hohe Anforderungen. Kinder haben weder die kognitiven Fähigkeiten das Verkehrsgeschehen zu erfassen noch die körperliche Größe, um gut Fahrbahnen einsehen zu können. Kurze Querungsdistanzen über die Straße und gute Sichtbeziehungen sind Mindestanforderungen, auch für das Nebennetz. Wo möglich und nötig, sollten – wie in Bocholt bereits üblich - Lichtsignalanlagen auf Hauptschulwegen eingesetzt werden. Ergänzende Maßnahmen, wie Poller und Markierungen oder der bereits vorhandene Einsatz von Schülerlotsen, können zusätzlich die sichere Nutzung der Infrastruktur gewährleisten.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die folgenden Bausteine zeigen auf, was die Stadtverwaltung ohne die Unterstützung der Schulen umsetzen kann. Dabei kann auf die bestehenden Kompetenzen innerhalb der Stadtverwaltung Bocholts zurückgegriffen werden, wobei ausreichende Ressourcen bereitgestellt werden müssen:

- Ortsbegehungen zur Mängelanalyse zu Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende) sowie bei Dunkelheit
- Aktualisierung und ggf. Neuaufstellung von Schulwegplänen und Ergänzung von Spielrouten (siehe Maßnahmensteckbrief 2.2) inkl. eines Maßnahmenprogramms zur Gestaltung der Geh- und Radwege im Schulumfeld (siehe auch Maßnahmensteckbrief 8.3) oder auch für Fahrradstraßen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1)
- kurzfristige Maßnahmen (z.B. vorgezogene Seitenräume, siehe Maßnahmensteckbrief 2.4)
- Erarbeitung eines Kontrollplans in Schulumfeldern, der besonders zum neuen Schuljahr Verkehrssicherheitsverstöße konsequent sanktioniert
- Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen (z.B. weitere Elternhaltestellen) in Kooperation mit den Schulen (besonderer Handlungsbedarf besteht beispielsweise vor der Gesamtschule Bocholt an der Rheinstraße sowie vor dem Grundschulverbund Ludgerus an der Kurfürstenstraße; an beiden Standorten könnte die Verkehrssituation durch die Einrichtung von Elternhaltestellen im nahen Umfeld der Schule entzerrt werden)
- Prüfung des ruhenden Verkehrs, Ausbau/Freihaltung ausreichender Gehwegbreiten
- Schulwegesicherheit als Maßstab und Anlass für Aus- und Umbauten in Schulumfeldern
- Ausweitung der Maßnahmen auf weitere Bildungseinrichtungen (Kitas)
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 2.2 Attraktive Fußwegeachsen
- 2.4 Querungsstellen und Einmündungen

**ZIELKONFLIKTE**

<sup>36</sup> Hauptschulwege werden im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagement als Schulwegpläne entwickelt (siehe Maßnahmenfeld 8.3).

- 8.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € laufend

Kosten für Schulwegsicherheit z.T. in anderen Handlungsfeldern berücksichtigt, v.a. in Handlungsfeldern Radverkehr sowie Fußverkehr

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

# 7.3

## VERKEHRSSICHERHEIT VERKEHRSSICHERHEITSKAMPAGNEN



**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN**  2025  2030  2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
lokale Medien (Social Media, Presse, Radio, Lokalfernsehen)  
Zukunftsnetz Mobilität NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Allein durch Reglementierungen und strengere Vorschriften kann Verkehrssicherheit nicht erreicht werden. Ein Umdenken muss vor allem in den Köpfen der Menschen stattfinden. Anstatt jeweils nur an sich selbst und seine eigenen Rechte und Vorteile zu denken, muss der Verkehr vielmehr miteinander und auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme ablaufen. Um die Verkehrsteilnehmer zum Nachdenken anzuregen und diese Verhaltensänderung zu bewirken, haben sich Öffentlichkeits- und spezifische Zielgruppenarbeit bewährt.

Die Stadt Bocholt bzw. das Amt für öffentliche Ordnung sind bereits im Rahmen der Verkehrssicherheit tätig, zum Beispiel in Zusammenarbeit mit der Polizei an Aktionstagen, an denen Autofahrer auf Schulwegen auf „richtiges“ Verhalten hingewiesen werden, oder durch spezielle Sicherheitskampagnen. Aktivitäten können aber zum Teil noch verstärkt werden, zum Beispiel mit Blick auf Radfahrerunfälle und auch z.T. ein Fehlverhalten der Radfahrer selbst. Die Stadt Bocholt sollte auch selbst kommunizieren, was sie bereits für eine sichere Mobilität in der Stadt unternimmt und welche Bildungsmöglichkeiten (z. B. Rollatorentaining, Fahrsicherheitstraining für Pedelecs) bestehen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die folgenden Informationsangebote werden als sinnvoll erachtet:

- Informationsoffensive für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr
- Speziell zugeschnittene Informationen für bestimmte Zielgruppen, wie z. B. ältere Menschen, Jugendliche, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen. Themenbeispiele (erweiterbar): Mit dem Rollator in den Bus, Gefahrenpunkte für Fußgänger, Radfahrer und Pkw-Fahrer, Nutzung von Schutzstreifen und insb. „Geisterfahrer“ mit dem Rad (d.h., Benutzung des Radweges auf der falschen Straßenseite)
- Anknüpfung an die Dachmarke „Mobil in Bocholt“ (siehe Maßnahmensteckbrief 8.4)
- Verkehrssicherheit auch als Thema in Mobilitätsaktionen und eigenen Aktionen, z.B. zur schulischen Mobilität („Sicher zur Schule“)
- Verstärkter Einsatz von Dialogdisplays zur Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeiten
- Öffentliche Sicherheitsaudits und Begehungen/Befahrungen
- Einbindung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Abbildung 52: Symbolbild Verkehrssicherheitskampagne „Geisterradler“



Quelle: Website Stadt Moers

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- Handlungsfelder Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr
- 8.4 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 4.8 Handlungsfeld 8: Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement und -kultur

Mobilitätsmanagement soll grundlegend eine nachhaltige und kosteneffiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft implementieren. Der Kommune kommt hierbei vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Dazu bestehen mit kommunalem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement drei Bausteine, in denen Maßnahmen angestoßen werden können.

**Kommunales Mobilitätsmanagement** bezieht sich auf die Strukturen der Stadt und ihrer Tochtergesellschaften als große Arbeitgeber. Die Kommune übernimmt eine Vorbildfunktion und kann zudem Ideen und Konzepte erproben. Im Vordergrund stehen insbesondere Maßnahmen, welche die Mobilität der städtischen Mitarbeiter auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen/-fahrten, die Anzahl der Stellplätze der Verwaltung sowie den kommunalen Fuhrpark betreffen.

Das **betriebliche Mobilitätsmanagement** setzt im Bereich der privaten Unternehmen an. Maßnahmenbereiche können die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei Pendlerfahrten und Dienstreisen, das Fuhrparkmanagement, überbetrieblich organisierte Mitfahrermöglichkeiten oder ein Parkraummanagement betreffen. Ziel ist eine effizientere und zugleich umweltfreundlichere Mobilität.

**Schulisches Mobilitätsmanagement** betrifft in erster Linie die An- und Abreise der Schülerinnen und Schüler. Vorrangiges Ziel ist die selbstständige Anreise der Kinder zu fördern und Probleme vor Schulen, die durch immer mehr „Elterntaxis“ ausgelöst werden, zu vermeiden.

Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind gleichzeitig auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Weiterentwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur, da sie initiiert und koordiniert werden müssen und oftmals auch Überzeugungsarbeit notwendig ist. Darüber hinaus ist die Öffentlichkeitsarbeit, Einbindung von Akteuren sowie Motivation zur Nutzung bestimmter Mobilitätsangebote eine wichtige kommunale Querschnittsaufgabe, die nahezu alle Handlungsfelder dieses Mobilitätskonzeptes betrifft. Hierzu bedarf es einer professionellen und koordinierten Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität.

### 4.8.1 Handlungsbedarf Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur

Das Mobilitätsmanagement und damit verbunden die Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität in der Stadt Bocholt kann auf guten Ansätzen und Maßnahmen aufbauen. Die bereits bestehende ausgeprägte Radverkehrskultur, die Mitgliedschaft der Stadt im Zukunftsnetz Mobilität NRW, in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte) sowie der ECF (European Cyclists´ Foundation), regelmäßige Veranstaltungen, Programme und Aktionstage mit Mobilitätsbezug (RadTrendsMesse, Programm Verkehrs-/Rollator-Tag) sind Beispiele für die bereits vielfältigen Aktivitäten der Stadt Bocholt.

Es wurden bereits Maßnahmen im schulischen Mobilitätsmanagement initiiert, die aber einer Fortführung und Intensivierung bedürfen. Dazu zählen zum Beispiel erste Schulwegpläne. Darüberhinausgehende Aktivitäten im betrieblichen oder kommunalen Mobilitätsmanagement sind eher punktuell und noch nicht strategisch koordiniert.

Die Stärken-Schwächen-Analyse hat unter Einbezug der bestehenden Ansätze folgende vorrangigen Handlungsbedarfe im Bereich von Mobilitätsmanagement und -kultur sowie der damit verbundenen Öffentlichkeitsarbeit herausgearbeitet:

- Vorschlag zur Koordinierung des Mobilitätsmanagements
- Ausbau der zielgruppenspezifischen Ansprache zu Mobilitätsthemen & Definition von Handlungskonzepten für die verschiedenen Zielgruppen (Verwaltung, Betriebe, Schulen)
- Weiterführung und Ausbau öffentlicher Aktionen und Aktionstage in Verbindung mit Mobilität

## 4.8.2 Grundsätze und Zielsetzung

Maßnahmen im Mobilitätsmanagement sowie in der Öffentlichkeitsarbeit haben als „weiche“, nicht investive Maßnahmen das Ziel, Mobilität effizient und nachhaltig zu gestalten und investive Maßnahmen zu ergänzen. Sie sollen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden und mit vergleichsweise kleinem Mittelleinsatz Erfolge erzielen.

Ziel muss für Bocholt sein, die bestehenden Mobilitätsangebote weiter bekannt zu machen und neue Mobilitätsangebote zu initiieren. Dazu müssen weitere Strukturen geschaffen werden, Kompetenzen zusammengeführt und Maßnahmen fortlaufend koordiniert werden.

## 4.8.3 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht des Mobilitätskonzeptes sowie Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den Handlungsbedarfen wurden die Maßnahmenfelder 8.1 bis 8.4 abgeleitet (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur –Maßnahmenfelder

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	bis 2035	Daueraufgabe
<b>8.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung</b>	mittel	x			x
<b>8.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>	hoch	x			x
<b>8.3 Schulisches Mobilitätsmanagement</b>	mittel	x			x
<b>8.4 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen &amp; Beteiligung</b>	mittel				x

## 8.1

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, MOBILITÄTSMANAGEMENT & -KULTUR  
MOBILITÄTSMANAGEMENT IN DER STADTVERWALTUNG

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** 2025 2030 2035 **D**

Initiierung kurzfristig, Maßnahmen dauerhaft

**REGIONSRELEVANZ**

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
städtische Tochtergesellschaften  
Zukunftsnetz Mobilität NRW

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (inkl. städtischer Töchter) umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der städtischen Mitarbeitenden auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen, die Parkraumausrüstung der Verwaltung und der städtischen Tochtergesellschaften sowie die Kfz in den jeweiligen Fuhrparks betreffen. Durch Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltungsstrukturen sowie im Bereich der städtischen Tochtergesellschaften kann die Stadt einerseits eine Vorbildfunktion einnehmen und andererseits durch die Vielzahl an Mitarbeitenden bereits für erste Wirkungen im Mobilitätsverhalten der Stadtgesellschaft sorgen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit Ideen und Konzepte zu erproben und so Know-How für die Übertragung und Weiterentwicklung der Maßnahmen für Betriebe und Unternehmen zu generieren.

Die Stadt Bocholt betreibt Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung und konnte bereits erste Maßnahmen umsetzen. Neben der fest im Tagesgeschäft der Verkehrsplanung implementierten Radverkehrsförderung gehört dazu auch die z.T. bereits erfolgte Umstellung des städtischen Fuhrparks auf emissionsarme/-freie Antriebe (13 Fahrzeuge des Fuhrparks fahren bereits emissionsarm/-frei; der Anteil an E-Fahrzeugen soll im Zuge der regulären Austauschzyklen sukzessive ausgebaut werden) und die Möglichkeit Pedelecs als Dienstfahrzeuge zu nutzen (den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung stehen insgesamt 10 Pedelecs für Dienstreisen sowie ein E-Lastenrad zur Verfügung). Des Weiteren stehen den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung für Dienstreisen bereits sechs Carsharing-Fahrzeuge an drei Stationen im Stadtgebiet (Berliner Platz, Bahnhof und Fachhochschule) zur Verfügung.

Auch die BEW (Bocholter Energie- und Wasserversorgung GmbH) hat erste Schritte zur Umstellung des Fuhrparks unternommen. So liegt der Schwerpunkt der Fahrzeugflotte auf emissionsarmen Erdgasfahrzeugen (insgesamt 25) und auch fünf emissionsfreie Elektrofahrzeuge sind Teil des Fuhrparks. Insgesamt kommt die BEW auf einen 55%-Anteil emissionsarmer bzw. -freier Fahrzeuge. Darüber hinaus stehen den Mitarbeitenden 3 E-Bikes/Pedelecs zur dienstlichen Nutzung zur Verfügung. Die BEW trägt darüber hinaus durch ein eigenes e-Mobilitätsprogramm („Watt-Extra e-Mobilität“) für Privatpersonen und Unternehmen zur Marktdurchdringung der E-Mobilität in Bocholt bei. Worauf es bisher fehlt ist eine integrierte Gesamtstrategie, die es der Stadt ermöglicht eine übergeordnete Positionierung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung zu erreichen. Darüber hinaus ist bislang keine strategische Organisation des Mobilitätsmanagements gegeben. Koordinierende Funktion könnte die bereits existente verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Mobilität übernehmen. Begleitend ist ein Einbezug der unterstützenden Angebote und der Expertise des Zukunftsnetz Mobilität NRW sinnvoll.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Die Untersuchung verschiedener Good-Practice-Beispiele (nachfolgend ersichtlich) aus dem Programm Mobil.Pro.Fit zeigt eine große Maßnahmenbreite im Bereich des verwaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements. Hieraus wurden Empfehlungen für die Stadt Bocholt entwickelt.

- Etablierung der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Mobilität zur Koordinierung des Mobilitätsmanagements
- Festigung und Ausbau der Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Erhebung aller Zahlen, Daten und Fakten als Entscheidungsgrundlage für Maßnahmen: Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung aller städtischen Mitarbeitenden inkl. Tochterunternehmen, Kennzahlen des Fuhrparks
- Ausbau der Alternativen und wenn möglich Reduzierung des Fuhrparks über ein Flottenmanagement, Anschaffung von Dienstpedelecs, Einbindung der städtischen Carsharing-Fahrzeuge in ein öffentlich nutzbares System
- Digitalisierung der Fuhrparkdaten sowie der Reservierungs- & Buchungsmöglichkeiten von Fuhrparkfahrzeugen
- sukzessive Umrüstung der Fahrzeugflotten auf emissionsarme/-freie Antriebsformen im Zuge der regulären Austauschzyklen

- Serviceangebote für Radfahrende (z.B. Einschlussmöglichkeit von Fahrrädern, Duschmöglichkeiten, Trockenräume)
- Ausarbeitung von Finanzierungsmodellen für Mitarbeitende insb. für Pedelecs und E-Bikes
- Aufbau eines Intranet-basierten Mitfahrportals zur Förderung von Fahrgemeinschaften
- Ausbau von Homeoffice-Modellen & Einführung von mehr Telefon-, Web- und Videokonferenzen zur Vermeidung von Dienstreisen und -fahrten
- CO2-Kompensation für unvermeidbare Dienstreisen über gängige Dienstleister
- Weiterführung und sukzessiver Ausbau des e-Mobilitätsprogramms „WattExtra eMobilität“ der BEW
- Digitale und analoge Broschüre mit Informationen zu nachhaltiger und umweltbewusster Mobilität sowie der damit verbundenen Mobilitätsangebote der Stadt und der jeweiligen Tochterunternehmen
- Interne sowie öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Mobilitätsangebote und -maßnahmen
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.6 Förderung des Carsharings
- 8.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 8.3 Schulisches Mobilitätsmanagement
- 8.4 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**



**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**



**GOOD-PRACTICE-BEISPIELE<sup>37</sup>**

Stadt Gelsenkirchen – Referat Außerschulische Bildung

- Online-MitarbeiterInnen-Befragung
- Vergleich der Mobilitätskosten zwischen ÖPNV und Auto
- Bewerbung des Firmentickets
- Förderung von Carsharing
- Einrichtung einer Duschmöglichkeit zur Radverkehrsförderung
- Aufzeigen von Wegeverbindungen mit dem Fahrrad
- Motivation zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Information zum spritsparenden Autofahren
- Befragung von Kundinnen und Kunden

**WIRKUNGEN (bezogen auf ein Jahr)**

- erreichte Personen
- 85
- Reduzierung der Mobilitätskosten
- 3.900 €
- Reduzierung der CO2-Emissionen
- 3.600 kg

Stadtwerke Gütersloh

- Regelung zur Nutzung von Privaträdern bei er Jahreszählerableitung (alternativ: ÖPNV-Nutzung)
- Anschaffung zweier Elektroautos und einem Fahrzeug mit Gasantrieb
- Prüfung alternativer Antriebe bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen
- Überarbeitung der Dienstreiserichtlinie

- Erreichte Personen
- unbekannt
- Reduzierung der Mobilitätskosten
- nicht genau bezifferbar
- Reduzierung der CO2-Emissionen
- 8.700 kg

Stadt Karlsruhe

- Beschäftigten-Mobilitätsbefragung & Wohnstandortanalyse
- Einrichtung Intranet-basiertes Mobilitätsportal
- Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität (Infrastrukturcheck, Dienstfahrräder)
- Erarbeitung von Mobilitätsrichtlinien

bisher keine Wirkungsermittlung

Stadtwerke Karlsruhe GmbH

- Fuhrparkerweiterung um sechs Pedelecs
- Installation eines cloudbasierten Mitfahrportals
- Aufbau einer Intranet-basierten Mobilitätsplattform

bisher keine Wirkungsermittlung

<sup>37</sup> Die am Programm Mobil.Pro.Fit beteiligten Unternehmen, Betriebe und Städte haben neben der Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts z.T. auch die Abschätzung der Wirkpotenziale vorgenommen. Hierzu ist zu sagen, dass es sich um von den jeweiligen Unternehmen, Betrieben oder Städten selbst abgeschätzte jährliche Einsparpotenziale handelt, die nicht evaluiert werden konnten. (vgl. Website mobilprofit)

- Erstellung eines Homeoffice-Konzepts
- Digitalisierung des Buchungssystems für Poolfahrzeuge und Pedelces
- Digitalisierung und Zusammenführung spezifischer Fahrzeugdaten
- Telefon-, Web- & Videokonferenzen statt Dienstreisen
- CO2-Kompensation von unvermeidbaren Bahn- und Flug-Dienstreisen

#### Stadt Würselen

- Überarbeitung der Dienstvorschrift zu Dienstfahrten und -reisen
- Gründung eines Mobilitätsteams zur Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen
- Aufbau eines zentralen Fahrzeugpools mit digitalen Reservierungs- bzw. Buchungsmöglichkeiten
- Informationsschreiben des Bürgermeisters an alle Beschäftigten
- Ermittlung der Anzahl von Beschäftigten mit Außendienst und deren Befragung zu Dienstfahrten
- Optimierung des Fuhrparks
- Wohnstandortanalyse

Erreichte Personen

- unbekannt

Reduzierung der Mobilitätskosten

- 10.000 €

Reduzierung der CO2-Emissionen

- 14.600 kg

#### Stadt Würzburg – „Die Stadtreiniger“

- Erhebung aller Zahlen, Daten und Fakten zum Fuhrpark und zu Dienstreisen
- Mitarbeitendenbefragung & Wohnstandortanalyse
- Nutzung der Wohnstandortanalyse zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Laufende Verbesserung der Mitarbeiterkonditionen des Jobtickets
- Schulungen für kraftstoffsparendes Fahren & Kopplung dieser mit Spritsparwettbewerben
- Entwicklung einer Green-Car-Policy
- Dienstanweisung zur bevorzugten Nutzung der Bahn für Dienstreisen
- Aktionstag Mobilität im Rahmen des Sommerfestes
- Zusammenfassung der Mobilitätsangebote in einem Informationspaket

Erreichte Personen

- unbekannt

Reduzierung der Mobilitätskosten

- 9.000 €

Reduzierung der CO2-Emissionen

- 200.000 kg

## 8.2

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, MOBILITÄTSMANAGEMENT & -KULTUR  
BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035



Initiierung kurzfristig, Maßnahmen dauerhaft

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

Unternehmen

Einzelhandel

IHK/HWK

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Wirtschaftsförderung

## ZIELBEZUG

Schaffung sicherer und attraktiver  
Mobilitätsoptionen für AlleReduzierung der Umweltbelastungen &  
verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre

Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume

Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr,  
Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNVSicherung und Optimierung der Erreichbarkeit  
(für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)Vernetzung, Effizienzsteigerung &  
Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels auf Bocholter Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Zahl an Arbeitgebern und Arbeitnehmern mit den Vorteilen und Potenzialen nachhaltiger Mobilität erreicht werden.

In Bocholt bestehen einzelne Ansätze zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. So wurde 2019 etwa das städtische Konzept zur Vergabe von Gewerbeflächen verabschiedet, in dem ein Kriterienkatalog zur Grundstücksvergabe hinterlegt ist. Dieser Katalog bewertet unter anderem mögliche Mobilitätsmaßnahmen, die zur (vergünstigten) Grundstücksvergabe beitragen können. Verankert ist beispielsweise die Einrichtung von umweltfreundlichen Verleihsystemen (z.B. Jobrad), die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel (z.B. Einrichtung von Ladestationen) und die Radverkehrsförderung (z.B. über die Einrichtung von Umkleiden, Spinden und Duschen). Trotz der bestehenden Ansätze fehlt eine Gesamtstrategie, die eine strategische und koordinierte Ansprache von Betrieben, Unternehmen und des Einzelhandels ermöglicht. Zur Etablierung einer solchen Gesamtstrategie könnte die Koordinierung über die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Mobilität bei der Stadt Bocholt und die dazugehörige Bündelung bestehender Netzwerke und Akteure beitragen. Die koordinierende Arbeitsgruppe Mobilität kann darüber hinaus den Kontakt zu den unterstützenden Angeboten und der Expertise des Zukunftsnetz Mobilität NRW herstellen und die im Bereich des kommunalen Mobilitätsmanagements gemachten Erfahrungen an die Betriebe, Unternehmen und den Einzelhandel weitergeben.

## BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

Die Untersuchung verschiedener Good-Practice-Beispiele (nachfolgend ersichtlich) aus dem Programm Mobil.Pro.Fit zeigt die Maßnahmenvielfalt im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Es wurden insbesondere Unternehmen und Betriebe aus dem produzierenden und verarbeitenden Gewerbe sowie aus der Logistikbranche herangezogen, um eine gewisse Vergleichbarkeit für den I-Park in Bocholt herstellen zu können. Dieser stellt aufgrund seiner Größe (flächenmäßig sowie in Bezug auf Anzahl der Betriebe und Mitarbeiterzahlen) einen besonders bedeutenden Ansatzpunkt für betriebliches Mobilitätsmanagement dar.

- Austausch und Input guter Beispiele über das Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Initiierung, Organisation und ggf. Leitung von Netzwerktreffen mit Akteuren aus Wirtschaft und Einzelhandel zusammen mit der Wirtschaftsförderung
- kurzfristig: Konzeption und Begleitung von Pilotprojekten mit einzelnen Betrieben, Unternehmen oder Einzelhändlern mit begleitender Evaluation. Grundlage sollte jeweils eine Mobilitätsbefragung in den Betrieben sein, um die gegenwärtigen Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden erfassen zu können.
- mittelfristig: Anstoß betriebsübergreifender Konzepte, z.B. im Industriepark; Evaluation und ggf. Erweiterung der mobilitätsbezogenen Maßnahmen des Konzepts zur Vergabe von Gewerbeflächen
- Beratung beim Aufbau von Organisationsstrukturen und der Entwicklung von Maßnahmen (z.B. Nutzung von Dienstpedelecs oder E-Fahrzeugen, Flottenmanagement, Carsharing-Modelle, Jobticket, Parkgebühren, Fahrgemeinschaftsförderung, Home-Office-Programme)
- Unterstützung der beteiligten Unternehmen bei Teilnahme an Programmen und Wettbewerben

- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Zertifizierung und Auszeichnung von beteiligten Unternehmen/Geschäften

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 3.4 Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems
- 4.6 Förderung des Carsharings
- 8.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- 8.3 Schulisches Mobilitätsmanagement
- 8.4 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung

**ZIELKONFLIKTE****KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

**GOOD-PRACTICE-BEISPIELE<sup>38</sup>**Bombardier GmbH & Co. KG

- Mitarbeiterumfrage und Analyse der Verkehrsmittelnutzung
- Förderung der Fahrradnutzung
- Weiterführung des Erfahrungsaustausches im Rahmen von Mobil.Pro.Fit
- Bündelung von Flughafentransfers mit dem Taxi
- Intensivierung einer regionalen Zusammenarbeit zur Umsetzung von gemeinsamen Maßnahmen
- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Implementierung des Mobilitätsmanagements in den jährlichen Gesundheitstag
- Evaluierung weiterer Maßnahmen

Goldbeck Bauelemente Bielefeld AG

- Mitarbeiterbefragung zum Thema Mobilität
- Erhebung einer Wohnstandortanalyse
- Definition einer Empfehlung zur Planung von Dienstreisen
- Einführung einer Green Car Policy
- Schaffung der Voraussetzungen zum Erwerb einer Bahncard für Mitarbeitende
- Gespräche mit MoBiel (Mobilitätsdienstleister in Bielefeld; u.a. Betreiber der Stadtbahn) über eine bessere Anbindung des Standortes an den ÖPNV
- Angebot eines Jobtickets
- Prüfung eines Angebots für Spritsparkurse

Josera GmbH & Co. KG

- Mitarbeiterbefragung & Analyse der bereits vorliegenden Daten
- Erweiterung und Verschönerung der Fahrradabstellplätze
- Spritspartrainings
- Forum für Fahrgemeinschaften + Prämierung
- Mobilitätsaktionstag zum Ausprobieren von E-Mobilität und weiteren Mobilitätsangeboten
- Anschaffung von drei E-Bikes für die Mitarbeitenden
- Ladesäule für E-Fahrzeuge auf dem Betriebsgelände
- Fahrrad-Leasing-Angebot

KHS GmbH

- Mitfahrzentrale für Poolfahrzeuge
- Anschaffung Elektro- und Hybridfahrzeuge

**Wirkungen (bezogen auf ein Jahr)**

- nicht bekannt

## Erreichte Personen

- unbekannt

## Reduzierung der Mobilitätskosten

- 25.000 €

## Reduzierung der CO2-Emissionen

- 970.000

## Erreichte Personen

- unbekannt

## Reduzierung der Mobilitätskosten

- 11.500 €

## Reduzierung der CO2-Emissionen

- 60.000 kg

## Erreichte Personen

- unbekannt

<sup>38</sup> Die am Programm Mobil.Pro.Fit beteiligten Unternehmen und Betriebe haben neben der Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts z.T. auch die Abschätzung der Wirkpotenziale vorgenommen. Hierzu ist zu sagen, dass es sich um von den jeweiligen Unternehmen, Betrieben oder Städten selbst abgeschätzte jährliche Einsparpotenziale handelt, die nicht evaluiert werden konnten. (vgl. Website mobilprofit)

- Wohnstandortanalyse zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Laufende Verbesserung der Mitarbeiterkonditionen des Jobtickets
- Einführung von Lync und ReDis (IT-Programme; insb. Lync kann durch seine Funktionen zur Vermeidung von Dienstreisen beitragen)

Reduzierung der Mobilitätskosten

- 148.772 €

Reduzierung der CO2-Emissionen

- 67.400 kg

#### RegioEntsorgung AöR

- Erstellung einer Dienstreiserichtlinie
- Anschaffung von Elektroliftern an Pressmüllwagen
- Angebot zur Beschaffung von Dienstfahrrädern
- Prüfauftrag zur Installation einer Ladesäule

Erreichte Personen

- unbekannt

Reduzierung der Mobilitätskosten

- 15.000 €

Reduzierung der CO2-Emissionen

- 92.500 kg

#### Reiling Glas Recycling GmbH & Co. KG

- Mitarbeiterbefragung & Wohnstandortanalyse
- Umsetzung der Möglichkeit zum Fahrradleasing
- Erweiterung der Elektromobilität (E-Kfz & E-Ladesäule)
- Planung und Erweiterung von überdachten Fahrradabstellplätzen
- Reduzierung von Dienstreisen durch Fahrtenbündelung
- CO2-Einsparungen durch Fahrtenoptimierung

Erreichte Personen

- unbekannt

Reduzierung der Mobilitätskosten

- 11.760 €

Reduzierung der CO2-Emissionen

- 5.490 kg

#### TEDI GmbH & Co. KG

- Mobilitätsumfrage & Wohnstandort- bzw. Erreichbarkeitsanalyse
- Aufbau eines Anreizsystems zur Aktivierung der Mitarbeitenden in Richtung alternativer Fortbewegungsmittel
- Bewegungsförderung durch den Bau von Fitnessräumen
- Förderung der Fahrradnutzung durch Einrichtung von Umkleide- und Duschköglichkeiten
- Anpassung der Schichten zur Entspannung der Parkplatzsituation
- Anschaffung drei zusätzlicher E-Lkw (zusätzlich zu den zwei bestehenden, die täglich bis zu 370 km in je zwei Schichten fahren)
- Bau von Stellplätzen und Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw und -Fahrräder
- Einbindung von betrieblichen Mobilitätsmanagement in die Kulturentwicklung des Unternehmens
- Durchführung von Mobilitätstagen mit Schnupperangeboten zu alternativer Mobilität

nicht bekannt

#### WILO SE

- Durchführung einer Mitarbeiterbefragung
- Bau einer Nextbike-Station an der Wilo-Bushaltestelle (Leihfahrräder)
- Bereitstellung neuer Fahrrad- und Motorradabstellplätze
- Integration eines ÖPNV-Abfahrtsmonitors
- Teilnahme an „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Car Day: Infostand zu diversen Mobilitätsthemen
- Prüfung der Einführung eines Pendlerportals

Erreichte Personen

- 1.830

Reduzierung der Mobilitätskosten

- 74.000 €

Reduzierung der CO2-Emissionen

- 164.000

## 8.3

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, MOBILITÄTSMANAGEMENT & -KULTUR  
SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035



Initiierung kurzfristig, Maßnahmen dauerhaft

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

Schulen

Kindergärten

weitere Lehrstätten (z.B. Berufsschulen, Fachhochschulen etc.)

Zukunftsnetz Mobilität NRW

## ZIELBEZUG



Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



Reduzierung der Umweltbelastungen &amp; verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr &amp; städtischer ÖPNV



Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV &amp; den Wirtschaftsverkehr)



Vernetzung, Effizienzsteigerung &amp; Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten auf Bocholter Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Darüber hinaus können über Berufsschulen und Hochschuleinrichtungen auch junge Erwachsene angesprochen werden. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

In der Stadt Bocholt bestehen einige Ansätze zum schulischen Mobilitätsmanagement (z.B. Programm Verkehrszähler des Zukunftsnetz Mobilität NRW, Anhalteaktionen mit Grundschulen), allerdings fehlt auch hier eine integrierte Gesamtstrategie, die eine gezielte und aktive Ansprache von Schulen, Kindergärten und weiteren Lehrstätten ermöglicht. Dies könnte ebenfalls in den koordinierenden Bereich der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Mobilität bei der Stadt Bocholt fallen. Ihre Funktion als offizieller Ansprechpartner für schulisches Mobilitätsmanagement soll den Lehrstätten, dem Lehrpersonal und Eltern dazu dienen sachdienliche Informationen und Beratung erhalten zu können. Darüber hinaus bedarf es einer aktiven Ansprache der genannten Akteure, da die Mobilität der Kinder und Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen nicht in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der Lehrstätten fällt.

## BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG

Die Untersuchung verschiedener Good-Practice-Beispiele (nachfolgend ersichtlich) zeigt unterschiedliche Ansatzpunkte im schulischen Mobilitätsmanagement, die auf die jeweiligen schulischen Altersgruppen abgestimmt sein müssen. Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang auch die Ansprache der bildenden Stätten, ohne deren Unterstützung und Mitarbeit die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements kaum möglich ist.

- Austausch mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW zu guten Beispielmaßnahmen
- Bildung eines Netzwerks Schule + Mobilität für die Stadt Bocholt (ggf. unter Einbezug des Kreises Borken)
- Unterstützung der Schulen bei Befragungen der Lehrenden, SchülerInnen und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst-/Schulweg
- Forcierung von Schulwegsicherungsplänen und Spielrouten inkl. eines Maßnahmenprogramms zur Gestaltung der Geh- und Radwege im Schulumfeld sowie Elternhaltestellen (siehe auch Maßnahmenfeld 7.2)
- Information und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z.B. Flyer und weiteres Info-Material, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation von Walking-Bus (Gruppe, die begleitet von Eltern zur Schule gehen) und/oder Cycle-Train-Projekten (Schüler-Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fahren)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z.B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität/umweltbewusste Mobilität/sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“: geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“)
- Auszeichnung von besonders engagierten Schulen/Kindergärten/weiteren Lehrstätten

- Mobilitätskonzept FH Bocholt: Mobilitätsbefragung der Studierenden und Mitarbeitenden, Umsetzung passgenauer Maßnahmen
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmenbausteine

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 7.2 Schulwegsicherheit
- 8.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- 8.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 8.4 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

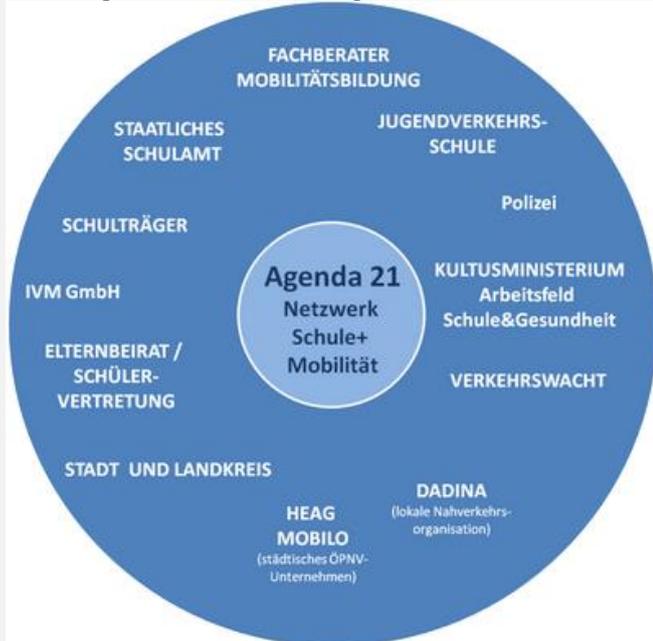
niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

**GOOD-PRACTICE-BEISPIELE**

Netzwerk Schule+Mobilität

- Zusammenschluss aus 20 Institutionen aus den Bereichen Schule und Verkehr
- Regelmäßige Treffen zu Mobilitätsthemen
- Unterstützung durch ivm (Gesellschaft für integriertes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement Region Frankfurt RheinMain gmbH)

Abbildung 53: Potenzielle Beteiligte an einem Netzwerk Schule+Mobilität



Quelle: Website Netzwerk Move (<http://netzwerk-move.de/>)

NimmBus (VKU-Projekt)

- Gewinnung und nachhaltige Bindung verschiedener Zielgruppen für den ÖPNV (insb. für den Bus)
- Vermittlung von Mobilitätskompetenz (Sicherstellung einer umweltgerechten, sicheren und sozialen Mobilität)
- Zerteilung des Projekts in „Busschule“ (Kindergärten, Grundschulen, Übergang weiterführende Schule) und „mobil und schule“ (im Bereich von Berufsschulen)
- Busschule  
Theoretische und praktische Unterrichtseinheit für Schülerinnen und Schüler ab der 3. Klasse.  
Theorie: Vorteile der ÖPNV-Nutzung, Lesen von Fahrplänen, Beratung zum Ticketangebot, Verhalten an Haltestellen und im Bus.  
Praxis: Veranschaulichung von sicherheitsrelevanten Aspekten an der Haltestelle und während der Fahrt (z.B. Vollbremsung aus Schrittgeschwindigkeit, Toter Winkel des Busses)
- mobil und schule  
Beratungsprojekt für Berufsschülerinnen und -schüler, das zu dem Ergebnis kam, dass die Zielgruppe nicht

besonders offen für eine persönliche Beratung ist. Die neue Möglichkeit selbstständig mit dem Auto zu fahren erschwert eine Umorientierung zum Umweltverbund. Auch Fahrradhändler sehen Berufsschüler aufgrund fehlender Kaufkraft kaum als lohnenswerte Zielgruppe an. Daher bestehen keine Leasingangebote

#### Praxisbeispiel Schulstandort Hanau-Nordwest

- Ermittlung der Wohnstandorte der Schülerinnen, Schüler und Lehrkräfte
- Von den Abschlussklassen der kaufmännischen Berufsschulen organisierte Online Befragung der Schülerinnen und Schüler
- Ergebnisse der Befragung sowie der Ermittlung der Wohnstandorte konnten als Grundlage für die Ausarbeitung konkreter Maßnahmen genutzt werden
- Intensive und konkrete Information und Beratung zur ÖPNV-Nutzung

#### Programm Verkehrszähler

- Ganzheitliches Schulwegkonzept für Grundschulen
- Ziel: mehr zu Fuß gehende Kinder auf den Schulwegen mit dem Hintergrund der selbstständigen, sicheren und eigenverantwortlichen Mobilität
- „Verkehrszähler“ bändigen „gefährliche Drachenausos“ indem sie auf das Elterntaxi verzichten und alleine oder in Gruppen zur Schule gehen
- Die Kinder können so „Zaubersterne“ verdienen, die gegen verlängerte Pause oder Spielstunden eingetauscht werden können

#### Programm „Zu Fuß zur Schule“

- Aktion Laufbus/Walking Bus
- Aktion Kindermeilen (Sammlung von „grünen“ Kilometern als Einzelne oder Klassengemeinschaft)
- Aktion „Schulwegding“ (Aufmerksamkeit auf dem Schulweg auf besondere Dinge, davon kann den anderen Kindern erzählt werden, dazu im Klassenverband eine Geschichte, ein Gedicht oder ein Lied geschrieben oder ein Bild gemalt werden)
- Aktion Schulweglied
- Schulwegreporter/in (gegenseitiges interviewen der Kinder zum Thema Schulweg; darüber hinaus können auch Eltern und Lehrkräfte eingebunden werden)
- Aktion Verkehrsdetektive (Kinder untersuchen als Detektive das Schulumfeld und ihren Schulweg hinsichtlich mobilitätsrelevanter Aspekte; kann als Basis für Schulwegepläne bzw. der dazu notwendigen Bestandsaufnahme und Gespräche z.B. mit der Polizei und Planungsämtern herhalten)

#### Quellen:

Netzwerk Schule + Mobilität: <http://netzwerk-move.de/>

NimmBus (VKU Projekt): <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/5leisse-schulischesundbetrieblichesmobilitaetsmanagementimkreisunna.pdf> (ab Folie 17)

Praxisbeispiel Schulstandort Hanau-Nordwest: <https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitaetsmanagement/schulstandort-hanau-nordwest/>

Programm Verkehrszähler: <https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/verkehrszaehmer>

Programm „zu Fuß zur Schule“: <http://netzwerk-move.de/materialien-links/>

## 8.4

 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, MOBILITÄTSMANAGEMENT & -KULTUR  
 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, MOBILITÄTSAKTIONEN & BETEILIGUNG


## PRIORITÄT



niedrig



mittel



hoch

## ZEITRAHMEN



2025



2030



2035

D

## REGIONSRELEVANZ



## AKTEURE

Stadt Bocholt

lokale Medien (Presse, Radio, ggf. Lokalfernsehen)

## ZIELBEZUG



Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle



Reduzierung der Umweltbelastungen &amp; verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre



Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume



Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr &amp; städtischer ÖPNV



Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV &amp; den Wirtschaftsverkehr)



Vernetzung, Effizienzsteigerung &amp; Kommunikation

## BESCHREIBUNG

Die Verankerung einer nachhaltigen Mobilität und Mobilitätskultur in der Gesellschaft einer Stadt erfordert einen breiten Austausch der unterschiedlichen Akteure und der in der Stadt mobilen Menschen. Bewusstseinsbildung und Akzeptanz sind entscheidende Faktoren für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV, die ggf. auch „zu Lasten“ des Kfz-Verkehrs gehen. Hierzu werden einerseits verständliche Informationen über entwickelte Konzepte sowie Anreize zur Nutzung neu entstandener Angebote benötigt. Andererseits bedarf es einer positiven Berichterstattung zu erfolgreichen Projekten und Maßnahmen im Stadtgebiet.

Es braucht es eine übergreifende kommunikative Öffentlichkeitsarbeit sowohl zum Erarbeitungs- als auch zum Umsetzungsprozess des Bocholter Mobilitätskonzeptes sowie zu den weiteren die Mobilität in Bocholt betreffenden Themen. Basis sind bereits aktuelle Aktivitäten der Stadt Bocholt (Stadtradeln, Messe Radtrends, Lastenradverleih etc.), die forciert und durch die Gründung einer wiedererkennbaren Dachmarke (z.B. „Mobil in Bocholt“) für Bocholter Mobilität die unterstützt werden sollten. Zur Kommunikation gehört ebenfalls, dass die Alternativen, Innovationen und geplanten Vorhaben, die mit dem Bocholter Mobilitätskonzept einhergehen, erlebbar gemacht werden. Hierzu eignen sich öffentliche Aktionen, Aktionstage und -kampagnen. Dies erhöht sowohl die Bekanntheit, das Nutzungs-Know-How als auch die Akzeptanz für neue Entwicklungen und unterstützt darüber hinaus den notwendigen Bewusstseinswandel sowie die gegenseitige Rücksichtnahme in der Stadtgesellschaft.

Auch die Beteiligung der Bocholter Bevölkerung stellt einen bedeutenden Aspekt kommunikativer Öffentlichkeitsarbeit dar. Die Einwohner der jeweiligen Stadt kennen die Gegebenheiten und Konfliktpunkte auf ihren täglichen Wegen im Stadtgebiet besonders gut und sind als lokale Experten sowie Nutzende bestehender bzw. potenzieller Angebote in die Planungs- und Umsetzungsprozesse einzubeziehen. Gleiches gilt für die im Stadtgebiet ansässigen Betriebe, Unternehmen, Händler und Gastronomen sowie ihre jeweiligen institutionellen Vertretungen (z.B. IHK, Handwerkskammer, Wirtschaftsförderung, etc.) und für mobilitätsbezogene Institutionen (z.B. ADAC, ADFC, VCD, etc.). Insgesamt kann so die Verkehrswende mit hoher Akzeptanz umgesetzt werden.

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Bocholt hat zur Beteiligung der Bocholter Bevölkerung sowie der verschiedenen Institutionen und Verbände Partizipationsformate eingeführt und veranstaltet. Dazu zählen neben öffentlichen Bürgerforen und einem Online-Ideenmelder auch die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Mobilität sowie die institutionell und politisch besetzte Lenkungsgruppe Mobilität. Beide haben den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes begleitet. Daher bietet sich für die anschließende Maßnahmenumsetzung eine Fortführung und feste Etablierung der Arbeits- und Lenkungsgruppe Mobilität an. Darüber hinaus sollte die Bocholter Bevölkerung in die durch das Mobilitätskonzept angeregten Maßnahmen- und Umsetzungsprozesse einbezogen werden. Dazu braucht es neben breit angelegter Berichterstattung auch die Möglichkeit Anmerkungen und Hinweise einzubringen. Des Weiteren können innovative Beteiligungsformate genutzt werden.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

Öffentlichkeitsarbeit:

- Koordinierung über den bestehenden Arbeitskreis Mobilität der Stadt Bocholt
- Öffentlichkeits- und medienwirksame Gründung und Vorstellung einer Dachmarke, z.B. „Mobil in Bocholt (Anlauf- und Beratungsstelle für Bürger, Unternehmen und Akteure; Bündelung der themenbezogenen Öffentlichkeitsarbeit unter diesem Label, kontinuierliche und professionelle Betreuung der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2035 durch Öffentlichkeitsarbeit)
- Aufbau und Pflege eines Informationsportals zu mobilitätsbezogenen Angeboten und Dienstleistungen unter bspw. [www.bocholt.de/mobil-in-bocholt](http://www.bocholt.de/mobil-in-bocholt) und Nutzung moderner Kommunikationsmedien (z.B. Apps, Social Media); Einbezug z.B. Fahrradnetz inkl. Radroutenplaner, Innenstadtplan mit wichtigen Zielen und Angeboten (entspr. Fußgängerleitsystem), digitaler Kinderstadtplan mit Spielmöglichkeiten, Baustelleninformationen, Parkplatzangebot insb. in Parkbauten, Einbindung des vorhandenen „Mängelmelders“
- Regelmäßige Berichterstattung über gelungene Projekte und Neuigkeiten
- Gewinnung von stadtbekanntem Themenpaten/Schirmherren

Mobilitätsaktionen:

- Weitere Initiierung von Projekt- und Themenwochen mit Aktionstagen, Veranstaltungen, Vortragsreihen und Medienberichten (z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, Aktionen mit Einzelhandel)
- Ausrichtung/Schirmherrschaft von/bei Wettbewerben (z.B. im Rahmen des schulischen/betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahmensteckbriefe 8.2 und 8.3), Weiterführung StadtRadeln)
- Initiierung stadtweiter oder quartiers-, nutzungs- oder themenbezogener Aktionen, Aktionstage und –kampagnen (z.B. autofreie Straßen für einen Tag wie bereits geschehen (B67), Schnupperticket StadtBus, kostenloses Leih-Pedelec/Carsharing-Guthaben bei Bezug von grünen Strom-/Gastarifen der BEW)
- Durchführung von Image- und Marketingkampagnen (z.B. mehr Sicherheit im Straßenverkehr: Sicherheitsabstand zum Radverkehr, Schulterblick beim Abbiegen; transparente Kommunikation zu Mindestgehwegbreiten und Gehwegparken)
- Gewinnung von stadtbekanntem Themenpaten/Schirmherren
- Integration der Mobilität in übergreifende Kampagnen (z.B. zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung, zum Energiesparen, etc.)

Beteiligung:

- Feste Etablierung der im Mobilitätskonzept eingeführten Lenkungsgruppe Mobilität als regelmäßiges Gremium (ca. zweimal jährlich) und Begleitung der Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes
- Öffentlichkeitswirksame Berichterstattung über den aktuellen Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept in lokalen Medien sowie im Internet (soziale Netzwerke, Internetpräsenz der Stadt) und laufende Beteiligung der Öffentlichkeit, ggf. auch im Rahmen von Veranstaltungen

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 8.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
- 8.2 Schulisches Mobilitätsmanagement
- 8.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€   €   €   €   €   **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig    mittel    hoch    sehr hoch

## 4.9 Handlungsfeld 9: Verkehr und Umwelt

Die Verkehrsemissionen des Kfz-Verkehrs sind in Form von Schadstoffausstößen nicht nur klimaschädlich, sondern mindern die Lebensqualität in Städten deutlich und können Gesundheitsschäden verursachen. Hierzu tragen neben der Emission von Luftschadstoffen auch Lärmbelastungen bei. Darüber hinaus führt der Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen zu Qualitätsverlusten des öffentlichen Raumes und durch Versiegelungen zu Beeinträchtigungen des Stadtklimas.

### 4.9.1 Grundsätze und Zielsetzung

Grundlage zur Minderung der verkehrsbedingten Emissionen sind sowohl die Emissionsminderungsziele der EU als auch der geltende Lärmaktionsplan der Stufe II der Stadt Bocholt, der im Jahr 2018 überprüft und aktualisiert wurde. An die hier jeweils implementierten Ziele und Maßnahmen knüpft das Mobilitätskonzept 2035 an.

Auch wenn die Entwicklung der Fahrzeugtechnik nicht durch die Stadt Bocholt beeinflussbar ist gilt es, Rahmenbedingungen zu schaffen: Einerseits, um möglichst viele Menschen zu einem (zumindest teilweisen) Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen. Andererseits, um die Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge durch infrastrukturelle Rahmenbedingungen in der Stadt weiter zu fördern sowie die Lärmimmissionen für die betroffene Bevölkerung zu senken.

### 4.9.2 Maßnahmenfelder

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden die Ziele des Mobilitätskonzepts (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie Zusammenfassung in Kapitel 3) entwickelt. Aufbauend auf diesen Zielen und den ermittelten Handlungsbedarfen sind die Maßnahmenfelder 9.1 – 9.3 im Handlungsfeld Verkehr und Umwelt abgeleitet worden (siehe Tabelle 10).

Tabelle 10: Handlungsfeld Verkehr und Umwelt

Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	2035/2035+	Daueraufgabe
<b>9.1 Minderung von Lärm- und Flächenverbrauch</b>	mittel	x	x	x	x
<b>9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung</b>	mittel	x	x	x	x
<b>9.3 Mikroklima und Klimaanpassung</b>	niedrig	x	x	x	x

## 9.1

VERKEHR UND UMWELT  
MINDERUNG VON LÄRM UND FLÄCHENVERBRAUCH
**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**
**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗
**AKTEURE**
 Stadt Bocholt  
 Straßen.NRW  
 Kreis Borken
**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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 zentrale Planwerk zur Minderung der **Lärmemissionen** des Verkehrs ist der aktuelle Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe II aus dem Jahr 2013. Dieser wurde im Jahr 2018 aktualisiert.

Der aktualisierte Lärmaktionsplan der Stufe II sieht für die besonders von Lärm betroffenen Bereiche folgende Maßnahmen als geeignet an:

- Einbringung von lärmminderndem Fahrbahnbelag:
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h, z.T. nur nachts (6-22 Uhr)
- Lkw-Fahrverbote

Die Abschnitte, für die die genannten Maßnahmen überprüft wurden, sind:

- Dingdener Straße zwischen Birkenallee und Vennweg
- Münsterstraße zwischen Ostring und Theodor-Heuss-Ring
- Werther Straße zwischen Meckenemstraße und Thonhausenstraße
- Dinxperloer Straße zwischen Nordwall und Hamalandstraße
- der Innenstadtring (mit Ausnahme des Ostrings zwischen Adenauerallee und Münsterstraße)

Jede der aufgeführten Maßnahmen eignet sich entsprechend des Lärmaktionsplans zur Verhinderung von kritischen Lärmbelastungen in den genannten Bereichen.

Darüber hinaus sind im Lärmaktionsplan die folgenden Maßnahmen für die aufgeführten Bereiche als möglich eingestuft:

- Reduzierung der Verkehrsmengen bzw. der Lkw-Anteile
- Lärmschutzwände
- Vergrößerung des Abstands zwischen Fahrbahn und Gebäude (z.B. durch Verbreiterung Radinfrastruktur)
- Passiver Lärmschutz
- Realisierung des Nordringes: für die vorgenannten Straßenabschnitte wären mit Ausnahme der Dingdener Straße Reduzierungen der Lärmbelastungen zu erwarten, insb. für den Nordwall (-1.7 dB(A))

Die Maßnahmen des LAP bzw. geeignete Alternativen sollen kurzfristig zur Umsetzung geprüft werden bzw. obligatorisch im Rahmen anstehender Arbeiten berücksichtigt werden (wie der Einbau lärmreduzierenden Asphalts). Grundsätzlich sollen die Ziele und Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes schrittweise dazu beitragen, die Mengen des motorisierten Verkehrs in Bocholt zu reduzieren und umweltschonende Verkehrsarten zu fördern. Das reduziert nicht nur verkehrsbedingten Lärm, sondern auch Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie den Flächenverbrauch.

Im Falle von Änderungen der Straßennetzarchitektur (siehe Maßnahmensteckbrief 4.1) oder im Zusammenhang mit möglichen Straßenneubaumaßnahmen (siehe Maßnahmenfeld 4.2) können einerseits lärmbelastete Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes entlastet werden. Andererseits muss im Zuge von möglichen Straßenneubaumaßnahmen ein ausreichender Lärmschutz im Bereich der neuen Straßen gewährleistet werden.

Über die Minderung von Lärmemissionen hinaus muss auch die **Flächeninanspruchnahme** durch Verkehrsinfrastruktur soweit wie möglich minimiert werden. Ziel der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist die Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen, sowohl fließend wie auch im ruhenden Verkehr durch Verlagerung von Wegen auf flächensparsamere Verkehrsmittel (Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr). Verringerungen der Kfz-Verkehrsmengen sollten einerseits zum Ausbau der Rad- und Fußwege, andererseits wo möglich auch für Entsiegelungen und Begrünungsmaßnahmen genutzt werden. Flächenneuansprachnahmen sind auf das erforderliche Maß zu begrenzen

und sollten, sofern neue Straßen (ggf. West-/Nordring) hergestellt werden, durch Rückbaumaßnahmen an anderer Stelle bestmöglich kompensiert werden.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**

- Überprüfung der Maßnahmenempfehlungen des LAP Stufe II auf Umsetzbarkeit und ggf. Alternativen
- Obligatorische Berücksichtigung von Maßnahmenempfehlungen des LAPs in Neubau-/Umbau-/Sanierungsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz (insb. Einbau lärmindernden Asphalts)
- Fortschreibung des LAP im fünf-Jahres-Rhythmus (Stufe III im Jahr 2022/2023), möglichst Einbezug weiterer, über die standardmäßige Lärmkartierung (Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr) hinausgehender Hauptverkehrsstraßen in Bocholt (anhand der Daten des Verkehrsmodells, ggf. Aktualisierung der Daten über Kfz-Verkehrszählungen)
- Orientierung an den vom Umweltbundesamt empfohlenen Auslösekriterien von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  sowie 55 dB(A)  $L_{Night}$
- Öffentlichkeitsarbeit und weiteres Marketing für umweltfreundliche Verkehrsmittel (Nahmobilität, Radverkehr, ÖPNV)
- Minimierung der Flächeninanspruchnahme durch Verlagerung von Verkehrsflächen vom Kfz-Verkehr auf den Fuß- und Radverkehr sowie Entsiegelung, wo möglich.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 3.1.5 Moderne Antriebs- und Fahrzeugtechniken
- 4.1 Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes
- 4.2 Langfristige Optionen für das Straßennetz
- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- 4.5 Voraussetzungen für emissionsarmen / -freien Kfz-Verkehr
- 6.2 Optimierung der Lkw-Führung
- 9.2 Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 9.2

VERKEHR UND UMWELT  
VERKEHRSEFFIZIENTE FLÄCHEN- UND STANDORTPLANUNG

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035 **D**

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Verkehrsplanung Stadt Bocholt  
Wirtschaftsförderung  
Bauleitplanung Stadt Bocholt

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Eine verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung führt zu einer deutlichen Verringerung der Kfz-Verkehre, wenn durch die enge Verzahnung von Flächen- und Standortplanung mit der Verkehrsplanung darauf hingewirkt wird, dass möglichst viele Wege nicht mit dem eigenen Auto zurück gelegt werden müssen. Durch eine integrative Gesamtplanung in der Stadt Bocholt sollen bei Planungen im Vorhinein verkehrliche Effekte berücksichtigt werden, um eine möglichst stadtverträgliche Standorterschließung zu erreichen.

Neue Siedlungsperspektiven wie kubaai oder das Weber-Quartier sind bereits gut integriert und müssen lediglich in der Feinverkehrserschließung optimiert werden – z.B. durch einzelne Radwege, Fußwege oder Bushaltestellen. Für an die Kernstadt anschließende Bereiche wie jene des Rahmenplan-Nord oder Schieve-Nord/Süd ergeben sich weitere Anforderungen, indem z.T. neue Anbindungen, nicht nur an das Straßennetz, sondern insbesondere auch an das Rad- und StadtBus-Netz, hergestellt werden müssen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Stadt der kurzen Wege:

Besonders verkehrseffizient sind Gebiete, die eine durchmischte Nutzung in Form von Wohnnutzung (auch unterschiedliche Wohnformen und soziale Schichten), gewerblicher Nutzung und sozialen Nutzungen (z.B. Bildungs-, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen) vorweisen. Darüber hinaus sind ein dichtes Gehwegennetz, ein guter Anschluss an Radrouten und Hauptfußwegeverbindungen ein wichtiger Aspekt zur Umsetzung der Stadt der kurzen Wege. Stadt- und Verkehrsplanung sollten in Zukunft in Bocholt weiterhin eng zusammenarbeiten und Siedlungs- bzw. Flächenentwicklungen eng abstimmen.

Gemeinsame Entwicklung von Wohn-Neubaugebieten mit dem ÖPNV:

Die Lage von Wohn-Neubaugebieten sollte sich an bestehenden oder geplanten Einzugsbereichen des ÖPNV orientieren und im Umkehrschluss sollte sich das ÖPNV-Netz entlang der städtebaulichen Entwicklungsachsen weiterentwickeln. Dazu zählt insbesondere eine Weiterentwicklung des StadtBus-Liniennetzes unter Einbezug der Bereiche des Rahmenplan-Nord sowie Schieve (siehe Maßnahmenfeld 3.1).

Modellvorhaben: Autoarmes Wohnen

Aufgrund siedlungsstruktureller Gegebenheiten im ländlichen Münsterland, dementsprechend z.T. weiten Distanzen zwischen den Städten und in die nächsten Großstädte sowie einer jahrzehntelangen Vernachlässigung des regionalen ÖPNV im ländlichen Raum ist das Auto (derzeit) für viele Menschen unverzichtbarer Bestandteil der Alltagsmobilität. Mit der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und der hohen Nachfrage nach Baugrundstücken in Bocholt besteht die Chance, auf weniger Autobesitz ausgerichtete Wohngebietsentwicklungen voranzubringen:

Für den Bereich kubaai bestehen aufgrund der guten Verkehrserschließung bereits Überlegungen für ein autoarmes Quartier, indem der Parkraumbedarf der Anlieger (zumindest zum Teil) über eine Sammelparkeinrichtung abgewickelt wird.

Für die Entwicklung des Rahmenplans-Nord oder weiterer Siedlungsbereiche sollten ähnliche Konzepte geprüft werden: Zum Beispiel Anlage eines Sammel-Quartiersparkplatzes für (einen Teil) des Rahmenplan-Nord, Kombination mit einer oder mehreren Mobilstationen (Carsharing, Lastenradangebot, ggf. Bushaltestelle, siehe Maßnahmensteckbriefe 5.1 sowie 5.2) und wenn möglich für Bewohner vergünstigte Nutzungsmöglichkeiten der alternativen Mobilitätsangebote.

Integration gewerblicher Nutzungen:

Insbesondere verkehrsentensive wirtschaftliche Betriebe sollten nicht in sensiblen Bereichen (Innenstadt, Wohngebiete, etc.) angesiedelt werden. Durch den Industriepark und dessen Erweiterungsflächen sowie weitere Gewerbe-

und Industriestandorte (z.B. Technologiepark, Gewerbepark Holtwick) stehen der Stadt Bocholt Flächen in weniger sensiblen Bereichen zur Verfügung, die zum größten Teil schon gut erschlossen sind. Die Erreichbarkeit dieser Standorte mit dem ÖPNV (siehe Maßnahmenfeld 3.1) sowie eine gute Anbindung an das Radverkehrsnetz (z.B. die Anbindung des Industrieparks durch einen Radschnellweg, siehe Maßnahmensteckbrief 1.2) sind wichtig. Eine gute ÖPNV- sowie Radwegeanbindung sind für viele Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahmensteckbrief 8.2) eine Grundvoraussetzung. Des Weiteren sollte bei Neuplanungen in diesem Bereich eine frühzeitige Abstimmung zwischen Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung und Verkehrsplanung stattfinden.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.2 Radschnellwege
- 1.3 Velorouten
- 3.1 Optimierung des städtischen ÖPNV
- 5.1 Mobilstationen
- 5.2 Mobilpunkte
- Handlungsfeld 6: Wirtschaftsverkehr
- 8.2 betriebliches Mobilitätsmanagement

**ZIELKONFLIKTE**

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € **laufend**

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 9.3

VERKEHR UND UMWELT  
MIKROKLIMA UND KLIMAANPASSUNG
**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**    ▶ 2025    ▶ 2030    ▶ 2035    **D**
**REGIONSRELEVANZ**    ✓    ✗

**AKTEURE**  
Stadt Bocholt
**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Der Verkehrssektor ist ein Hauptemittent des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Gases und daher ein wichtiger Einflussbereich, um die Erderwärmung mittel- bis langfristig größtmöglich zu verringern. Zur CO<sub>2</sub>-Einsparung trägt vor allem eine Reduzierung von Kfz-Fahrten und des Weiteren die verträglichere Abwicklung der Kfz-Fahrten bei, wie sie mit der Förderung des Umweltverbundes durch das Mobilitätskonzept 2035 angestrebt wird. Neben notwendigen Klimaschutzmaßnahmen, erfordert der fortschreitende Klimawandel ebenso Maßnahmen zur Klimaanpassung. Diese liegen im Verkehrssektor insbesondere in der Straßenraumgestaltung und -begrünung.

Zur Gestaltung und Begrünung der Straßenräume eignen sich einerseits eine verstärkte Straßenraumbepflanzung und andererseits die vorzugweise Verwendung von hellen Asphaltflächen. Darüber hinaus ist die verstärkte Berücksichtigung von Starkregenereignissen bei bestehenden und zukünftigen baulichen Anlagen (Straßen, Gebäude, Brücken, Dämme, etc.) von Bedeutung. Hierzu hat die Stadt Bocholt bereits eine Starkregengefahrenkarte erstellt und in den betroffenen Gebieten explizite Vorkehrungen getroffen.

**BAUSTEINE ZUR UMSETZUNG**Programm zur Straßenraumbepflanzung

Eine attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Straßenbegleitgrün erhöht die Luftfeuchtigkeit, senkt die Temperaturen, kann Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern. Ein positiver Faktor ist nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in Gärten sowie an Häuserfassaden. Somit können auch Private einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Möglich ist außerdem die Übernahmen von Patenschaften für straßenbegleitendes Grün (z.B. die Bepflanzung/Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt den Anwohner die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten. Dies erhöht wiederum die Identifikation mit dem Wohnumfeld.

Neben der in Bocholt bereits obligatorischen Berücksichtigung der Neu-/Ersatzpflanzung von Straßenbegleitgrün könnte ein Programm aufgelegt werden: Innerhalb dieses Programms können im bestehenden Straßennetz neue Standorte für Straßenbegleitgrün geprüft und neue Bäume eingesetzt werden („Jede Woche ein neuer Baum“).

Verwendung heller Asphaltarten gegen das Aufheizen von Straßenoberflächen

Dunkle Asphaltflächen erwärmen sich durch Sonneneinstrahlung wesentlich stärker als helle. Dementsprechend sollten bei der Planung von Straßenräumen zukünftig eher helle Asphalt- und Pflastermaterialien eingesetzt werden, um ein starkes Aufheizen der Straßenräume im Sommer zu verhindern und das städtische Mikroklima zu verbessern. Begrünungsmaßnahmen leisten durch ihren Schattenwurf ebenfalls einen Beitrag.

Berücksichtigung von Starkregenereignissen bei der Planung und Unterhaltung von Straßen

Aufgrund der Zunahme extremer Wetterereignisse wie Starkregen ist die Überflutungsvorsorge im öffentlichen sowie privaten Raum eine für die Stadt Bocholt bedeutsame Maßnahme. Die bereits vorhandene Starkregengefahrenkarte stellt in diesem Zusammenhang ein Instrument dar, das regelmäßig aktualisiert werden muss. Entsprechende Vorsorgemaßnahmen sollen auf Basis der Starkregengefahrenkarte schrittweise umgesetzt werden. Dazu können ausreichend dimensionierte Kanalisationen bzw. oberirdische Abflusssysteme, die Entsiegelung von Flächen oder die Mitnutzung von Straßen, Grün- und (Sport-)Plätzen zur temporären Wasserspeicherung von Abflussspitzen gehören.

Einen guten Überblick über die Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten in diesem Baustein bieten u.a. die „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg<sup>39</sup>.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 4.3 Integrierte Straßenraumgestaltung

**ZIELKONFLIKTE**

Zielkonflikte zwischen notwendigen Breiten für straßenbegleitende Begrünungen und notwendigen/gewünschten Wegebreiten für die Verkehrsteilnehmer (auch Fuß- und Radverkehr)

**KOSTEN (Maßnahmenprogramm)**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>39</sup> <https://www.hamburg.de/contentblob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraumgestaltung.pdf>

## 4.10 Handlungsfeld 10: Verkehrskonzept Innenstadt

Alle vorgenannten Handlungskonzepte haben einen mehr oder weniger ausgeprägten Bezug zur zentralen Innenstadt (d.h. der Bereich innerhalb des Innenstadtringes). Die folgenden Maßnahmenempfehlungen greifen daher wichtige Maßnahmen, teils bereits in anderen Maßnahmensteckbriefen empfohlene Maßnahmen, auf und führen sie synoptisch zusammen. Die Maßnahmenempfehlungen haben Bezüge zu den im Flächenmanagement 2.0 sowie im ISEK 2019 benannten mobilitätsrelevanten Maßnahmenideen. Letztere wurden ausgewertet und zum Teil im Mobilitätskonzept konkretisiert.

Darüber hinaus zeigen erste Ergebnisse der Befragung des Projektes „Zukunftsstadt Bocholt“ des Zukunftsbüros Bocholt, dass viele der im Folgenden für die Innenstadt vorgeschlagenen Maßnahmen deckungsgleich mit den Wünschen der befragten Bürgerinnen und Bürger sind (Aufwertung von Plätzen wie Liebfrauenplatz, Gasthausplatz, Europaplatz, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende, Reduzierung der Flächen für den Autoverkehr, mehr Grün-, Spiel- und Aufenthaltsbereiche in der Innenstadt, höhere Verkehrssicherheit für Radfahrende, mehr/bessere Radabstellanlagen, ...).

### 4.10.1 Grundsätze und Zielsetzung

Die Innenstadt ist Hauptgeschäftsstandort, Schwerpunkt von Gastronomie und Freizeitleben der Stadt Bocholt und Wohnstandort. Sie hat auch über die Stadtgrenzen hinaus eine regionale Versorgungsfunktion. In den letzten Jahren ist aber auch hier, wie in vielen anderen Innenstädten, ein Bedeutungsverlust spürbar. Dieser geht einerseits auf die zunehmende Konkurrenz zum Onlinehandel zurück, andererseits wird sowohl öffentlich als auch politisch ein Handlungsbedarf darin gesehen, die Innenstadt-Attraktivität (wieder) zu erhöhen.

In Abstimmung mit innenstadtrelevanten Konzepten, in erster Linie sind das Flächenmanagement 2.0 sowie das ISEK 2019 zu nennen, werden daher im folgenden Maßnahmen zur Entwicklung der Mobilität und der Straßenräume vorgeschlagen, welche die Attraktivität der Innenstadt (wieder) stärken sollen. Dabei muss es auch darum gehen, Zielkonflikte zu betrachten und zumindest perspektivische Lösungsvorschläge zu erarbeiten: Beispielsweise wurden in der Vergangenheit immer wieder Parkplatzprobleme oder zu wenige Parkplätze in der Innenstadt angemerkt. Demgegenüber wurde in den Beteiligungsformaten des Mobilitätskonzeptes immer wieder angeregt, die Innenstadt autoarm oder möglichst autofrei zu entwickeln und Parkplätze zu Gunsten anderer Nutzungen zu reduzieren. Weitere Zielkonflikte bestehen zum Beispiel zwischen der Notwendigkeit der Belieferung von Geschäften und unerwünschten Lieferverkehren in Fußgängerbereichen oder in Bezug auf die sehr zentrale Lage des Parkhauses Nähkasten, die Querverkehre durch die Fußgängerzone zur Folge hat.

Letztendlich kann ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept solche Zielkonflikte nicht im Detail lösen, aber unter Einbezug aller Belange, die bereits in anderen Handlungsfeldern/Maßnahmensteckbriefen thematisiert wurden, strategische Entwicklungsperspektiven aufzeigen. Dabei wird es nicht gelingen, jedem einzelnen Anspruch bzw. Wunsch vollständig gerecht zu werden. Sehr wichtig ist bei der weiteren Prüfung und Konkretisierung von Maßnahmen daher, alle relevanten Akteure der Innenstadt sowie die Anlieger in einen gemeinsamen Gestaltungsprozess einzubinden, der alle Interessen abwägt und in möglichst gute Lösungen und ggf. Kompromisse überführt.

### 4.10.2 Maßnahmenfelder

Die folgenden Maßnahmenfelder (siehe Tabelle 11) basieren auf den Analyseergebnissen und den gesetzten Zielen für das Mobilitätskonzept (siehe Zwischenbericht zum Mobilitätskonzept sowie Zusammenfassung in Kapitel 3). Sie basieren vor allem auch auf Maßnahmenempfehlungen anderer Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes und werden an dieser Stelle synoptisch mit Innenstadtbezug zusammengebracht.

Tabelle 11: Maßnahmenfelder im Verkehrskonzept Innenstadt

Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Priorität	Umsetzung			
		bis 2025	bis 2030	2035/2035+	Daueraufgabe
<b>10.1 Verkehrsführung zentrale Innenstadt</b>	hoch	x			
<b>10.2 Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz</b>	mittel	x	x	x	
<b>10.3 Aufwertung von Straßenräumen</b>	hoch	x	x	x	

## 10.1

VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT  
VERKEHRSFÜHRUNG ZENTRALE INNENSTADT
**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**    2025    2030    2035

**REGIONSRELEVANZ**        
**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Anlieger  
relevante Schlüsselakteure/Multiplikatoren der Innenstadt  
Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Innerhalb des Innenstadtringes dienen die Straßen der Erschließung der Grundstücke sowie der Parkplätze und Parkbauten, sodass sie größtenteils verkehrsberuhigt sind (Tempo 30-Zone, Tempo 20 oder verkehrsberuhigter Bereich). Teilweise treten Nutzungskonflikte auf: Zum einen, weil wenige Straßenzüge die Fußgängerzone kreuzen und den Marktplatz tangieren, sodass die Aufenthalts- und Flanierqualität punktuell beeinträchtigt werden (siehe auch Konzept Flächenmanagement 2.0 aus dem Jahr 2019). Darüber hinaus weisen einige Straßenräume gestalterisch sowie funktional Defizite auf, die bereits im Rahmen des ISEK aus dem Jahr 2019 thematisiert wurden (bspw. Ravardistraße, Sankt-Georg-Platz, Weberstraße, Langenbergstraße). Eine veränderte Verkehrsführung könnte dazu beitragen, Autoverkehr auf diesen Straßen zu reduzieren, sodass mehr Spielräume zur Straßenraumaufwertung entstehen. Die Maßnahmen sind in Abbildung 55 auf Seite 156 zusammengefasst (eine vergrößerte Darstellung befindet sich in der Anlage Kartenband).

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**Südmauer und Königstraße

Die Königstraße sowie die Südmauer kreuzen derzeit als Einbahnstraßen die Fußgängerzone und erschließen das Parkhaus Nähkasten. Eine Öffnung der Südmauer für den Zweirichtungsverkehr ist nicht möglich, da die notwendigen Fahrbahnbreiten für Begegnungsverkehre nicht gegeben sind.<sup>40</sup> Daher wird auch weiterhin eine Einbahnstraßenführung mit Kreuzung der Fußgängerzone notwendig sein. Durch Schließung der Königstraße für den allgemeinen Verkehr kann aber ein nahezu autofreier Marktplatz erreicht werden:

- Schließung der Königstraße auf Höhe des Parkhauses Nähkasten für den allgemeinen Verkehr; Einbau von versenkbaren Pollern, sodass die Rettungsdienste und Anlieger weiterhin die Grundstücke erreichen können (Ausgabe von Funk-Transpondern an Berechtigte).<sup>41</sup> Über den Marktplatz würde dann ausschließlich noch der geringe Anliegerverkehr abfließen.
- Der Autoverkehr der Südmauer würde weiterhin die Fußgängerzone kreuzen. Aufgrund der Schließung der Königstraße wäre hier mit geringfügig mehr Verkehr zu rechnen. Aus gutachterlicher Sicht wären diese Mehrverkehre aber verträglich, sodass diesen geringen Nachteilen die großen Vorteile eines fast autofreien Marktplatzes gegenüberstehen. Im Schnittbereich der Fußgängerzone mit der Südmauer könnten zusätzliche Bodenmarkierungen für den Autoverkehr verdeutlichen, dass mit kreuzenden Fußgängern zu rechnen ist und besondere Rücksicht genommen werden muss.

Ravardistraße/Europaplatz

Zwischen Ravardistraße (Lichtstele) und Europaplatz (Einfahrt Tiefgarage) verläuft der Autoverkehr derzeit im Zweirichtungsverkehr. Das führt dazu, dass Zielverkehr der Tiefgarage Europaplatz aus Richtung Westend über die Ravardistraße fährt. Für die Ravardistraße ist eine attraktive Straßenraumaufwertung zu empfehlen, die bereits aufbauend auf dem ISEK geplant wird (auf der Ravardistraße sehen die Bürgerinnen und Bürger entsprechend der Umfrage der Zukunftsstadt auch einen besonderen Handlungsbedarf). Eine Verkehrsverringerung könnte weitere

<sup>40</sup> Eine Schleife Südmauer – Boesstiege – Königstraße – Osterstraße, wie sie zuletzt in das Flächenmanagement 2.0 als Idee eingebracht wurde, ist aus gutachterlicher Sicht ebenso nicht machbar und nicht sinnvoll: Die Straßenräume sind zu schmal, um neben dem Autoverkehr (und notwendigen Parkständen) Fußgänger attraktiv führen und städtebauliche Qualitäten erhalten zu können. Zudem ist der Einmündungsbereich Osterstraße/Südmauer nicht für eine Einbindung zusätzlicher Kfz-Verkehre aus der Osterstraße (derzeit Fußgängerzone) geeignet.

<sup>41</sup> Eine Alternative wäre der Einbau von versenkbaren Pollern erst im Übergang zum Marktplatz. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite der Königstraße wären die notwendigen Wendemanöver oder Rückwärtsausfahrten aus der Königstraße aber nachteilig.

Gestaltungspotenziale eröffnen und die Aufenthaltsqualität in der Ravardistraße erhöhen. Folgende Maßnahmenempfehlungen könnten weitergehend geprüft werden:

- Beschilderung der Tiefgarage Europaplatz ab Westend über Nordwall und Pollstiege (anstatt wie bisher geradeaus in die Ravardistraße)
- Zwischen Crispinusstraße und Ravardistraße (Platz der Lichtstele) Einrichtung eines Durchfahrtsverbotes für den Kfz-Verkehr (mit Ausnahme des Linienbusverkehrs sowie Radverkehrs). In Kombination mit der bestehenden Einbahnstraßenführung (Ravardistraße ab Westend) wird Durchgangsverkehr über die Ravardistraße verhindert. Der Linienbusverkehr ab Europaplatz bleibt unberührt.
- Aufhebung des derzeitigen Durchfahrtsverbotes für den motorisierten Individualverkehr auf dem Europaplatz Höhe Kolpingstraße, sodass die Grundstücke in den Straßen Platz der Synagoge sowie Crispinusstraße weiterhin über Schleifen erschlossen werden (dann aus Richtung Europaplatz und Rebenstraße).
- Die Tiefgarage Europaplatz wird ausschließlich über Pollstiege erschlossen.

**Bereich Sankt-Georg-Platz**

Südlich des Sankt-Georg-Platz und im Bereich Schanze findet eine städtebauliche Neuordnung statt. Im Zuge der Verlegung des Hauptsitzes der Stadtparkasse Bocholt an den Neutorplatz sollen Baulücken geschlossen und in diesem Zusammenhang wird auch die Lage der Straße „Sankt-Georg Platz“ geändert werden (entsprechend des städtebaulichen Konzeptes wird soll sie im 90-Grad-Winkel auf die Königstraße/den Sankt-Georg-Platz münden). Für den Einbahnstraßenverlauf sowie die grundsätzliche Verkehrsführung bedeutet das keine Änderungen. Es gibt aber Möglichkeiten, den Pkw-Verkehr auf dem Sankt-Georg-Platz zu reduzieren. Das gilt genauso für andere Bereiche der Innenstadt, ggf. aber erst mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive (siehe Maßnahmensteckbrief 10.2)

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- 10.2 Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz

**ZIELKONFLIKTE**

Ein enger Einbezug der Anlieger ist wichtig, um Zielkonflikte zu vermeiden und alle Ansprüche an die Straßennetzführung berücksichtigen zu können.

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

## 10.2

**VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT  
SANKT-GEORG-PLATZ, GASTHAUSPLATZ,  
LIEBFRAUENPLATZ**

**PRIORITÄT**     niedrig     mittel     hoch

**ZEITRAHMEN**    ▶ 2025    ▶ 2030    ▶ 2035

(schrittweiser Prozess zur Aufwertung der Stadtplätze)

**REGIONSRELEVANZ**    ✓    ✗

**AKTEURE**

 Stadt Bocholt  
 Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderung  
 Einzelhändler, Gastronomie  
 sonstige Anlieger  
 weitere Innenstadt-Akteure

**ZIELBEZUG**

- A Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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**

Neben der Änderung der Verkehrsführung in einzelnen Bereichen, wodurch Autoverkehre in der Innenstadt verringert werden können (siehe Maßnahmensteckbrief 10.1), kommen weitere Maßnahmen in Betracht, um Verkehre zu reduzieren und die zentrale Innenstadt schrittweise weiter in Richtung einer autoarmen Innenstadt zu entwickeln. Die vorgeschlagenen Möglichkeiten basieren insbesondere auf der in Maßnahmensteckbrief 4.4 empfohlenen Parkraumstrategie und konkretisieren Möglichkeiten, Parkdruck zu verlagern, Parksuchverkehre zu reduzieren und Möglichkeiten für attraktive Gestaltungen des öffentlichen Raums der Innenstadt zu eröffnen. Die Maßnahmen sind in Abbildung 55 auf Seite 156 abschließend zusammengefasst (vergrößerte Darstellung siehe Anlage Kartenband).

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**
Weiterentwicklung der Parkraumstrategie

Die bereits in Maßnahmensteckbrief 4.4 empfohlene Weiterentwicklung der Parkraumstrategie hat zum Ziel, die vorhandenen Kapazitäten der Parkbauten in der Innenstadt effizienter zu nutzen, um Straßen und Plätze in der Innenstadt vom Parkdruck zu entlasten. Hierdurch ergeben sich Potenziale, „frei“ werdende Parkplatzflächen attraktiver zu nutzen (z.B. für Gastronomie, Aufenthalts- und Spielflächen, Grüngestaltung, ...). Zudem werden Parksuchverkehre und somit Autoverkehre in der Innenstadt reduziert.

Parkplätze auf dem Sankt-Georg-Platz

Bereits kurzfristig ist auf dem Sankt-Georg-Platz die temporäre Aufstellung von Fahrradboxen auf wenigen Parkplätzen (entsprechend Maßnahmensteckbrief 1.5.2) und die Einrichtung einer Ladezone (siehe Steckbrief 6.1) zu empfehlen.

Darüber hinaus ist mittelfristig eine städtebauliche Neuordnung vorgesehen (siehe Maßnahmensteckbrief 10.1), die im Rahmen der Neubebauung des alten Sparkassenstandortes ggf. eine Tiefgarage umfassen soll. Auf dem Sankt-Georg-Platz gibt es Bedarfe zur Neugestaltung des Straßenraumes, die bereits im ISEK 2019 aufgegriffen und in den nächsten Jahren in konkrete Planungen überführt werden sollen. Hierbei ist zu empfehlen, die Anzahl parkender Fahrzeuge zu reduzieren, um Gestaltungspotenziale sowie Flächen, die für attraktive Radabstellanlagen (z.B. „Radhaus“, siehe Steckbrief 1.5.2) genutzt werden können, zu gewinnen. Dazu sollte der Parkraumbedarf des Sankt-Georg-Platzes über die zukünftige Tiefgarage abgedeckt werden. Einzelne oberirdische Parkplätze sollten ausschließlich als Ladezone (siehe Maßnahmensteckbrief 6.1) und für einzelne Kirchenbesucher als Behindertenparkplätze ausgewiesen werden. Grundsätzlich ist auch zu erwarten, dass mit Umsetzung o.g. Parkraumstrategie der Parkraumbedarf auch am Sankt-Georg-Platz sinken wird.

Durch die Maßnahmen könnten Parksuchverkehre verringert und die Attraktivität des Sankt-Georg-Platzes gesteigert werden, Aufenthaltsqualitäten und ggf. Außengastronomie können gefördert und auch die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad mit einer Fahrradstraße (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1) sowie attraktiven Radabstellanlagen optimiert werden. Hierdurch sind positive Effekte auf Passantenfrequenz und die Lagequalität zu erwarten. Ein Konzept für den Sankt-Georg-Platz muss in enger Abstimmung mit Anliegern und Geschäftsbetreibern entwickelt werden.

Parkplätze auf dem Gasthausplatz

In den Sommermonaten wird der Gasthausplatz neben der tageweisen Marktnutzung auch als Fläche für Außengastronomie in Anspruch genommen. Auf diese Weise wird der Platz als attraktiver Stadtplatz erlebbar und zieht Passanten an. In den Wintermonaten ist der Gasthausplatz, abgesehen von Markttagen, als Parkplatzfläche wenig

attraktiv und erzeugt im Umfeld (Langenbergstraße, Gasthausstraße) auch Parksuchverkehre. Im Zusammenspiel mit der Parkraumstrategie zur Entlastung des öffentlichen Raumes ist es daher denkbar, den Platz auch im Winter zu beleben, Passanten in das Quartier zu ziehen und ihn als Parkplatz ganz oder teilweise aufzugeben. Eine Aufgabe der Fläche als Parkplatz sollte aber mit einer alternativen Bespielung sowie städtebaulichen Aufwertung Hand in Hand gehen. Eine prüfenswerte Option ist zum Beispiel ein (temporäres) gastronomisches außen-Angebot auch im Winter, das in Kooperation mit der ansässigen Gastronomie entwickelt wird (zum Beispiel in beheizten Unterständen/„Holzhäuschen“). In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen und mit Anliegern zu besprechen, ob die derzeitige Umfahrbarkeit des Gasthausplatzes (Langenbergstraße -> Gasthausplatz -> Gasthausstraße) notwendig ist.<sup>42</sup>

Liebfrauenplatz

Der Liebfrauenplatz hat durch seine attraktive Lage zwischen Liebfrauenkirche und Fußgängerzone große Potenziale zur Entwicklung städtebaulicher Qualitäten und für Aufenthaltsqualitäten. Derzeit ist er aufgrund seiner nahezu monofunktionalen Nutzung als Parkplatz aber wenig attraktiv, für Passanten eher „Durchgangsplatz“ und zieht Parksuchverkehre auf die Langenberg- und Wesemannstraße, was auch in Anbetracht der empfohlenen Fahrradstraßen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.4.1) nachteilig ist. In direkter Nähe befindet sich das Parkhaus Nähkasten, das heute viele freie Stellplatz-Kapazitäten hat. Temporär als kurzfristige Maßnahme ist für den Liebfrauenplatz die Aufstellung von Fahrradboxen zu empfehlen (zum Beispiel auf einzelnen Parkplätzen auf der Parkreihe direkt neben der überdachten Fahrradabstellanlage), die mittelfristig zu einem Fahrradhaus oder einer kleinen Radstation weiterentwickelt werden sollten. Beides kann den Liebfrauenplatz mit Fahrradfahrer-/Passantenfrequenzen beleben.

Mittel- bis langfristig könnte darüber hinaus in enger Abstimmung mit Anliegern, Handel und sonstigen Akteuren des Liebfrauen-Viertels ein Konzept entwickelt werden, das den Liebfrauenplatz als attraktiven Stadt-, Verweil- und Grünplatz zurückgewinnt. Dadurch könnte die Frequenz und vor allem die Verweildauer von Passanten gesteigert werden, was dem Liebfrauenquartier zu Gute käme. In der Befragung des Projektes „Zukunftsstadt Bocholt“ gaben fast 83% der über 800 Befragten an, dass sie sich in der Innenstadt auf dem Liebfrauenplatz eine Reduzierung der Flächen für den Autoverkehr (vermutlich insbesondere parkende Autos) wünschen. Basierend auf der Parkraumstrategie (siehe Steckbrief 4.4) wären dazu eine Reduktion von Parkplätzen auf ein Grundangebot für Kurzzeitparker, Bewohner (Bewohnerparken), mobilitätseingeschränkte Kirchenbesucher (Behindertenparkplätze) sowie ein bis zwei Ladezonen (siehe Maßnahmensteckbrief 6.1) zu prüfen. Der weitere Parkraumbedarf könnte über das naheliegende Parkhaus Nähkasten abgewickelt werden.

**SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 1.5.2 Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt
- 4.4 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- 10.1 Verkehrsführung zentrale Innenstadt

**ZIELKONFLIKTE**

Konflikte mit dem Parkraumbedarf können vermieden werden, wenn mit der empfohlenen Parkraumstrategie auf eine effizientere Verteilung des Parkdrucks hingewirkt wird.

**KOSTEN**

€ € € € € laufend

Kosten für bauliche Maßnahmen in Straßenräumen/auf Plätzen sind in Steckbrief 10.3 berücksichtigt.

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

<sup>42</sup> Viele Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung stellten die Umfahrbarkeit in Frage und wünschten sich eine attraktive Aufwertung des Gasthausplatzes.

## 10.3

VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT  
AUFWERTUNG VON STRASSENÄUMEN

**PRIORITÄT**  niedrig  mittel  hoch

**ZEITRAHMEN** ▶ 2025 ▶ 2030 ▶ 2035

Schrittweiser und langfristiger Prozess zur Aufwertung der Straßenräume

**REGIONSRELEVANZ** ✓ ✗

**AKTEURE**

Stadt Bocholt  
Stadtmarketing- und Wirtschaftsförderung  
Einzelhändler  
Gastronomie  
sonstige Anlieger  
weitere Innenstadt-Akteure

**ZIELBEZUG**

- A** Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen 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 ISEK 2019 beinhaltet Maßnahmenempfehlungen zur Attraktivitätssteigerung innerstädtischer Straßenräume, die schrittweise in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Auch die Bestandsaufnahme des Mobilitätskonzeptes (siehe Zwischenbericht aus dem Jahr 2019) beinhaltet Handlungsbedarfe zur Aufwertung von Straßenräumen in der Innenstadt, sowohl aus gestalterischer Sicht als auch mit Blick auf die Führung der Verkehrsteilnehmer, insb. hinsichtlich Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr. Die folgenden verkehrsplanerischen Maßnahmenempfehlungen sollten in den weiter zu konkretisierenden Planungen für die Straßenräume geprüft werden. Dazu ist eine enge Abstimmung mit Anliegern wichtig. Die Maßnahmen sind in Abbildung 55 zusammengefasst (eine vergrößerte Darstellung ist im separaten Anlagen-/Kartenband integriert).

**BAUSTEINE UND ANMERKUNGEN ZUR UMSETZUNG**Ravardistraße

Eine Umgestaltung der Ravardistraße bis Europaplatz (inkl. eines Platzes im Bereich der heutigen Lichtstele) ist bereits in den nächsten Jahren geplant, soll die Aufenthaltsqualität und Außengastronomie stärken und die konfliktbehaftete Radverkehrsführung (schmale Radwege im Seitenraum, problematische Führung im Bereich der Lichtstele) lösen. Auch wenn die Straße durch die Änderung der Verkehrsführung vom Autoverkehr entlastet werden kann (siehe Maßnahmensteckbrief 10.1), wird sie weiterhin als Zufahrt des Autoverkehrs in die Innenstadt, zum Beispiel in Richtung Sankt-Georg-Platz/Schanze benötigt. Auch der Linienbusverkehr wird den Bereich um die heutige Lichtstele weiterhin befahren müssen. Daher ist eine alle Verkehrsteilnehmer integrierende Straßenraumplanung zu empfehlen, die aber einen besonderen Fokus auf den Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten und den Radverkehr (Radhauptverbindung und Teil des Veloroutennetzes, siehe Maßnahmensteckbrief 1.3) legen muss:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Straßenraumprinzip der „weichen Separation“, d.h. nahezu niveaugleiche Fläche, bei der aber Seitenraum von Fahrbahn (Kfz- und Radverkehr im Mischverkehr) durch weiche Elemente (farblich, gestalterisch, Rinnen) abgesetzt ist
- Reduktion straßenbegleitender Parkstände auf ein Mindestmaß, wenn möglich ausschließlich einzelne Ladezonen und Behindertenparkplätze
- Verhinderung des Falschparkens im Seitenraum durch intensive Kontrollen, ggf. auch Nutzung von massiven Sitzwürfeln – einerseits zum Verweilen, andererseits zur Verhinderung des Falschparkens
- attraktive Möblierung (Sitzbänke, Spielelemente, ggf. auch als multifunktionale Elemente) und wenn möglich weitere Begrünung des Straßenraums

Abbildung 54: Prinzip der weichen Separation



Fahrbahnflächen am Sankt-Georg-Platz sowie Schanze

Eine Umgestaltung des Sankt-Georg-Platzes (ISEK 2019, siehe auch Maßnahmensteckbriefe 10.1 und 10.2) wird auch die heutigen Fahrbahnflächen umfassen. Aus Richtung Süden/Ludwig-Erhard-Straße ist die Stärkung der Radverkehrsachse als Veloroute mit einer Fahrradstraße zu empfehlen (siehe Maßnahmensteckbriefe 1.3 und 1.4.1). Dazu sind vorhandene Radwege zurückzubauen und der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Auch für die nördlich den Sankt-Georg-Platz tangierende Straßenfläche ist ein städtebaulich attraktiver Straßenraumbau im ISEK vorgesehen. Hier sollte die derzeitige Separation des Straßenraumes in Fahrbahn und Radweg ebenfalls aufgegeben werden und in eine weiche Separation bei Tempo 20 überführt werden.

Der Straßenübergang über die Schanze zwischen Neutorplatz und Arkaden wird derzeit über eine Fußgängerampel geregelt. Das führt für die insb. bei gutem Wetter zu Wartezeiten für Fußgängern und trennt die Fußgängerzone von den Arkaden. Ein Ende der 90er/Anfang der 2000er Jahre dort markierter Fußgängerüberweg (entsprechend mit Vorrang für Fußgänger) führte demhingegen zeitweise zu unerwünschten Rückstauungen des Autoverkehrs. Langfristig/perspektivisch wäre aber denkbar, den Bereich zwischen Casinostraße und Arkaden als „Shared Space“, also eine Verkehrsfläche, welche optisch eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer nahelegt und auf gegenseitige Rücknahme setzt, zu gestalten und damit auch Arkaden und Fußgängerzone funktional besser zu verbinden. Ggf. wäre bei gesenkten Kfz-Verkehrsmengen auch ein Fußgängerüberweg machbar. Potenziale dazu ergeben sich erst, wenn die Verkehrsmengen auf der Schanze und Ludwig-Erhard-Straße schrittweise gesenkt werden können (bspw. durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wie Parkraumstrategie Innenstadt, Radverkehrsförderung, bessere ÖPNV-Anbindung der Innenstadt).

#### Josef-Jakob-Platz

Der Josef-Jakob-Platz sollte als Wegeverbindung zwischen dem Bustreff und dem Sankt-Georg-Platz (Teil des Fußwegenetzes Innenstadt, siehe Steckbrief 2.1) barrierefrei umgebaut und in der Oberflächengestalt an den zukünftigen Sankt-Georg-Platz angeglichen werden (siehe auch Maßnahmensteckbrief 10.2).

#### Nobelstraße und Rebenstraße

Eine im ISEK vorgeschlagene Aufwertung der Nobelstraße sowie Langenbergstraße (insb. zwischen Nordstraße und Gasthausplatz) wird mittelfristig voraussichtlich eine gestalterische Anpassung an die Fußgängerzone umfassen und die städtebauliche Qualität des Straßenraumes erhöhen. Aufgrund der unterschiedlichen Straßenraumansprüche (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) ist auch hier eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 zu empfehlen.

Auch die Rebenstraße soll als Maßnahme des ISEK durch eine optische Angleichung an den Fußgängerzonenstandard attraktiver werden. Möglichkeiten des Umgangs mit den Pavillons (ggf. teilweiser Abriss) werden integriert geprüft. Es ist eine Beibehaltung der Fußgängerzone (mit Freigabe für den Radverkehr) zu empfehlen.<sup>43</sup>

#### Langenbergstraße sowie Weberstraße

Die Langenbergstraße ist die Innenstadt-Hauptverbindung des Radverkehrs aus Richtung Osten und weist aufgrund des zwischen Seitenraum sowie Fahrbahn separierten Straßenraums Funktionsdefizite auf (schmaler Seitenraum, zu schmale Radwege, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr). Ähnliches gilt für die Weberstraße. Auf beiden Straßen ist mittelfristig die Ausweisung als Fahrradstraße mit einem Rückbau bestehender Radwege zu empfehlen. Bei einer Fahrbahnbreite von mind. 3,5 m (wenn Ausweichstellen vorhanden sind) oder von mind. 4-4,5 Metern kann der Radverkehr auch entgegen der Einbahnstraße auf der Fahrbahn freigegeben werden.

#### Osterstraße/Lucy-Vollbrecht-Büschlepp-Platz

Die östliche Einfahrt in die zentrale Innenstadt weist sowohl gestalterische Defizite als auch Defizite in der Führung des Radverkehrs auf. Mittel- bis langfristig ist daher die Ausbildung eines attraktiven „Eingangstores“ in die Innenstadt zu empfehlen, welche gestalterisch an einen Platzcharakter anlehnt, die Verkehrsfunktion der Straße mit Qualitäten für Aufenthalt, Sitz- und Spielelementen verbindet und ggf. Außengastronomie (Osterpurte) einbezieht. Verkehrsrechtlich wäre eine Einbindung in die Fahrradstraße Langenbergstraße oder alternativ ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) sinnvoll.

#### Kreuzstraße

Die Kreuzstraße verbindet den Neutorplatz/die Innenstadt mit dem Bahnhof sowie dem kubaai-Areal und ist daher derzeit eine wichtige Wegeverbindung. Grundsätzlich ergeben sich Bedarfe, die Verbindung von der Innenstadt zum Bahnhof zu verbessern und attraktiver zu gestalten: Zum Beispiel durch eine Ausgestaltung der Kreuzstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 (inkl. Ladezonen, siehe Steckbrief 6.1) oder durch eine neue, direkte Querverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Aa, wie sie derzeit im Rahmenplan für das Bahnhofsumfeld angedacht ist.

#### **SCHNITTSTELLEN / BEZUGSPUNKTE**

- ISEK 2019, Rahmenplan Bahnhofsumfeld

#### **ZIELKONFLIKTE**

<sup>43</sup> Eine im Rahmen des Flächenmanagement 2.0 eingebrachte Idee der Pkw-Öffnung der Rebenstraße steht dem Ziel des Mobilitätskonzeptes, die Innenstadt von Autoverkehr zu entlasten, entgegen, würde einer städtebaulichen Attraktivierung der Rebenstraße entgegenstehen (Zielkonflikt mit notwendigen Parkständen bei einer Pkw-Öffnung) und auch den Radverkehr auf der Rebenstraße behindern.

- 1.3 Herstellung eines Veloroutennetzes
- 1.4.1 Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- 2.1 Optimierung des Fußverkehrsnetzes
- 6.1 Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs
- 10.1 Verkehrsführung zentrale Innenstadt
- 10.2 Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz

Für die Entwicklung passgenauer Konzepte für die Straßenräume ist eine Beteiligung der Anlieger und weiterer Innenstadtakteure unumgänglich, um unterschiedliche Straßenraumansprüche berücksichtigen und abwägen zu können.

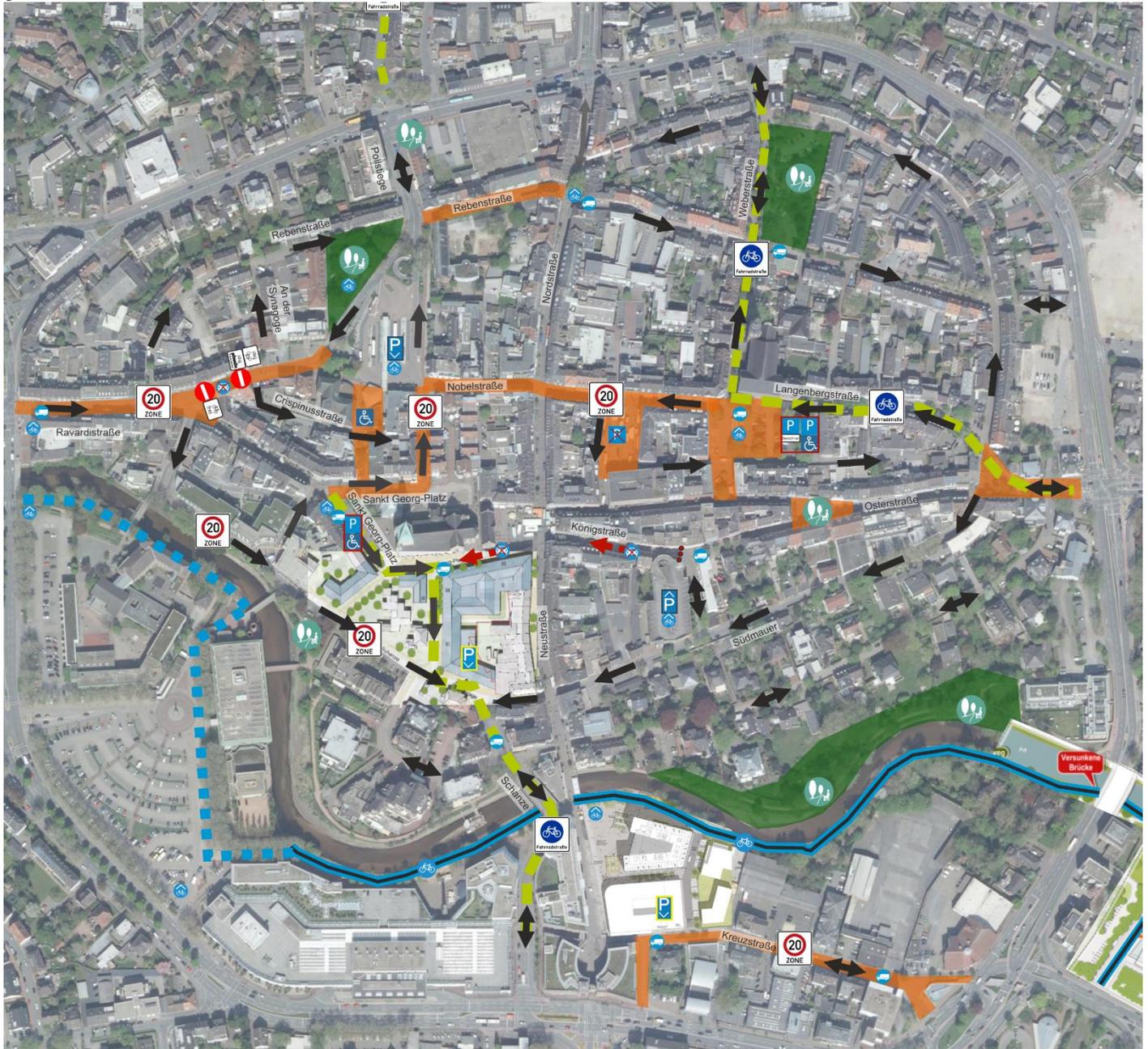
**KOSTEN**

€ € € € € laufend

**KOSTEN-WIRKUNGS-KLASSE**

niedrig  mittel  hoch  sehr hoch

Abbildung 55: Synopse wichtiger Innenstadtmaßnahmen (siehe Maßnahmensteckbriefe zu den jeweiligen Handlungsfeldern; vergrößerte Karte im Kartenband)

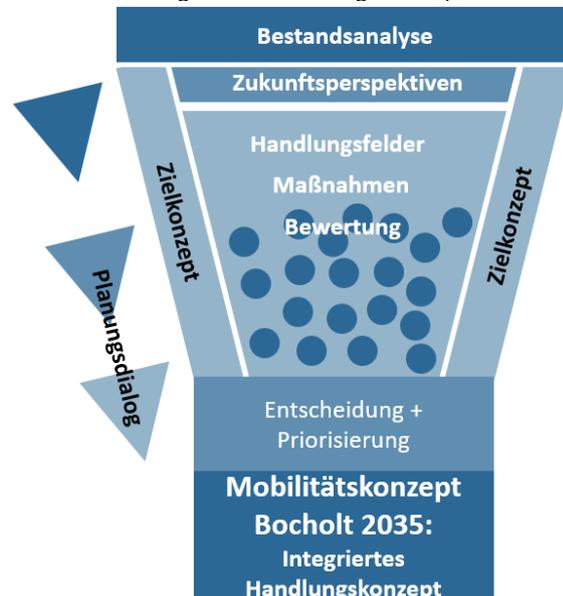


- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> bestehende Kfz-Verkehrsführung</li> <li> Schließung für den allgemeinen motorisierten IV</li> <li> Einfahrtsverbot; Ausnahme Radverkehr, Linienbusverkehr</li> <li> Straßenraumumbau/-aufwertung</li> <li> Attraktivitätssteigerung von Grünflächen (ISEK 2019)</li> </ul> | <p><b>Maßnahmen im Radverkehr</b><br/>(siehe Steckbriefe zum Radverkehr)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Fahrradstraße</li> <li> Radschnellweg</li> <li> noch zu prüfende Radschnellweg-Führung</li> <li> Veloroute/Radkomfortroute</li> <li> Fahrradboxen/ggf. später Aufwertung zu Radhäusern</li> </ul> | <p><b>Parken</b><br/>(siehe Steckbriefe Parkraumstrategie/Wirtschaftsverkehr)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Tiefgarage/Parkhaus</li> <li> neue Tiefgarage</li> <li> neue Ladezone</li> <li> (perspektivische) Prüfung der Reduzierung von Parkplätzen, Beibehaltung Behinderten-/Bewohnerparkplätzen</li> </ul> |
|--|--|---|

## 5 Integriertes Handlungskonzept und Gesamtbewertung

Aufbauend auf der Maßnahmenentwicklung und -bewertung wurde ein integriertes Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035 abgeleitet. Das integrierte Handlungskonzept basiert auf den Handlungsfeldern, die auf Grundlage der Stärken- und Schwächen-Analyse und des Zielkonzeptes entwickelt wurden. Die Maßnahmen und Maßnahmenfelder wurden anschließend hinsichtlich ihrer Zielwirkungen sowie Wirkungs-Kostenklasse bewertet (siehe hierzu die Bewertungen in den einzelnen Steckbriefen in Kapitel 4). Auf dieser Grundlage und auch unter Beachtung von Zielkonflikten, Umsetzbarkeiten und insbesondere Kosten der Maßnahmenfelder wurde entschieden, in welchem Umfang einzelne Maßnahmen in das Handlungskonzept aufgenommen werden können. Der Prozess der Entwicklung der Maßnahmen von der Analyse bis hin zum integrierten Handlungskonzept wurde fortlaufend in einem Beteiligungsprozess rückgekoppelt (siehe Kapitel 2).

Abbildung 56: Prozessphasen des Mobilitätskonzeptes bis zum integrierten Handlungskonzept



Nicht alle Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern je nach Intensität und finanziellem Budget einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Als Orientierungsgrundlage beinhaltet das integrierte Handlungskonzept für jedes Maßnahmenfeld Empfehlungen zur Priorisierung sowie Einschätzungen zu Umsetzungshorizonten (siehe Steckbriefe des Kapitels 4).

Das integrierte Handlungskonzept stellt den Umsetzungsplan für das Mobilitätskonzept dar, in dem diese Faktoren berücksichtigt werden. Hier wird die Realisierung der beschlossenen Maßnahmen in eine zeitliche Reihung gebracht. Es werden Prioritäten definiert und Planungsvorläufe sowie zeitliche Abhängigkeiten der Maßnahmen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen der Stadt Bocholt, der Förderkulisse von Bund und Ländern sowie den nicht immer absehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen werden drei Finanzierungsszenarien – sogenannte Finanzierungspfade – aufgezeigt (siehe Kapitel 5.1). Folgende Fragen stehen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des Mobilitätskonzeptes unter Beachtung der o.g. Faktoren am besten erreicht?
- Welche zeitliche Reihenfolge ist aufgrund der Wirkungen der Maßnahmen sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind bei Reduzierung der finanziellen Mittel nicht oder nur teilweise umsetzbar? Welche Maßnahmen sollten auch bei weniger zur Verfügung stehenden Mitteln möglichst vollständig oder zumindest teilweise umgesetzt werden?

### 5.1 Finanzielle Rahmenbedingungen/Finanzierungspfade

Die für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Mittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Stadt Bocholt, sondern auch aus den Fördertöpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und des

Landes zusammen. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmenbereiche, die das integrierte Handlungskonzept betreffen, in der Zuständigkeit bzw. Baulast Dritter (Land, Bund, Umlandgemeinden, Nachbarkreise, Niederlande, Deutsche Bahn, ...).

Auch wenn im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung die Mittelbereitstellung für den Mobilitätsbereich erhöht wird, ist die Fördermittelbereitstellung auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage über die nächsten 15 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Selbiges gilt für die Haushaltslage der Stadt Bocholt. Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes unterliegt somit einer gewissen Spannweite, die im Folgenden durch drei Finanzierungspfade berücksichtigt wird. Die Kostenschätzungen für die Maßnahmen sind in die Steckbriefe sowie die nachfolgenden Finanzierungspfade abzüglich der finanziellen Fördermöglichkeiten, d.h. bezogen auf den Eigenanteil der Stadt Bocholt, dargestellt. Über diese Kostenschätzungen hinaus können einzelne Maßnahmen weitere finanzielle Aufwendungen auslösen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes noch nicht absehbar sind (z. B. Grunderwerb).

Der **obere Finanzierungspfad** geht davon aus, dass die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung aller Maßnahmen vorhanden sind. Dies bedeutet ein Kostenvolumen von insgesamt ca. 181 Millionen Euro (bzw. 12,1 Mio. €/Jahr). Mit Berücksichtigung von möglichen Fördergeldern entspricht dies einem Eigenanteil der Stadt Bocholt von 5,8 Mio. €/Jahr.

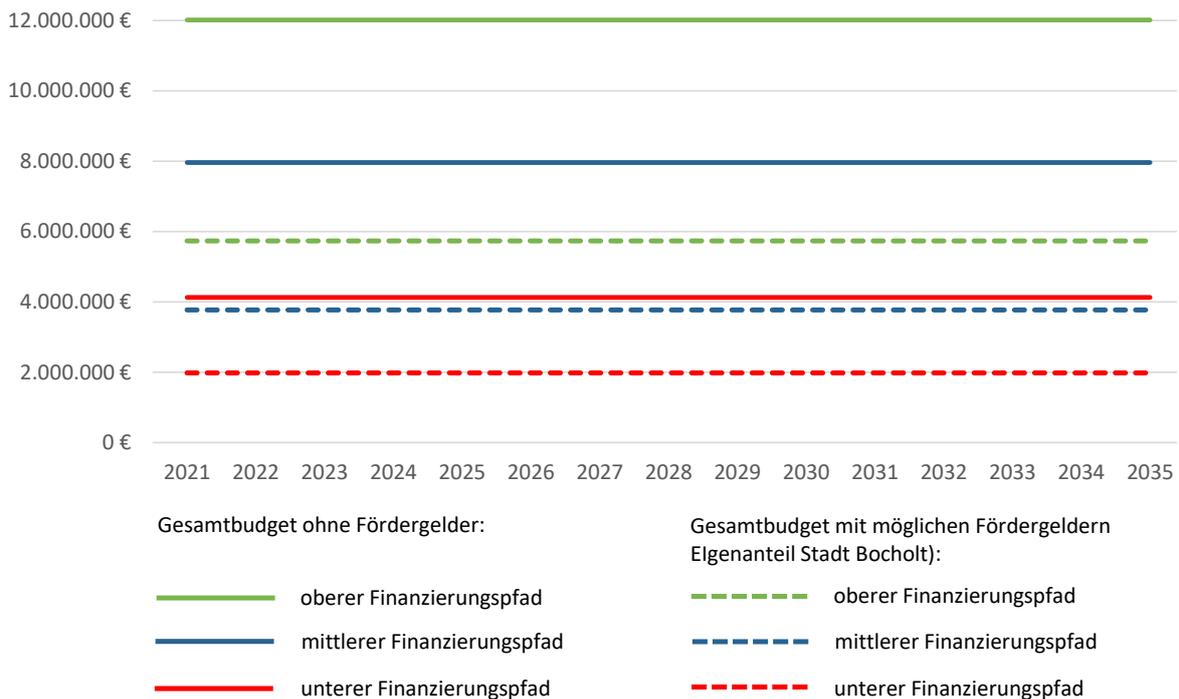
Der **mittlere Finanzierungspfad** berücksichtigt, dass aller Voraussicht nach nicht die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen werden, alle Maßnahmen umzusetzen (oberer Finanzierungspfad). Dennoch soll mit dem mittleren Finanzierungspfad ein Weg aufgezeigt werden, auch bei geringerem finanziellen Budget die Ziele des Mobilitätskonzeptes gut zu erreichen. Zwar müssen teilweise Maßnahmen gestrichen und einige Maßnahmenprogramme gekürzt werden, dennoch werden im mittleren Finanzierungspfad alle Schlüsselmaßnahmen, die Maßnahmen mit hoher Priorität sowie viele der Maßnahmen mit mittlerer Priorität berücksichtigt. Ohne die Berücksichtigung von Fördermitteln können die Kosten auf 119 Millionen Euro (ca. 8 Mio. Euro/Jahr) geschätzt werden. Mit Berücksichtigung möglicher Fördermittel verbliebe ein Eigenanteil für die Stadt Bocholt von ca. 3,8 Mio. €/Jahr (d.h. ca. 56 - 57 Millionen Euro bis 2035).

Der mittlere Finanzierungspfad wird für die folgenden Darstellungen als der wahrscheinlichste angenommen und ist eine gutachterliche Empfehlung im Sinne von Kosten und Nutzen, um den Zielen des Mobilitätskonzeptes einerseits und andererseits auch den weiter steigenden Anforderungen des Klimaschutzes weitmöglich gerecht zu werden. Der mittlere Finanzierungspfad wurde ebenso in der Lenkungsgruppe diskutiert und zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035 empfohlen.

Der **untere Finanzierungspfad** orientiert sich am ungefähren derzeitigen Haushaltsbudget der Stadt Bocholt zur Finanzierung der Mobilität und entspricht einem Jahresbudget von knapp 2 Millionen Euro (entsprechend ca. 30 Millionen Euro Gesamtbudget bis 2035). Es muss erwähnt werden, dass im Rahmen des Mobilitätskonzeptes keine detaillierte Prüfung der Haushaltsposten der Stadt Bocholt möglich war und das ermittelte derzeitige Budget daher nur eine erste Orientierungsgrundlage ist.

Im unteren Finanzierungspfad zeigt sich, dass ohne eine Erhöhung der Mittelbereitstellung viele wichtige Maßnahmen nicht (z.B. Ausweitung des Betriebszeitraums des Stadtbusses) oder nur in geringen Teilen realisiert werden können und Maßnahmenprogramme mit Schlüsselmaßnahmen deutlich gekürzt werden müssen (u.a. Herstellung eines Veloroutennetzes). Zwar sind die im unteren Finanzierungspfad berücksichtigten kostengünstigen Maßnahmen auch von Bedeutung, allerdings ist ohne eine umfassende Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur die angestrebte Mobilitätswende nicht bis 2035 und darüber hinaus nur sehr langsam zu erreichen.

Abbildung 57: Finanzierungsbudget/Jahr für die einzelnen Finanzierungspfade



Von gutachterlicher Seite und sowie auch von der das Mobilitätskonzept begleitenden Lenkungsgruppe wird eine deutliche Erhöhung der Mittelbereitstellung gegenüber dem Status Quo – dieser entspricht in etwa dem unteren Finanzierungspfad – empfohlen. Als Orientierung sollte der mittlere Finanzierungspfad herangezogen werden.

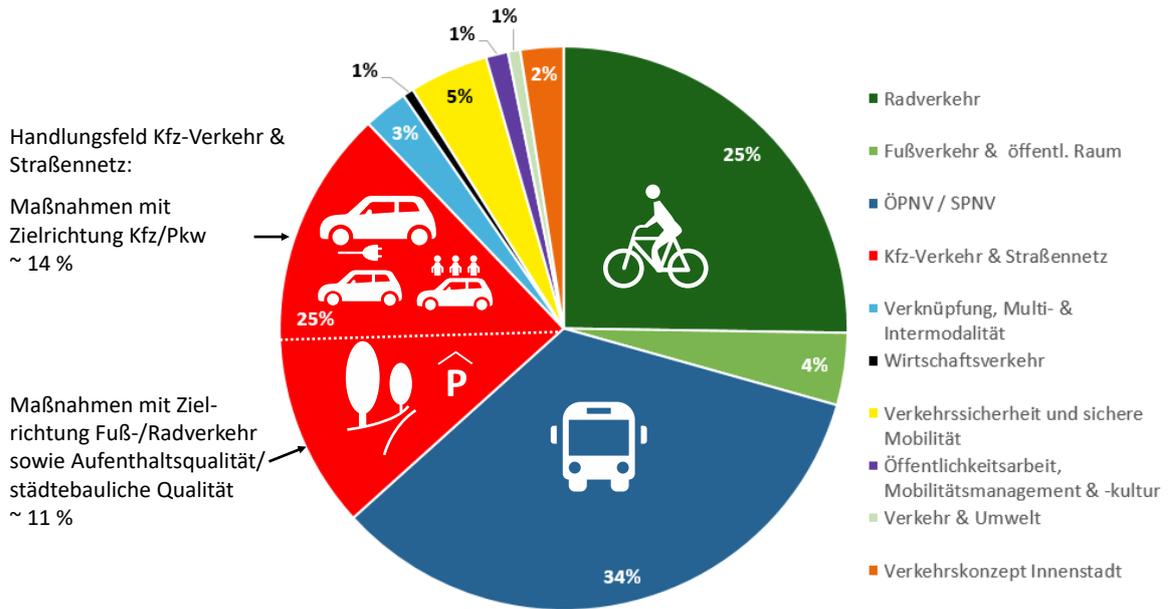
### Mittlerer Finanzierungspfad: Zusammensetzung der Kosten nach Handlungsfeldern

Der mittlere Finanzierungspfad entspricht einem Eigenanteil der Stadt Bocholt von ca. 3.8 Millionen Euro/Jahr mindestens für die nächsten 15 Jahre, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes weitgehend erreichen zu können. Im Vergleich zum heutigen Budget der Mobilitätsplanung ist daher eine Erhöhung der finanziellen Mittel um ca. 1.8 Millionen Euro/Jahr zu empfehlen, um die Maßnahmen umsetzen zu können.

Das Mobilitätskonzept versteht sich als integrierter Plan, das heißt, dass in das integrierte Handlungskonzept sowie auch den mittleren Finanzierungspfad die verschiedenen Handlungsfelder und Maßnahmen möglichst ausgewogen, aber mit Berücksichtigung der Maßnahmenprioritäten einfließen. Während einige Handlungsfelder eher kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (z.B. Maßnahmen im Mobilitätsmanagement), erfordern andere Handlungsfelder aufgrund einzelner, sehr teurer Infrastrukturprojekte ein deutlich höheres Budget (z.B. das Handlungsfeld Radverkehr mit vielen Infrastrukturmaßnahmen wie den Velorouten). Dementsprechend zeigt auch die Budgetverteilung Schwerpunkte mit besonderem Finanzierungsbedarf (insbesondere der Radverkehr sowie der ÖPNV).

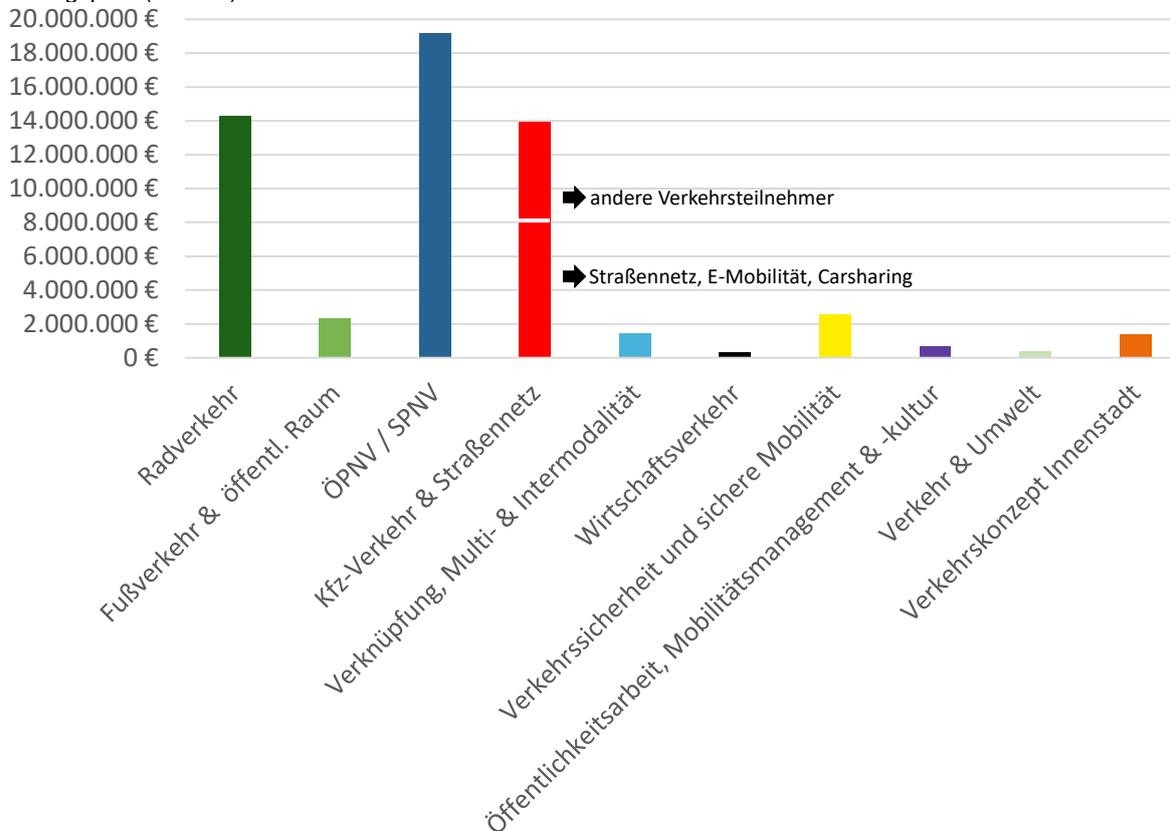
Ein besonderer Finanzierungsbedarf ergibt sich ebenso für das Handlungsfeld Kfz-Verkehr & Straßennetz (ca. 25 % des Budgets). Hierin sind zwar auch die Kosten für den Nordring berücksichtigt sowie Pkw-bezogene Maßnahmen, um den Autoverkehr zu verringern oder verträglicher abzuwickeln (zum Beispiel Maßnahmen zum Carsharing, Förderung von alternativen Antriebsformen). Diese entsprechen ungefähr 14 Prozentpunkten des 25 %-Budgetanteils. Weiterhin beinhaltet das Handlungsfeld viele Maßnahmen, die weniger auf den Autoverkehr ausgerichtet sind, sondern vielmehr Fußgängern und Radfahrern sowie der Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu Gute kommen – so insbesondere die kostenintensiven Maßnahmenprogramme „Integrierte Straßenraumgestaltung“, ein Programm zur Optimierung von Kreuzungen/Kreisverkehren sowie die Parkraumstrategie Innenstadt. Ungefähr 11 Prozentpunkte entfallen hierauf.

Abbildung 58: Budgetverteilung (Bezogen auf den Eigenanteil der Stadt Bocholt) des Integrierten Handlungskonzeptes (mittlerer Finanzierungspfad) nach Handlungsfeldern



Abzüglich des Budgets zur Gestaltung der Wirtschaftsverkehre (1 %, auch hier entstehen durch die verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre Synergien zur Verkehrssicherheit und zum Fuß- und Radverkehr) tragen mindestens 85% des notwendigen Budgets zur direkten Förderung der nicht motorisierten Mobilität, des ÖPNVs sowie der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei.

Abbildung 59: Notwendiges Budget (Eigenanteil der Stadt Bocholt) nach Handlungsfeldern im mittleren Finanzierungspfad (absolut)



### **Personalressourcen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes**

Das Mobilitätskonzept stellt mit seinem Maßnahmenprogramm besondere Anforderungen an die Verwaltung. Neben dem Mitteleinsatz für investive Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes oder die vielen weichen, flankierenden Maßnahmen, ist eine Verankerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses von Maßnahmen sowie der Evaluierung (siehe Kapitel 6) bedeutend. In einzelnen Maßnahmenfeldern wurden bereits Ressourcen skizziert, die zur Koordination und Umsetzung bereitzustellen sind bzw. zu empfehlen sind (bspw. mehr Personal zur Überwachung der Verkehrssicherheit, Sicherheitsauditor/in in der Stadtverwaltung). Die Umsetzung der Maßnahmen im Mobilitätsmanagement erfordert eine besondere Koordination. Die Umsetzung großer Infrastrukturprojekte, wie insbesondere die schrittweise Herstellung des Veloroutennetzes, wird ebenso personelle Kapazitäten binden.

Teilweise können die Koordinierung und Umsetzung der Maßnahmen mit dem gegebenen Ressourceneinsatz der Stadtverwaltung erfolgen. Teilweise ist aber auch zu empfehlen, dass auch neue Ressourcen geschaffen werden, um neue Aufgaben angehen zu können oder vorhandene Maßnahmen zu intensivieren. Im Wesentlichen müssen vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert werden und mit den betroffenen Ämtern und vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Ggf. müssen Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch Personalressourcen durch neue Stellen erweitert werden.

## **5.2 Gesamtdarstellung und -bewertung des integrierten Handlungskonzeptes**

Die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes des Mobilitätskonzeptes Bocholt 2035 lassen sich wie folgt zusammenfassen und bewerten:

- Durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes kommt es zu einer Verlagerung von Wegen, die bisher mit dem Kfz durchgeführt wurden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Hierbei sind aufgrund der ausgewählten Maßnahmen Zuwächse vor allem im Radverkehr, auf kombinierten Wegen (P+R, B+R) und im ÖPNV zu erwarten. Grund dafür sind vor allem Geschwindigkeits- und Komfortverbesserungen im Radverkehr, eine bessere Bedienungs- und Erschließungsqualität im ÖPNV und ein Ausbau von Verknüpfungspunkten der Verkehrsmittel. Wichtig ist hierbei auch die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit im ÖPNV bzw. auch SPNV.
- Das in der Diskussion der Lenkungsgruppe zum Mobilitätskonzept informell abgesteckte Ziel, den Kfz-Anteil am Modal Split deutlich auf ein Viertel bis ein Drittel zu reduzieren (derzeit 48 %), kann nach heutiger Einschätzung bei weitgehender Umsetzung der Maßnahmen mindestens des mittleren Finanzierungspfades erreicht werden.
- Durch Maßnahmen in der Innenstadt sowie in den Stadtteilen, im öffentlichen Raum/Straßenraum und im Fußverkehr wird die Anzahl kurzer Wege mit dem Auto reduziert, die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität erhöht sich und die Innenstadt sowie die Stadtteile werden gestärkt. Bocholt kann so in Kombination mit anderen Maßnahmen (zum Beispiel ISEK Innenstadt und Flächenmanagement 2.0) deutlich an Attraktivität gewinnen.
- Die Entwicklungen des Straßennetzes im Bocholter Norden (Westring, Nordring, ggf. Ostring) sind Optionen, welche den Bocholter Norden mit seinen Infrastrukturen (insb. Krankenhaus) sowie geplanten Siedlungsgebieten besser anbinden und zur weiteren Entlastung der Innenstadt und von Wohnstraßen beitragen können. Eine Realisierung dieser Netzoptionen sollte mit Umbaumaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr im Bestandsnetz verbunden werden. Das heißt, die durch den West-/Nordring (ggf. später auch Ostring) entstehende Verkehrsqualität für den Autoverkehr sollte an anderer Stelle entnommen werden und anderen Verkehrsteilnehmenden zu Gute kommen. Ohne eine Entwicklung von West- und Nordring ist bei Realisierung der geplanten Siedlungsentwicklungen eine Zunahme der Verkehrsmengen zu erwarten, die nicht über dafür ungeeignete Nebenstraßen, sondern über das Hauptstraßennetz abgewickelt werden sollte. Hierdurch wären z.T. Konflikte zu erwarten (insb. an Schulstandorten).

**Bezug des integrierten Handlungskonzeptes zu den Oberzielen des Zielkonzeptes**

Bei der Erarbeitung der Handlungs- und Maßnahmenfelder fand in den Steckbriefen jeweils eine Rückkopplung mit den Oberzielen des Mobilitätskonzeptes entsprechend des Zielkonzeptes (siehe Kapitel 3) statt. Abschließend und in Kenntnis aller Handlungs- und Maßnahmenfelder erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Zielwirkungen der Handlungs- und Maßnahmenfelder zu den Oberzielen des Mobilitätskonzeptes. Die nachfolgende Abbildung 60 zeigt, welches Handlungsfeld (als Zusammenfassung der Zielwirkungen der einzelnen Maßnahmenfelder) zu welchen Oberzielen eine hohe, wahrnehmbare, geringe oder keine Zielwirkung hat.

Abbildung 60: Beiträge der Handlungsfelder zu den Oberzielen des Zielkonzeptes

Handlungsfeld	Schaffung sicherer und attraktiver Mobilitätsoptionen für Alle	Reduzierung der Umweltbelastungen & verträgliche Gestaltung der Kfz-Verkehre	Attraktive Innenstadt, Stadt- und Straßenräume	Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr, Stärkung Fußverkehr & städtischer ÖPNV	Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit (für den ÖV, IV & den Wirtschaftsverkehr)	Vernetzung, Effizienzsteigerung & Kommunikation
1 - Radverkehr						
2 - Fußverkehr & öffentlicher Raum						
3 - ÖPNV/SPNV						
4 - fließender, ruhender Kfz-Verkehr & Straßennetz						
5 - Verknüpfung, Multi- & Intermodalität & neue Mobilitätsformen						
6 - Wirtschaftsverkehr						
7 - Verkehrssicherheit und sichere Mobilität						
8 - Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur						
9 - Verkehr und Umwelt						
10 - Verkehrskonzept Innenstadt						

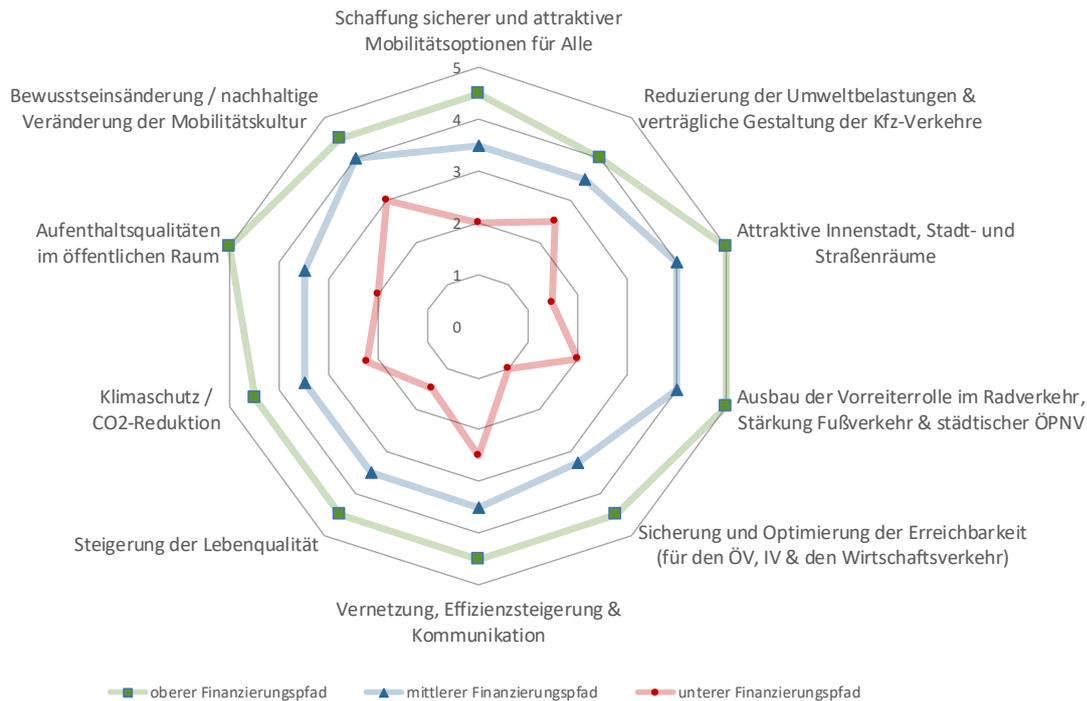
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#90EE90; border:1px solid black;"></span> deutliche Zielwirkungen	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FFDAB9; border:1px solid black;"></span> geringe Zielwirkungen
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ADD8E6; border:1px solid black;"></span> wahrnehmbare Zielwirkungen	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#D3D3D3; border:1px solid black;"></span> sehr geringe/keine Zielwirkungen

**Qualitative Einordnung des integrierten Handlungskonzeptes**

Abbildung 61 stellt in einer qualitativen Bewertung das integrierte Handlungskonzept differenziert nach den drei Finanzierungspfaden (siehe Kapitel 5.1) dar. Es wurden über die Oberziele hinausgehende, auch qualitative Zielwirkungen, z. B. Steigerung der Lebensqualität sowie der Mobilitätskultur in Bocholt, mit aufgenommen.

Auf einer Skala von 0 (niedriger Zielbeitrag) und 5 (hoher Zielbeitrag) wurde für die verschiedenen Ziele eine Bewertung vorgenommen. Hiermit können die Stärken des integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich des Zielerreichungsgrades identifiziert und auch aufgezeigt werden, welche Wirkungen Reduzierungen im Handlungskonzept haben können (mittlerer und unterer Finanzierungspfad).

Abbildung 61: Qualitative Bewertung des Integrierten Handlungskonzeptes hinsichtlich wichtiger Ziele



Insgesamt ist festzustellen, dass die Maßnahmen zur Optimierung und Weiterentwicklung der Mobilität in Bocholt beitragen. Die Maßnahmenwirkung ist abhängig von der Intensität der Maßnahmen, die sich aus dem Mitteleinsatz jeweils des unteren, mittleren und oberen Finanzierungspfad ergibt. Im mittleren und oberen Finanzierungspfad sind auch umfassende Investitionsprogramme zur Verbesserung insb. des Radwegenetzes oder auch des ÖPNVs möglich, die Bocholt als Fahrradstadt stärken und den ÖPNV zu verbessern. Entsprechend geringer sind im unteren Finanzierungspfad die Möglichkeiten, das Verkehrsnetz in den nächsten 15 Jahren weitergehend nachhaltig zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten umzugestalten und zur Stadt- und Lebensqualität beizutragen.

Das Mobilitätskonzept trägt zur verträglichen Abwicklung der Autoverkehre und zur Förderung des Umweltverbundes im Besonderen bei. Es ist herauszustellen, dass die Maßnahmen ein großer Schritt zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität sind, aber über 2035 hinaus weitere Anstrengungen notwendig sind.

### 5.3 Zusammenfassende Darstellung des integrierten Handlungskonzeptes

In der folgenden Grafik sind zusammenfassend die Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes für den oberen sowie mittleren Finanzierungspfad (siehe Kapitel 5.1) dargestellt sowie die wichtigen Schlüsselmaßnahmen verdeutlicht. Sowohl das integrierte Handlungskonzept als auch die Schlüsselmaßnahmen wurden mit der Lenkungsgruppe sowie öffentlich diskutiert. Schlüsselmaßnahmen sind mit einem Sternchen (★) versehen.

Die Darstellung des *oberen* Finanzierungspfad bezieht alle Maßnahmen mit ein. Für die des *mittleren* Finanzierungspfad wurden entsprechend des geringeren Finanzbudgets einige Maßnahmenprogramme gekürzt, die in der Übersichtsdarstellung grau hinterlegt sind (die Prozentangaben zeigen, zu wieviel Prozent das Programm noch umgesetzt werden kann) Einige Maßnahmen musste auch gestrichen werden. Die Darstellung für den unteren Finanzierungspfad befindet sich im Anhang (siehe Anhang II: Integriertes Handlungskonzept – unterer Finanzierungspfad).

Abbildung 62: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 – Oberer Finanzierungspfad (Seite 1)

# Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035



## Oberer Finanzierungspfad: Alle Maßnahmen

Handlungsfeld

Maßnahmenfeld

Schlüsselmaßnahmen

Kosten-schätzung



### Radverkehr

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

**Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege**  
(Radschnellweg RS2 sowie weitere Prüfeempfehlungen 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 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)

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

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

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

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, Moderne Antriebs- 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 Rheide/Borken/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 vergünstigten Preisstufe im Vergleich zum Westfalentarif, 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 (Einpfelegen 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  
*Perspektivszenario: äußerer Ringchluss*

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

**Weiterentwicklung der Parkraumstrategie**  
(bessere Auslastung der Parkbauten in der Innenstadt zur Entlastung des öffentlichen Raumes; des Weiteren: neues Leben auf Parkständen/temporäre Umnutzungen 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 (Arbeitsgeber, 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 Bustreffe zu attraktiven Verknüpfungspunkten/Mobilstationen)

**Mobilpunkte**  
(kleinräumige Mobilitätsangebote/Mobilpunkte (z.B. Bushaltestelle+Radanlehnbügel+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



Abbildung 63: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 – Oberer Finanzierungspfad (Seite 2)

# Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035



## Oberer Finanzierungspfad: Alle Maßnahmen

Maßnahmenfeld Handlungsfeld

★ Schlüsseßmaßnahmen

Kosten-  
schätzung



### Wirtschaftsverkehr

**Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs**  
(z.B. Umsetzung eines City-Logistik-Konzeptes in der Bocholter Innenstadt, Ladezonenkonzept für die Innenstadt, Freihaltung der Fußgängerzone vom Wirtschaftsverkehr)

**Optimierung der Lkw-Führung**  
(z.B. stadtverträgliche Lkw-Routenführung, Prüfung von Möglichkeiten sensible Bereiche weiter zu entlasten durch Verkehrslenkung und Wegweisung)

**Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur**  
(z.B. Umgang mit dem Industriestammgleis in Richtung I-Park (Empfehlung zur Beibehaltung), Instandhaltungsmaßnahmen sind z.T. auch im Handlungsfeld fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz enthalten)

Kosten: ca. 6.4 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 5.6 Mio. EUR



### Verkehrssicherheit und sichere Mobilität

★ **Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit**  
(Beibehaltung und Forcierung bestehender Netzwerkarbeit (Stadt/Polizei/Schulen/ Unfallkommission), Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung, optional auch städtische(r) Sicherheitsauditor(in))

**Schulwegsicherheit**  
(z.B. Analyse von Schulwegen und darauf aufbauen die Erarbeitung/Aktualisierung von Schulwegeplänen, Kontrollen im Schulumfeld, Erarbeitung von Hol- und Bringzonenkonzepten/Elternhaltestellen)

**Verkehrssicherheitskampagnen**  
(z.B. regelmäßige Schwerpunktaktionen zur Verkehrssicherheit & für rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr; weitere Kampagnen zu Themen wie sichere E-Bike/Pedelec-Nutzung, sicheres Schulumfeld, sichere Schulwege, Verkehrssicherheit im Radverkehr)

Kosten: ca. 3.2 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 2.6 Mio. EUR



### Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur

**Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung**  
(Koordination des Mobilitätsmanagements, Übernahme der Vorbildfunktion durch die Stadtverwaltung durch unterschiedliche Maßnahmen: z.B. Fuhrparkmanagement, Mitfahrerförderung, Serviceangebote für Radfahrende)

**Betriebliches Mobilitätsmanagement**  
(Initiierung, Förderung und Koordinierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei Bocholter Betrieben, Unternehmen und im Einzelhandel)

**Schulisches Mobilitätsmanagement**  
(Forcierung und Begleitung von schulischem Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung durch Netzwerkbildung, Anregung von Walking-Bus & Cycle-Train/begleiteten Schulwegen, Durchführung von Aktionen zur eigenständigen Mobilität von Kindern & Informationsangebote für Eltern und Lehrende)

**Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung**  
(Öffentlichkeitsarbeit durch Aktionstage, Kampagnen und regelmäßige Informationen, Verstärkung der Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes)

Kosten: ca. 1.1 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 1.0 Mio. EUR



### Verkehr und Umwelt

**Minderung von Lärm und Flächenverbrauch**  
(Fortentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans; Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zur Förderung des Fuß-/Radverkehrs und des ÖPNVs zur Emissionsminderung)

**Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung**  
(weiterhin enge Verzahnung der städtischen Flächenplanung mit der städtischen Verkehrsplanung und Berücksichtigung verkehrlicher Effekte bereits im Planungsvorhaben, Stadt der kurzen Wege, Modellprojekt für autoarmes Wohnen in einem Neubaugebiet)

**Mikroklima und Klimaanpassung**  
(z.B. verstärkte Straßenraumbepflanzung, Anpassung der Entwässerungssysteme auf Starkregenereignisse)

Kosten: ca. 0.7 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 0.7 Mio. EUR



### Verkehrskonzept Innenstadt

**Verkehrsführung zentrale Innenstadt**  
(Verringerung störender Autoverkehre in Bereichen der zentralen Innenstadt, insbesondere in Fußgängerbereichen und Marktplatz)

**Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz**  
(Aufwertungen von wichtigen Innenstadtplätzen, Möglichkeiten zur Verkehrsentslastung und Aufwertung dieser Plätze)

**Aufwertungen von Straßenräumen**  
(schrittweises Konzept zur Aufwertung innerstädtischer Straßenräume zur Steigerung von Aufenthalts- und städtebaulicher Qualität)

Kosten: ca. 9.3 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 1.9 Mio. EUR

Abbildung 64: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - *mittlerer* Finanzierungspfad (Seite 1)

# Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035



## Mittlerer Finanzierungspfad: Empfehlung

★ Schlüsselmaßnahmen	Handlungsfeld	<p><b>Radverkehr</b></p> <p>Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Weiterentwicklung des Radverkehrs-Zielnetzes als Planungsgrundlage für die Maßnahmenumsetzung)</p> <p>Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege (50%) (Radschnellweg RS2 sowie weitere Prüfpflichten für Radschnellwege, z.B. Richtung Niederlande)</p> <p>★ Herstellung eines Veloroutennetzes (Weiterentwicklung der bereits begonnenen Umsetzung der innerörtlichen Radverkehrsbeschleunigung, Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander)</p> <p>Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz (50%) (Maßnahmenprogramm zur Erhöhung von Komfort, Qualität und Sicherheit bestehender Radwege und Kreuzungen (25%), z.T. auch neue Radwege z.B. im Außenbereich)</p> <p>★ Einrichtung weiterer Fahrradstraßen (75%) (Programm zur Umsetzung weiterer Fahrradstraßen, auch abseits des Veloroutennetzes)</p> <p>★ Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen (Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt &amp; in Stadtteilen)</p> <p>Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung, Winterdienst (50%) (Weiterführung/Verstärkung bestehender Aktivitäten, insb. auf einem neuen Veloroutennetz)</p> <p>Service und Komfort für den Radverkehr (50%) (Optimierung/Ausbau bestehender Informationen und Karten zum Radverkehr (auch online), dezentrale öffentliche Reparaturstationen)</p> <p>Fahrradverleih ausbauen (50%) (touristisches Leihangebot in der Innenstadt, Lastenradverleih in Kombination mit Mobilstationen/-punkten in neuen Siedlungsgebieten)</p>	<p><b>Fußverkehr &amp; öffentlicher Raum</b></p> <p>Optimierung des Fußverkehrsnetzes (50%) (Analyse, Erarbeitung und Darstellung wichtiger Fußwegeachsen in der Innenstadt &amp; in Stadtteilen/-zentren; Ziel: Hierarchisierung des Fußwegenetzes und Entwicklung von Zielstandards für die jeweiligen Fußwegeachsen)</p> <p>Attraktive Fußwegeachsen (50%) (attraktive Fußwegeachsen mit Sitz- und Spielelementen/Sitz- und Spielrouten in der Innenstadt und in den Stadtteilen)</p> <p>Fußgängerfreundliche Kreuzungen (50%) (Maßnahmenprogramm zur Verlängerung der Grün- und Räumzeiten wo möglich, weitere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr an einzelnen Kreuzungen)</p> <p>Querungsstellen und Einmündungen (75%) (Maßnahmenprogramm für weitere Mittellinien/Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen, vorgezogene Seiteräume/ Gehwegüberfahrten im Nebennetz)</p> <p>Barrierefreiheit (75%) (Maßnahmenprogramm für barrierefreie Gehwege, insbesondere im Nahbereich von Infrastruktureinrichtungen &amp; Bushaltestellen, z.B. taktile Leitelemente, Bordstein-Nullabsenkungen)</p>	<p><b>ÖPNV &amp; SPNV</b></p> <p>Optimierung des städtischen ÖPNV (bessere Anbindung von Stadtteilen und (zukünftigen) Siedlungsgebieten (25%), Weiterentwicklung des A&amp;T-Systems zum On-Demand-Verkehr, Moderne Antriebs- und Fahrzeugtechniken (25%))</p> <p>★ Ausweitung des Betriebszeitraums des Stadtbusses (früher bzw. länger) (früh morgens, abends, samstags, sonntags/feiertags: zunächst Testbetrieb)</p> <p>Optimierung der regionalen ÖPNV/SPNV-Anbindungen (z.B. Optimierung der Verbindung nach Wesel (Ziel: 30 Minuten-Takt) und nach Rheide/Borken/Münster, Ausweitung der Angebote Richtung Isselburg/Rees/Emmerich/Kleve, Regionalbuskooperation mit der Niederlanden)</p> <p>Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen (50%) (Ausbau von Haltestellen entsprechend aktueller Standards (Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Komfort, Überdachung Informationsanzeigen etc.))</p> <p>Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems (25%) (Erhalt der vergünstigten Preisstufe im Vergleich zum Westfalentarif, Angebot von Sonder-/Aktionstickets, verstärktes Marketing für bestehende Sonderangebote, Optimierung &amp; Digitalisierung der Buchungsprozesse (regionale BuBIM-App))</p> <p>Professionalisierung und Ausweitung des Marketings und der Kommunikation (25%) (z.B. Ausbau und Pflege des Internetauftritts sowie Social Media, Informationsbereitstellung im Internet und via App (Einpfelegen kommunale Mobilitätsangebote in regionale BuBIM-Plattform))</p>	<p><b>Fließender, ruhender Kfz-Verkehr &amp; Straßennetz</b></p> <p>Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes (50%) (Prüfung einer mittelfristig machbaren, zukunftsorientierten Straßennetzstruktur und -hierarchie mit Blick auf Bündelungseffekte, Entlastung des Nebenstraßennetzes, Entlastung der Innenstadt)</p> <p>★ 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</p> <p>★ Integrierte Straßenraumgestaltung (50%) (insb.: Umgestaltung sensibler Straßenräume „integriert“ für alle relevanten Verkehrsmittel, des Weiteren: Zukunftsperspektive Innenstadtring (25%), Maßnahmenprogramm für Kreuzungen/ Kreisverkehre (25%))</p> <p>Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (bessere Auslastung der Parkbauten in der Innenstadt zur Entlastung des öffentlichen Raumes; des Weiteren: neues Leben auf Parkplätzen/ temporäre Umnutzungen einzelner Parkstände für andere Nutzungen, kommunale Stellplatzsatzung)</p> <p>Voraussetzungen für emissionsfreien/ armen Kfz-Verkehr (25%) (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, ...))</p> <p>Förderung des Carsharings (25%) (Stärkung des Carsharings in Verbindung mit neuen Siedlungsgebieten oder in bestehenden verdichteten Siedlungsgebieten als Angebot für die Bewohner, regionale Vernetzung von Carsharingangeboten)</p>	<p><b>Verknüpfung, Multi- &amp; Intermodalität und neue Mobilitätsformen</b></p> <p>★ Mobilstationen (Ausbau des Bahnhofs und Bustreffe zu attraktiven Verknüpfungspunkten/Mobilstationen)</p> <p>Mobilpunkte (50%) (kleinräumige Mobilitätsangebote/Mobilpunkte (z.B. Bushaltestelle+Radanlehnbügel+Lastenradverleih, ggf. Carsharing) in neuen Siedlungsgebieten und an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen)</p> <p>Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze (50%) (Bike+Ride an Bushaltestellen, P+R an der Mobilstation Bahnhof, Mitfahrerparkplätze für Auspendler)</p> <p>Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (Förderung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn z.B. durch Zusehüsse für einfach zu transportierende Fahrräder)</p> <p>Neue und zukünftige Mobilitätsformen (Perspektive zum Umgang mit neuen Mobilitätsformen (E-Tretroller, autonome Fahrzeuge))</p> <p>Digitalisierung und Vernetzung (regionale Vernetzung und Integration von kommunalen Mobilitätsangeboten in die regionale BuBIM-Plattform/App, zudem weitere Optimierung der städtischen Internetseite zur Mobilität)</p>
	Maßnahmenfeld	Kosten: ca. 47.3 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 14.3 Mio. EUR	Kosten: ca. 4.3 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 2.3 Mio. EUR	Kosten: ca. 20.6 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 19.3 Mio. EUR	Kosten: ca. 29.7 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 13.9 Mio. EUR	Kosten: ca. 5.7 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 1.4 Mio. EUR
	★ Schlüsselmaßnahmen	Handlungsfeld	Maßnahmenfeld	Handlungsfeld	Handlungsfeld	Handlungsfeld
	★ Schlüsselmaßnahmen	Handlungsfeld	Maßnahmenfeld	Handlungsfeld	Handlungsfeld	Handlungsfeld
	★ Schlüsselmaßnahmen	Handlungsfeld	Maßnahmenfeld	Handlungsfeld	Handlungsfeld	Handlungsfeld

Kostenschätzung

Abbildung 65: Integriertes Handlungskonzept Mobilitätskonzept Bocholt 2035 - *mittlerer* Finanzierungspfad (Seite 2)

# Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035



## Mittlerer Finanzierungspfad: Empfehlung

★ Schlüsselmaßnahmen Maßnahmenfeld Handlungsfeld					
	<b>Wirtschaftsverkehr</b>	<b>Verkehrssicherheit und sichere Mobilität</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement &amp; -kultur, neue Mobilitätsformen</b>	<b>Verkehr und Umwelt</b>	<b>Verkehrskonzept Innenstadt</b>
	<p><b>Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs (50%)</b> (z.B. Umsetzung eines City-Logistik-Konzeptes in der Bocholter Innenstadt, Ladezonenkonzept für die Innenstadt, Freihaltung der Fußgängerzone vom Wirtschaftsverkehr)</p> <p><b>Optimierung der Lkw-Führung</b> (z.B. stadtverträgliche Lkw-Routenführung, Prüfung von Möglichkeiten sensible Bereiche weiter zu entlasten durch Verkehrslenkung und Wegweisung)</p> <p><b>Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur</b> (z.B. Umgang mit dem Industriestammgleis in Richtung I-Park (Empfehlung zur Beibehaltung); Instandhaltungsmaßnahmen sind z.T. auch im Handlungsfeld fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz enthalten)</p>	<p>★ <b>Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit</b> (Beibehaltung und Forcierung bestehender Netzwerkarbeit (Stadt/Polizei/Schulen/ Unfallkommission), Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung, optional auch städtische(r) Sicherheitsauditor(in))</p> <p><b>Schulwegsicherheit</b> (z.B. Analyse von Schulwegen und darauf aufbauende Erarbeitung/Aktualisierung von Schulwegeplänen, Kontrollen im Schulumfeld, Erarbeitung von Hol- und Bringzonenkonzepten/Elternhaltestellen)</p> <p><b>Verkehrssicherheitskampagnen (50%)</b> (z.B. regelmäßige Schwerpunktaktionen zur Verkehrssicherheit &amp; für rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr, weitere Kampagnen zu Themen wie sichere E-Bike/Pedelec-Nutzung, sicheres Schulumfeld, sichere Schulwege, Verkehrssicherheit im Radverkehr)</p>	<p><b>Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (50%)</b> (Koordination des Mobilitätsmanagements, Übernahme der Vorbildfunktion durch die Stadtverwaltung durch unterschiedliche Maßnahmen: z.B. Fuhrparkmanagement, Mitfahrerförderung, Serviceangebote für Radfahrende)</p> <p><b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b> (Initiierung, Förderung und Koordinierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei Bocholter Betrieben, Unternehmen und im Einzelhandel)</p> <p><b>Schulisches Mobilitätsmanagement</b> (Forcierung und Begleitung von schulischem Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung durch Netzwerkbildung, Anregung von Walking-Bus &amp; Cycle-Train/begleiteten Schulwegen, Durchführung von Aktionen zur eigenständigen Mobilität von Kindern &amp; Informationsangebote für Eltern und Lehrende)</p> <p><b>Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen &amp; Beteiligung (50%)</b> (Öffentlichkeitsarbeit durch Aktionstage, Kampagnen und regelmäßige Informationen, Verstärkung der Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes)</p>	<p><b>Minderung von Lärm und Flächenverbrauch</b> (Fortentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans; Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zur Förderung des Fuß-/Radverkehrs und des ÖPNVs zur Emissionsminderung)</p> <p><b>Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung</b> (weiterhin enge Verzahnung der städtischen Flächenplanung mit der städtischen Verkehrsplanung und Berücksichtigung verkehrlicher Effekte bereits im Planungsvorhaben, Stadt der kurzen Wege, Modellprojekt für autoarmes Wohnen in einem Neubaugebiet)</p> <p><b>Mikroklima und Klimaanpassung (50%)</b> (z.B. verstärkte Straßenraumbepflanzung, Anpassung der Entwässerungssysteme auf Starkregeneignisse)</p>	<p><b>Verkehrsführung zentrale Innenstadt</b> (Verringerung störender Autoverkehre in Bereichen der zentralen Innenstadt, insbesondere in Fußgängerbereichen und Marktplatz)</p> <p><b>Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz (50%)</b> (Aufwertungen von wichtigen Innenstadtplätzen, Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung und Aufwertung dieser Plätze)</p> <p><b>Aufwertungen von Straßenräumen (75%)</b> (schrittweises Konzept zur Aufwertung innerstädtischer Straßenräume zur Steigerung von Aufenthalts- und städtebaulicher Qualität)</p>
	Kosten: ca. 0,7 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0,4 Mio. EUR	Kosten: ca. 3,1 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 2,6 Mio. EUR	Kosten: ca. 0,7 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0,7 Mio. EUR	Kosten: ca. 0,4 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0,4 Mio. EUR	Kosten: ca. 6,9 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 1,3 Mio. EUR
	★ Schlüsselmaßnahmen Kosten-schätzung				



## 6 Vorschlag für ein Evaluationskonzept zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035

Mit dem Mobilitätskonzept Bocholt 2035 hat die Stadt Bocholt ihre mobilitätsbezogenen Ziele für die nächsten 15 Jahre gesetzt. Das Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, welche durch die Stadt Bocholt weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden.

Als Hilfestellung für die empfohlene Evaluation sind erste mögliche Indikatoren erarbeitet worden. Diese Indikatoren sind in Tabelle 12 in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes stattfinden soll, sollte das vorgeschlagene Indikatorenset von der Stadtverwaltung geprüft und in ein konkretes Evaluationskonzept überführt werden. Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertieger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eingesetzt werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (siehe unten: *Evaluationsberichte*) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2026 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein.

Auch, wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen. Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

Tabelle 12: Vorschlag für mögliche Indikatoren zur Evaluation (in zeitlichen Stufen der Evaluation)

Stufe I: in kurzfristigen Abständen überprüfbare Indikatoren (jährlich oder alle zwei Jahre, zudem als Datengrundlage für die Evaluation kurzfristig zu ermitteln, falls nicht vorliegend)
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit</li> <li>▪ Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG</li> <li>▪ Entwicklung der Verunglücktenzahlen sowie der Unfälle mit Sachschaden</li> <li>▪ Anzahl der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)</li> <li>▪ Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt</li> <li>▪ Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen (weitere Kategorie: Schnellladesäulen)</li> <li>▪ Anzahl zugelassener Kfz nach Schadstoffklassen sowie rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet</li> <li>▪ Anzahl elektrisch betriebener Linienbusse, Taxi sowie kommunaler Fahrzeuge</li> <li>▪ V85-Geschwindigkeiten in bebauten Bereichen</li> <li>▪ Fahrgastzahlen ÖPNV</li> <li>▪ ÖV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit)</li> <li>▪ Zählungen Radverkehr auf Velorouten</li> <li>▪ Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr</li> <li>▪ Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m<sup>2</sup>)</li> <li>▪ Anzahl und Nutzungsgrad von Carsharing und eines Lastenradverleihs</li> <li>▪ Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr</li> </ul>
Stufe II: periodisch zu überprüfende Indikatoren, v.a. direkte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 3-5 Jahre):
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland sowie in Richtung Ruhgebiet (mittels online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)</li> <li>▪ Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)</li> <li>▪ Auslastung von Lieferzonen in der Innenstadt</li> <li>▪ Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)</li> <li>▪ Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie SV-Verkehre, insb. in der Innenstadt</li> <li>▪ Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)</li> <li>▪ Entwicklung der Parkraumauslastung in der Innenstadt</li> <li>▪ Belegungsgrad von Radabstellanlagen, v.a. in der Innenstadt und am Bahnhof</li> <li>▪ Fußgängerfrequenz in der Innenstadt (z.B. über das Portal hystreet.com)</li> <li>▪ Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement</li> </ul>
Stufe III: mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insb. indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. 5-7 Jahre):
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)</li> <li>▪ Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten)</li> </ul>

### Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2026) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind bzw. mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dargestellt und ggfs. neue Maßnahmen, die sich aufgrund von neuen Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen ergeben, mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes überprüft werden und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Bocholt (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen wie mögliche Bahnstreckenreaktivierungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzeptes (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes).

## 7 Fazit und Ausblick

Das Mobilitätskonzept Bocholt 2035 hat den Zielhorizont 2035 mit dem Leitziel einer *Stärkung der Stadt- und Lebensqualität in Bocholt durch eine vielfältige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung*. Das Mobilitätskonzept setzt auf eine intensivierte und konsequente Stärkung des Umweltverbundes, um die Mobilitätsoptionen der Menschen erhöhen und die Autoabhängigkeit zu verringern.

Die nachhaltige und bedarfsgerechte Entwicklung des Mobilitätsgeschehens ist ein andauernder Prozess, für den das Mobilitätskonzept für die nächsten 15 Jahre einen wichtigen Beitrag leistet. Es ist aber auch darauf ausgerichtet, über das Zieljahr 2035 hinaus Wirkungen zu entfalten. Insbesondere die übergeordneten Klimaschutzziele können nur durch dauerhafte Anstrengungen erreicht werden. Dies erfordert einen Schulterschluss von Kommunalpolitik und Verwaltung und den Mut, auch Maßnahmen, die heute als noch nicht durchsetzbar erscheinen, zum Wohle der Allgemeinheit einzuleiten und dauerhaft durchzusetzen.

Mobilität stand immer im Spannungsfeld gesamtgesellschaftlicher und technologischer Entwicklungen. Die Herausforderung des Mobilitätskonzeptes ist es auch, möglichst viele dieser Entwicklungsrichtungen abzuschätzen und der Stadt Bocholt Handlungshinweise für den zukünftigen Weg in der Stadt- und Verkehrsplanung an die Hand zu geben. Viele externe Rahmenbedingungen können jedoch nicht direkt durch die Stadt beeinflusst werden. Dies sind beispielsweise die demografische Entwicklung, Energiepreise oder auch aktuelle Diskussionen hinsichtlich der Zukunft von Verbrennungsmotoren. Aktuelle Diskussionsthemen sowie Zukunftsthemen wie die Elektro- und Mikromobilität oder ansatzweise auch autonomes Fahren werden im vorliegenden Handlungskonzept berücksichtigt. Auch Fragestellungen in der regionalen Mobilität (z. B. derzeit die Perspektiven einer Bahnreaktivierung) sowie Fördervoraussetzungen für Maßnahmen (zum Beispiel für On-Demand-Verkehre) spielen im Mobilitätskonzept eine wichtige Rolle und wurden nach augenblicklichem Kenntnisstand einbezogen.

Es ist aber auch immer zu beachten, dass einzelne Themen in der fachlichen und öffentlichen Diskussion genauso schnell Gewicht annehmen wie verlieren können. Einflüsse auf die Mobilität einer Stadt können auch durch globale und sehr unabsehbare Entwicklungen, aktuell erfahrbar durch die Corona-Pandemie und ihren Einfluss bspw. auf die ÖPNV-Nutzung, ausgelöst werden. Um auf solche Einflüsse reagieren zu können, ist das Mobilitätskonzept in seiner Struktur und Handhabbarkeit möglichst flexibel gestaltet.

Rahmenbedingungen für Diskussionen, Planungen und Entwicklungen sind die gesetzlichen Vorschriften – sowohl was den Schutz der Umwelt und Bevölkerung angeht (vor Lärm, Schadstoffen, Unfällen etc.) als auch die entsprechenden Richtlinien und Gesetze zur Planung (v.a. Regelwerke der FGSV, StVO, VwV-StVO, ...). Dabei ist auch zu beachten, dass sich Gesetze und Regelwerke ändern und – wie auch in den letzten Jahren – neue Handlungsspielräume eröffnen, die veränderte Planungen möglich und notwendig machen. Der zukunftsorientierte Blick „über den Tellerrand“, über die jeweils aktuellen Gesetzgebungen und Richtlinien hinaus, ist daher ein wichtiger Baustein einer strategischen und nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsplanung.

Das Mobilitätskonzept darf daher nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Zu einer erfolgreichen und zielgerichteten Umsetzung gehört eine Wirksamkeitskontrolle. Dadurch kann der Bedarf eventueller Überarbeitungen oder Fortschreibungen identifiziert werden. Die periodisch sinnvollen Evaluationsberichte dienen dabei der Erfolgskontrolle. Auf dieser Grundlage wird die Mobilität in Bocholt sukzessive weiterentwickelt werden. Umsetzungsschritte und Meilensteine sollten auch öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

## Quellenverzeichnis

### Literaturverzeichnis

**ADFC NRW, Kreisverband Dortmund:** Fahrradhäuser in Dortmund  
<https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-dortmund/fahrradhaeuser.html>

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017:** Masterplan Schienengüterverkehr. Berlin

**Cargobike.jetzt.de:** Überblick über Lastenradmodelle in Deutschland  
<https://www.cargobike.jetzt/tipps/staedteliste-sharing-systeme/>

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat:** „Vision Zero“ – Häufig gestellte Fragen.  
[https://www.dvr.de/presse/informationen/vision\\_zero\\_faq.htm](https://www.dvr.de/presse/informationen/vision_zero_faq.htm)

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2005):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011):** Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014):** Arbeitspapier – Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Köln

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015):** Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln

**Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Planung und Entwurf von Stadtstraßen [ReStra] 2015:** Wissensdokument Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung  
<https://www.hamburg.de/contentblob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraumgestaltung.pdf>

**Heinrich-Böll-Stiftung 2020:** Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden. Schriften zur Ökologie – Band 47. Berlin  
[https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende\\_kommentierbar.pdf](https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf)

**Kreis Borken 2015:** Mobilitätsuntersuchung 2015 – Abschlussbericht. Borken

**Kreis Borken 2016:** Kommunalauswertung Bocholt zur Mobilitätserhebung Kreis Borken. Borken

**Kreis Borken 2019:** 3. Nahverkehrsplan. Borken

**Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012:** Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; Gelsenkirchen.

**Mitte-Altona.info:** Mobilstation mit Lastenradverleih  
<http://www.mitte-altona.info/mobilstation-mitte-altona/>

**Mobil.Pro.Fit.:** Nachhaltige Mobilität in Unternehmen und anderen Einrichtungen  
<http://www.mobilprofit.de/>

**Nationaler Radverkehrsplan:** Mobile Radabstellanlagen in Nürnberg

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/20319>

**Stadt Bocholt 2009:** Rahmenplan Nord als integriertes räumliches Entwicklungskonzept für den Bocholter Norden zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 11 Baugesetzbuch mit Erläuterungen für die Planung des nördlichen und westlichen Straßenringes von der Dinxperloer Straße bis zur Münsterstraße (sowie dessen Fortschreibung aus dem Jahr 2013); Bocholt.

**Stadt Bocholt 2013:** Lärmaktionsplanung Bocholt – Fortführung im Rahmen der Stufe 2; Bocholt.

**Stadt Bocholt 2018:** Überprüfung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe nach § 46 d Abs. 5 BImSchG

**Stadt Bocholt 2019:** Innenstadt Bocholt – Perspektive 2025 – Integriertes Handlungskonzept; Bocholt.

**Stadt Bocholt/PTV 2019:** Modellhandbuch Verkehrsmodell Stadt Bocholt. Entwicklung des integrierten Verkehrsmodells für die Stadt Bocholt – Analysejahr 2017/Prognosejahr 2035; Düsseldorf.

**Stadt Griesheim:** Griesheim „Die beSITZbare Stadt“.

<http://www.griesheim.de/Besitzbare-Stadt.1413.0.html>

**Stadtteilauto Münster**

<https://www.stadtteilauto.com>

**Statistisches Bundesamt:** Aktuelle Zahlen zum Carsharing

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/324692/umfrage/carsharing-nutzer-in-deutschland/>

**STUDIOO GmbH:** Die nette Toilette. Das öffentliche Örtchen in über 220 Städten und Gemeinden bundesweit. <http://www.die-nette-toilette.de/impressum.html>

**Umweltbundesamt:** E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende

<https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#aktuelles-fazit-des-uba>

**Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Bocholt mbH & Co. KG 2018:** Konzept Flächenmanagement 2.0 für die Bocholter Innenstadt – Ergebnisbericht zur Entwicklung und zum Aufbau eines zukunftsorientierten Flächenmanagements im Workshop-Verfahren mit Innenstadt-Akteuren; Bocholt.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW:** Mustervereinbarung E-Tretroller-Sharing:

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/tretroller-sharing-neues-beratungsangebot>

**Zukunftsstadt Bocholt 2020:** Erste Ergebnisse der Online-Umfrage.

<https://zukunftsstadt-bocholt.de>

## Gesetze

**Bund:** Straßenverkehrsordnung (StVO), Ausfertigungsdatum 06.03.2013, zuletzt geändert am 06.06.2019

**Bund:** Grundgesetz (GG) Ausfertigungsdatum: 23.05.1949, zuletzt geändert am 15.11.2019

## Fotoverzeichnis

Fotos ohne Quellenangabe unterliegen dem Urheberrecht dieses Berichts.



## **Anhang zum Mobilitätskonzept Bocholt 2035**

## Anhang I: Budgetverteilung im oberen sowie unteren Finanzierungspfad

Abbildung 66: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im oberen Finanzierungspfad (mit Förderung, d.h. nur bezogen auf den Eigenanteil der Stadt Bocholt)

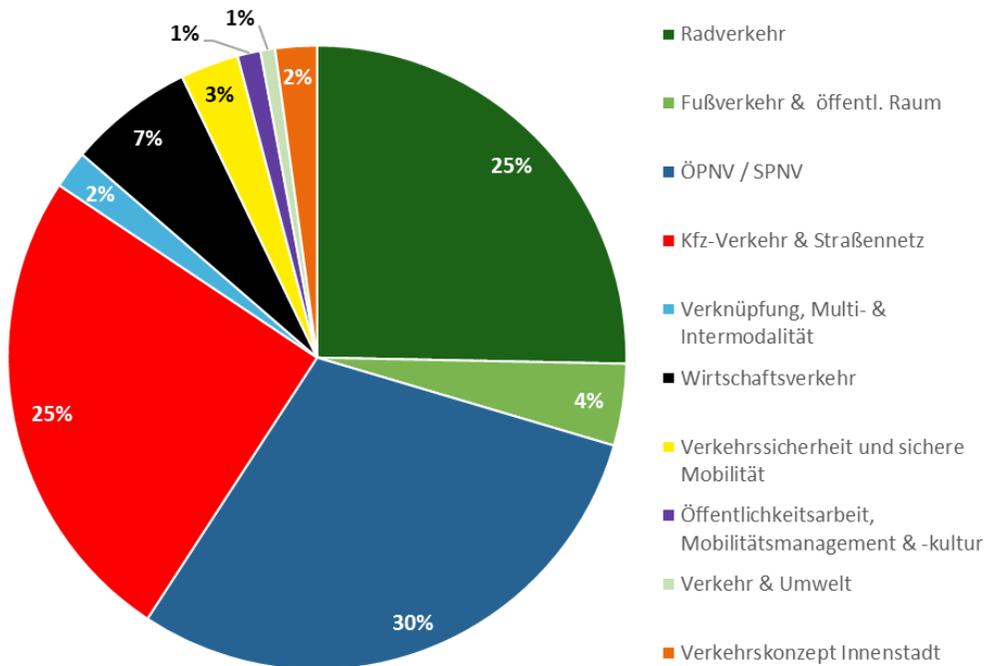
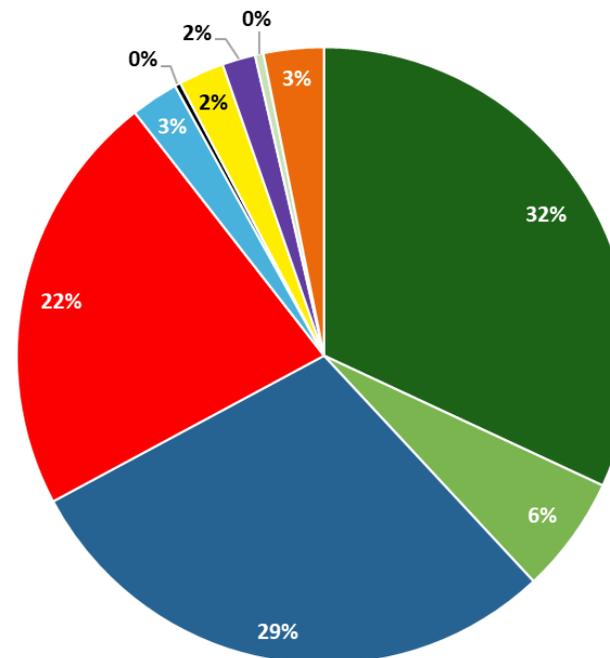


Abbildung 67: Kostenverteilung auf die Handlungsfelder im unteren Finanzierungspfad (mit Förderung, d.h. nur bezogen auf den Eigenanteil der Stadt Bocholt)



# Anhang II: Integriertes Handlungskonzept – unterer Finanzierungspfad

## Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035

### Unterer Finanzierungspfad (~ entsprechend des Status Quo)



Maßnahmenfeld	Handlungsfeld	Maßnahmenfeld	Handlungsfeld	Maßnahmenfeld	Handlungsfeld	Maßnahmenfeld	Handlungsfeld
★ Schlüsselmaßnahmen  Kosten- schätzung	<b>Radverkehr</b>	<b>Fußverkehr &amp; öffentlicher Raum</b>	<b>ÖPNV &amp; SPNV</b>	<b>Fließender, ruhender Kfz-Verkehr &amp; Straßennetz</b>	<b>Verknüpfung, Multi- &amp; Intermodalität und neue Mobilitätsformen</b>	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Weiterentwicklung des Radverkehrs-Zielnetzes als Planungsgrundlage für die Maßnahmenumsetzung)	Optimierung des Fußverkehrsnetzes (50%) (Analyse, Erarbeitung und Darstellung wichtiger Fußwegeachsen in der Innenstadt & in Stadtteilzentren; Ziel: Hierarchisierung des Fußwegenetzes und Entwicklung von Zielstandards für die jeweiligen Fußwegeachsen)
	Stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege (25%) (Radschnellweg RS2 sowie weitere Prüfpfehlungen für Radschnellwege; z.B. Richtung Niederlande)	Attraktive Fußwegeachsen (50%) (attraktive Fußwegeachsen mit Sitz- und Spielelementen/Sitz- und Spielrouten in der Innenstadt und in den Stadtteilen)	Optimierung des städtischen ÖPNV (25%) (bessere Anbindung von Stadtteilen und zukünftigen Siedlungsgebieten; Weiterentwicklung des AHS-Systems zum City-ÖPNV-Verkehr; Moderne Antriebs- und Fahrzeugtechniken)	Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes (25%) (Prüfung einer mittelfristig machbaren, zukunftsorientierten Straßennetzstruktur und -hierarchie mit Blick auf Bündelungseffekte, Entlastung des Nebenstraßennetzes, Entlastung der Innenstadt)	★ Mobilstationen (50%) (Ausbau des Bahnhofs und Bustreffs zu attraktiven Verknüpfungspunkten/Mobilstationen)		
	★ Herstellung eines Veloroutennetzes (50%) (Weiterentwicklung der bereits begonnenen Umsetzung der innerörtlichen Radverkehrsbeschleunigung, Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander)	Fußgängerfreundliche Kreuzungen (50%) (Maßnahmenprogramm zur Verlängerung der Grün- und Raumzeiten wo möglich, weitere Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr an einzelnen Kreuzungen)	★ Ausweitung des Betriebszeitraums des Stadtbusses (früher bzw. länger) (50%) (früh morgens, abends, samstags; sonntags/feiertags; zunächst Testbetrieb)	★ Langfristige Optionen für das Straßennetz (Entscheidung über angestrebte Netzentwicklung Szenario 1: keine Realisierung des Nördringes Szenario 2: Realisierung des Nördringes Perspektivszenario – äußerer Ringchluss)	Mobilpunkte (25%) (kleinräumige Mobilitätsangebote/Mobilpunkte (z.B. Bushaltestelle+Radanlehnbügel+Lastenradverleih, ggf. Carsharing) in neuen Siedlungsgebieten und an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen)		
	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz (50%) (Maßnahmenprogramm zur Erhöhung von Komfort, Qualität und Sicherheit bestehender Radwege und Kreuzungen (25%), z.T. auch neue Radwege z.B. im Außenbereich)	Querungsstellen und Einmündungen (50%) (Maßnahmenprogramm für weitere Mittellinien/Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen, vorgezogene Seiteräume/ Gehwegüberfahrten im Nebennetz)	Optimierung der regionalen ÖPNV/SPNV-Anbindungen (50%) (z.B. Optimierung der Verbindung nach Wesel (Ziel: 30 Minuten-Takt) und nach Rheide/Borken/Münster, Ausweitung der Angebote Richtung Isselburg/Rees/Emmerich/Kleve-, Regionalbuskooperation mit der Niederlanden)	★ Integrierte Straßenraumgestaltung (25%) (insb.: Umgestaltung sensibler Straßenräume „integriert“ für alle relevanten Verkehrsmittel, des Weiteren: Zukunftsperspektive Innenstadtring, Maßnahmenprogramm für Kreuzungen/ Kreisverkehre)	Bike+Ride (Park+Ride), Mitfahrerparkplätze (50%) (Bike+Ride an Bushaltestellen, P+R an der Mobilstation Bahnhof, Mitfahrerparkplätze für Auspendler)		
	★ Einrichtung weiterer Fahrradstraßen (50%) (Programm zur Umsetzung weiterer Fahrradstraßen, auch abseits des Veloroutennetzes)	Barrierefreiheit (50%) (Maßnahmenprogramm für barrierefreie Gehwege, insbesondere im Nahbereich von Infrastruktureinrichtungen & Bushaltestellen, z.B. taktile Leitelemente, Bordstein-Nullabsenkungen)	Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen (50%) (Ausbau von Haltestellen entsprechend aktueller Standards (Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Komfort, Überdachung Informationsanzeigen etc.))	Weiterentwicklung der Parkraumstrategie (bessere Auslastung der Parkbauten in der Innenstadt zur Entlastung des öffentlichen Raumes; des Weiteren: neues Leben auf Parkplätzen – den temporären Umnutzungen einzelner Parkstände für andere Nutzungen, kommunale Stellplatzsatzung)	Fahrradmitnahme in Bus und Bahn (Förderung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn z.B. durch Zuschüsse für einfach zu transportierende Fahrräder)		
★ Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen (75%) (Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt & in Stadtteilen)	Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung, Winterdienst (50%) (Weiterführung/Verstärkung bestehender Aktivitäten, insb. auf einem neuen Veloroutennetz)	Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems (25%) (Erhalt der vergünstigten Preisstufe im Vergleich zum Westfalentarif, Angebot von Sonder-/Aktionstickets, verstärktes Marketing für bestehende Sonderangebote, Optimierung & Digitalisierung der Buchungsprozesse (regionale BuBIM-App))	Voraussetzungen für emissionsfreien/ armen Kfz-Verkehr (25%) (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, ...))	Neue und zukünftige Mobilitätsformen (Perspektive zum Umgang mit neuen Mobilitätsformen (E-Tretroller, autonome Fahrzeuge))			
Service und Komfort für den Radverkehr (50%) (Optimierung/Ausbau bestehender Informationen und Karten zum Radverkehr (auch online), dezentrale öffentliche Reparaturstationen)	Fahrradverleih ausbauen (50%) (touristisches Leihangebot in der Innenstadt, Lastenradverleih in Kombination mit Mobilstationen/ -punkten in neuen Siedlungsgebieten)	Professionalisierung und Ausweitung des Marketings und der Kommunikation (25%) (z.B. Ausbau und Pflege des Internetauftritts sowie Social Media, Informationsbereitstellung im Internet und via App (Einpflegen kommunale Mobilitätsangebote in regionale BuBIM-Plattform))	Förderung des Carsharings (25%) (Stärkung des Carsharings in Verbindung mit neuen Siedlungsgebieten oder in bestehenden verdichteten Siedlungsgebieten als Angebot für die Bewohner, regionale Vernetzung von Carsharingangeboten)	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. 29.1 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 9.5 Mio. EUR	Kosten: ca. 3.4 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 1.8 Mio. EUR	Kosten: ca. 10.0 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 8.7 Mio. EUR	Kosten: ca. 9.8 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 6.6 Mio. EUR	Kosten: ca. 2.9 Mio. EUR Eigenanteil: ca. 0.7 Mio. EUR			



# Integriertes Mobilitätskonzept Bocholt 2035



## Unterer Finanzierungspfad (~ entsprechend des Status Quo)

Handlungsfeld

Maßnahmenfeld

★ Schlüsselmaßnahmen

Kosten-  
schätzung



### Wirtschaftsverkehr

**Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs (25%)**  
(z.B. Umsetzung eines City-Logistik-Konzeptes in der Bocholter Innenstadt, Ladezonenkonzept für die Innenstadt, Freihaltung der Fußgängerzone vom Wirtschaftsverkehr)

**Optimierung der Lkw-Führung**  
(z.B. stadtverträgliche Lkw-Routenführung, Prüfung von Möglichkeiten sensible Bereiche weiter zu entlasten durch Verkehrslenkung und Wegweisung)

**Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur**  
(z.B. Umgang mit dem Industriestammgleis in Richtung +Park (Empfehlung zur Beibehaltung); Instandhaltungsmaßnahmen sind z.T. auch im Handlungsfeld fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz enthalten)

Kosten: ca. 0.3 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 0.1 Mio. EUR



### Verkehrssicherheit und sichere Mobilität

★ **Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit (25%)**  
(Beibehaltung und Forcierung bestehender Netzwerkarbeit (Stadt/Polizei/Schulen/ Unfallkommission), Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung, optional auch städtische(r) Sicherheitsauditor(in))

**Schulwegsicherheit (50%)**  
(z.B. Analyse von Schulwegen und darauf aufbauende Erarbeitung/Aktualisierung von Schulwegenplänen, Kontrollen im Schulfeld, Erarbeitung von Hol- und Bringzonenkonzepten/Elternhaltestellen)

**Verkehrssicherheitskampagnen (25%)**  
(z.B. regelmäßige Schwerpunktkampagnen zur Verkehrssicherheit & für rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr, weitere Kampagnen zu Themen wie sichere E-Bike/Pedelec-Nutzung, sicheres Schulfeld, sichere Schulwege, Verkehrssicherheit im Radverkehr)

Kosten: ca. 0.9 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 0.7 Mio. EUR



### Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement & -kultur, neue Mobilitätsformen

**Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung (50%)**  
(Koordination des Mobilitätsmanagements, Übernahme der Vorbildfunktion durch die Stadtverwaltung durch unterschiedliche Maßnahmen: z.B. Fuhrparkmanagement, Mitfahrerförderung, Serviceangebote für Radfahrende)

**Betriebliches Mobilitätsmanagement (50%)**  
(Initiierung, Förderung und Koordinierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei Bocholter Betrieben, Unternehmen und im Einzelhandel)

**Schulisches Mobilitätsmanagement (50%)**  
(Forcierung und Begleitung von schulischem Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung durch Netzwerkbildung, Anregung von Walking-Bus & Cycle-Train/begleiteten Schulwegen, Durchführung von Aktionen zur eigenständigen Mobilität von Kindern & Informationsangebote für Eltern und Lehrende)

**Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung (50%)**  
(Öffentlichkeitsarbeit durch Aktionstage, Kampagnen und regelmäßige Informationen, Verfestigung der Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes)

Kosten: ca. 0.6 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 0.5 Mio. EUR



### Verkehr und Umwelt

**Minderung von Lärm und Flächenverbrauch**  
(Fortentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans; Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zur Förderung des Fuß-/Radverkehrs und des ÖPNVs zur Emissionsminderung)

**Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung**  
(weiterhin enge Verzahnung der städtischen Flächenplanung mit der städtischen Verkehrsplanung und Berücksichtigung verkehrlicher Effekte bereits im Planungsvorhaben, Stadt der kurzen Wege, Modellprojekt für autoarmes Wohnen in einem Neubaugebiet)

**Mikroklima- und Klimaanpassung**  
(z.B. verstärkte Straßenraumbepflanzung; Anpassung der Entwässerungssysteme auf Starkregenereignisse)

Kosten: ca. 0.2 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 0.1 Mio. EUR



### Verkehrskonzept Innenstadt

**Verkehrsführung zentrale Innenstadt**  
(Verringerung störender Autoverkehre in Bereichen der zentralen Innenstadt, insbesondere in Fußgängerbereichen und Marktplatz)

**Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz (50%)**  
(Aufwertungen von wichtigen Innenstadtplätzen, Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung und Aufwertung dieser Plätze)

**Aufwertungen von Straßenräumen (50%)**  
(schrittweises Konzept zur Aufwertung innerstädtischer Straßenräume zur Steigerung von Aufenthalts- und städtebaulicher Qualität)

Kosten: ca. 4.7 Mio. EUR  
Eigenanteil: ca. 0.9 Mio. EUR

### Anhang III: Übersichten zu Handlungs-/Maßnahmenfeldern

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)
<b>1 Radverkehr</b>												
1.1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (Zielnetz 2035)	mittel		0 €	0 €	hoch	100%	100%	100%	0 €	0 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
1.2	stadtgrenzüberschreitende Radschnellwege	hoch		26.600.000 €	5.300.000 €	mittel	25%	50%	100%	13.300.000 €	2.700.000 €	2030/2035
1.3	Herstellung eines Veloroutennetzes	hoch	★	16.000.000 €	4.800.000 €	hoch	50%	100%	100%	16.000.000 €	4.800.000 €	2025/2030/2035
1.4	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz	hoch		7.200.000 €	2.200.000 €	hoch	50%	50%	100%	3.600.000 €	1.100.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
1.4.1	Einrichtung weiterer Fahrradstraßen	hoch	★	13.900.000 €	4.160.000 €	hoch	50%	75%	100%	10.400.000 €	3.120.000 €	2025/2030/2035
1.4.2	Fahrradfreundliche und sichere Kreuzungen	mittel		3.100.000 €	900.000 €	mittel	25%	25%	100%	800.000 €	200.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
1.5	Systematischer Ausbau und Unterhaltung von Radabstellanlagen	hoch		500.000 €	150.000 €	hoch	75%	100%	100%	500.000 €	150.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
1.5.1	Fahrradparken am Bahnhof	hoch	★	<i>Kosten + Kostenwirkungseinschätzung siehe Maßnahmenfeld 5.1</i>								2025
1.5.2	Hochwertiges Fahrradparken in der Innenstadt	hoch	★	725.000 €	220.000 €	sehr hoch	100%	100%	100%	730.000 €	220.000 €	2025/2030
1.6	Mängelbehebung, Baustellenführung, Reinigung und Winterdienst	mittel		3.750.000 €	3.750.000 €	mittel	50%	50%	100%	1.875.000 €	1.875.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
1.7	Service und Komfort für den Radverkehr	niedrig		100.000 €	100.000 €	mittel	50%	50%	100%	50.000 €	50.000 €	2025 Daueraufgabe
1.8	Fahrradverleih ausbauen	niedrig		175.000 €	175.000 €	mittel	50%	50%	100%	88.000 €	88.000 €	2025 Daueraufgabe
				<b>72.100.000 €</b>	<b>21.800.000 €</b>					<b>47.300.000 €</b>	<b>14.300.000 €</b>	
<b>2 Fußverkehr und öffentlicher Raum</b>												
2.1	Optimierung des Fußverkehrsnetzes	mittel		1.500.000 €	525.000 €	mittel	50%	50%	100%	750.000 €	263.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
2.2	Attraktive Fußwegeachsen	mittel		675.000 €	675.000 €	hoch	50%	50%	100%	340.000 €	340.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
2.3	Fußgängerfreundliche Kreuzungen	mittel		1.275.000 €	383.000 €	mittel	50%	50%	100%	640.000 €	190.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
2.4	Querungsstellen und Einmündungen	hoch		1.500.000 €	1.500.000 €	mittel	50%	75%	100%	1.125.000 €	1.125.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
2.5	Barrierefreiheit	hoch		1.875.000 €	563.000 €	hoch	50%	75%	100%	1.410.000 €	420.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
				<b>6.800.000 €</b>	<b>3.600.000 €</b>					<b>4.300.000 €</b>	<b>2.300.000 €</b>	

3 ÖPNV/SPNV												
3.1	Optimierung des städtischen ÖPNV											
3.1.1	Kurzfristige Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes	hoch		7.200.000 €	7.200.000 €	hoch	25%	100%	100%	7.200.000 €	7.200.000 €	2025
3.1.2	Mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven im Stadtbusnetz	mittel		3.900.000 €	3.900.000 €	hoch	25%	25%	100%	1.000.000 €	1.000.000 €	2030/2035+
3.1.3	Ausweitung des Betriebszeitraums des Stadtbus	hoch	★	9.300.000 €	9.300.000 €	hoch	50%	100%	100%	9.300.000 €	9.300.000 €	2025
3.1.4	Weiterentwicklung des AST-Systems zum On-Demand-Verkehr	mittel		1.500.000 €	1.500.000 €	hoch	-	-	100%	0 €	0 €	2030
3.1.5	Moderne Antriebs- und Fahrzeugtechniken	niedrig		4.350.000 €	1.875.000 €	mittel	25%	25%	100%	1.088.000 €	469.000 €	2025/2030/2035
3.2	Optimierung der regionalen ÖPNV/SPNV-Anbindungen	hoch		1.050.000 €	1.050.000 €	hoch	50%	100%	100%	1.050.000 €	1.050.000 €	2025/2030/2035
3.3	Programm zum barrierefreien Ausbau und zur Qualitätssteigerung der Bushaltestellen	hoch		1.688.000 €	225.000 €	hoch	50%	50%	100%	844.000 €	113.000 €	2025/2030
3.4	Handlungsoptionen zur Optimierung des Tarifsystems	niedrig		300.000 €	180.000 €	mittel	25%	25%	100%	75.000 €	45.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
3.5	Professionalisierung und Ausweitung des Marketings und der Kommunikation	mittel		375.000 €	375.000 €	mittel	25%	25%	100%	90.000 €	90.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
				<b>29.700.000 €</b>	<b>25.600.000 €</b>					<b>20.600.000 €</b>	<b>19.300.000 €</b>	
4 Fließender, ruhender Kfz-Verkehr und Straßennetz												
4.1	Mittelfristige Weiterentwicklung des Straßennetzes	hoch		1.700.000 €	1.200.000 €	hoch	25%	50%	100%	870.000 €	610.000 €	2025/2030
4.2	Langfristige Optionen für das Straßennetz	hoch	★									
4.2.1	Szenario 1: Keine Realisierung des Nordringes	-		620.000 €	620.000 €	mittel	100%	-	-	0 €	0 €	2030/2035
4.2.2	Szenario 2: Realisierung des Nordringes	-		16.200.000 €	5.700.000 €	hoch	-	100%	100%	16.200.000 €	5.700.000 €	2030/2035
4.2.3	Perspektivszenario: Äußerer Ringschluss	-					-	-	-			2035(+)
4.3	Integrierte Straßenraumgestaltung	hoch	★	15.600.000 €	7.800.000 €	hoch	25%	50%	100%	7.800.000 €	3.900.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
4.3.1	Zukunftsperspektive für den Innenstadtring	mittel		1.528.000 €	458.000 €	mittel	25%	25%	100%	382.000 €	115.000 €	2030/2035
4.3.2	Programm zur Optimierung von Kreuzungen/Kreisverkehren	mittel		5.800.000 €	2.900.000 €	mittel	25%	25%	100%	1.400.000 €	700.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
4.4	Weiterentwicklung der Parkraumstrategie	hoch		2.725.000 €	2.725.000 €	hoch	100%	100%	100%	2.730.000 €	2.730.000 €	2025
4.4.1	Neues Leben auf Parkständen	niedrig		150.000 €	150.000 €	mittel	-	-	100%	0 €	0 €	2025/2030/2035
4.4.2	Kommunale Stellplatzsatzung	mittel		25.000 €	25.000 €	hoch	100%	100%	100%	30.000 €	30.000 €	2025
4.5	Voraussetzungen für emissionsarmen/-freien Kfz-Verkehr	niedrig		750.000 €	263.000 €	mittel	25%	25%	100%	188.000 €	66.000 €	2025
4.6	Förderung des Carsharings	niedrig		375.000 €	375.000 €	mittel	25%	25%	100%	90.000 €	90.000 €	2025
				<b>45.500.000 €</b>	<b>22.200.000 €</b>					<b>29.700.000 €</b>	<b>13.900.000 €</b>	

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
				<b>6.300.000 €</b>	<b>1.700.000 €</b>				<b>5.700.000 €</b>	<b>1.400.000 €</b>		
6 Wirtschaftsverkehr												
6.1	Verträgliche Abwicklung des innerstädtischen Lieferverkehrs	mittel		1.125.000 €	360.000 €	mittel	25%	50%	100%	560.000 €	180.000 €	2025/2030
6.2	Optimierung der Lkw-Führung	niedrig		170.000 €	170.000 €	mittel	-	100%	100%	170.000 €	170.000 €	2025
6.3	Entwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur	niedrig		5.100.000 €	5.100.000 €	mittel	-	-	100%	0 €	0 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
				<b>6.400.000 €</b>	<b>5.600.000 €</b>				<b>700.000 €</b>	<b>400.000 €</b>		
7 Verkehrssicherheit und sichere Mobilität												
7.1	Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit	hoch	★	2.250.000 €	2.250.000 €	hoch	25%	100%	100%	2.250.000 €	2.250.000 €	2025 Daueraufgabe
7.2	Schulwegsicherheit	hoch		750.000 €	225.000 €	hoch	50%	100%	100%	750.000 €	225.000 €	2025 Daueraufgabe
7.3	Verkehrssicherheitskampagnen	mittel		200.000 €	150.000 €	mittel	25%	50%	100%	100.000 €	75.000 €	Daueraufgabe
				<b>3.200.000 €</b>	<b>2.600.000 €</b>				<b>3.100.000 €</b>	<b>2.600.000 €</b>		
8 Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement und -kultur												
8.1	Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung	mittel		310.000 €	250.000 €	mittel	50%	50%	100%	160.000 €	130.000 €	2025 Daueraufgabe
8.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	hoch		110.000 €	110.000 €	hoch	50%	100%	100%	110.000 €	110.000 €	2025 Daueraufgabe
8.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	mittel		280.000 €	280.000 €	hoch	50%	100%	100%	280.000 €	280.000 €	2025 Daueraufgabe
8.4	Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsaktionen & Beteiligung	mittel		390.000 €	390.000 €	hoch	50%	50%	100%	195.000 €	200.000 €	Daueraufgabe
				<b>1.100.000 €</b>	<b>1.000.000 €</b>				<b>750.000 €</b>	<b>720.000 €</b>		

9 Verkehr und Umwelt												
9.1	Minderung von Lärm und Flächenverbrauch	mittel		105.000 €	53.000 €	hoch	100%	100%	100%	105.000 €	53.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
9.2	Verkehrseffiziente Flächen- und Standortplanung	mittel		80.000 €	80.000 €	hoch	100%	100%	100%	80.000 €	80.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
9.3	Mikroklima und Klimaanpassung	niedrig		525.000 €	525.000 €	mittel	-	50%	100%	260.000 €	260.000 €	2025/2030/2035 Daueraufgabe
				<b>710.000 €</b>	<b>660.000 €</b>					<b>400.000 €</b>	<b>400.000 €</b>	
10 Verkehrskonzept Innenstadt												
10.1	Verkehrsführung zentrale Innenstadt	hoch		60.000 €	12.000 €	hoch	100%	100%	100%	60.000 €	12.000 €	2025
10.2	Sankt-Georg-Platz, Gasthausplatz, Liebfrauenplatz	mittel		360.000 €	72.000 €	hoch	50%	50%	100%	180.000 €	36.000 €	2025/2030/2035
10.3	Aufwertung von Straßenräumen	hoch		8.907.000 €	1.781.000 €	hoch	50%	75%	100%	6.700.000 €	1.300.000 €	2025/2030/2035
				<b>9.300.000 €</b>	<b>1.900.000 €</b>					<b>6.900.000 €</b>	<b>1.300.000 €</b>	

## **Anhang IV: Teilnehmerkreis der Lenkungsgruppe (LG)**

ADFC Bocholt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bocholt

CDU Bocholt

Die Linke Bocholt

FDP Bocholt

Soziale Liste Bocholt

SPD Bocholt

Stadtpartei Bocholt

Handwerkskammer Münster

Industrie- und Handwerkskammer (IHK) Nord Westfalen

KRAKE, Dinxperwick

Kreis Borken

Naturschutzbund (NABU) Kreisverband Borken

StadtBus Bocholt GmbH

Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing Gesellschaft Bocholt mbH & Co. KG

Stadtverwaltung Bocholt Fachbereich Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün und Umwelt

Verein zur Erhaltung und Förderung des Schienenverkehrs (VEFS) Bocholt

Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen