Verkehrskonzept Innenstadt Rheda

Schlussbericht

Rheda-Wiedenbrück

Brilon
Bondzio
Weiser

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber:	Rheda-Wiedenbrück Rathausplatz 13 33378 Rheda-Wiedenbrück
Auftragnehmer:	Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Universitätsstraße 142 44799 Bochum Tel.: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 E-Mail: info@bbwgmbh.de
Bearbeitung:	Dr.-Ing. Lothar Bondzio Johannes Schwarte, M. Sc.
Projektnummer:	3.2000
Datum:	Januar 2021

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung 2

2 Bestandsanalyse 3

2.1 Untersuchungsraum 3

2.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz 5

2.3 Bestandsaufnahme Ruhender Verkehr 7

2.4 Radverkehrsanlagen 14

2.5 Fußverkehrsanlagen 17

2.6 Bewertung 19

3 Leitbilder 20

4 Maßnahmen 21

4.1 Kfz-Verkehr 21

4.1.1 Parkleitsystem 22

4.1.2 Stellplatzanlagen 23

4.1.3 Pott-Hartwig-Gelände – Anordnung zusätzliche Stellplätze 30

4.2 Radverkehr 32

4.2.1 Fahrradstraßen 33

4.2.2 Fahrradabstellanlagen 34

4.2.3 Optimierung Radverkehrsführung auf der Strecke 35

4.2.4 Optimierung Radverkehrsführung an Knotenpunkten 41

4.3 Fußverkehr 46

4.4 Umgestaltung Berliner Straße 48

4.5 Umgestaltung Kolpingstraße 52

4.6 Alternative Mobilitätsangebote zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs 54

Literaturverzeichnis 55

Anlagenverzeichnis 56

1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung

Im Oktober 2018 wurde ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt Rheda durch den Rat der Stadt beschlossen. Als erste Maßnahme wurden die Erstellung eines Verkehrskonzeptes und verschiedene Gestaltungskonzepte wie z. B. ein Gestaltungskonzept für das Stadtmobiliar und Orientierungstelen und ein Beleuchtungskonzept durch die Förderbehörde bewilligt.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH wurde für die Erarbeitung eines übergeordneten funktionalen und gestalterischen Verkehrskonzepts beauftragt.

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurden zunächst die Grundlagedaten ermittelt. Dazu wurden eine Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur, die Erhebung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz in Form einer Verkehrszählung sowie eine Parkraumerhebung durchgeführt. Des Weiteren wurden in das Verkehrskonzept die folgenden bisher durchgeführten Untersuchungen berücksichtigt.

- VSU beratende Ingenieure: Bestandsaufnahme Stellplatznutzung in der Innenstadt Rheda im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (2018) [3]
- nts Ingenieurgesellschaft mbh: Mobilitätskonzept Radverkehr der Stadt Rheda-Wiedenbrück (2017) [4]
- Röver Ingenieurgesellschaft mbH: Verkehrsuntersuchung Erneuerung der Bahnhofstraße und Wenneberstraße (2017) [5]
- Röver Ingenieurgesellschaft mbH: Verkehrsuntersuchung Knotenpunkte Wilhelmstraße / Pixeler Straße, Wilhelmstraße / Schloßstraße, Gütersloher Straße / Neuenkirchener Straße (2017) [6]

Die Bürger konnten sich in Form einer Onlinebeteiligung und in Form von Stadtsparziergängen an der Gestaltung des Verkehrskonzeptes beteiligen. Aus den Ergebnissen der o. g. Gutachten, der durchgeführten Bestandsaufnahme sowie der Bürgerbeteiligung wurden zwei Leitbilder für das Verkehrskonzept entwickelt und miteinander verglichen. Anschließend wurden für den Kfz-Verkehr, den ruhenden Verkehr, den Radverkehr und den Fußverkehr Maßnahmen erarbeitet. Schwerpunkt des Verkehrskonzepts ist neben der Konzeption des ruhenden Verkehrs die Verkehrsführung der Berliner Straße.

2 Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst die Innenstadt von Rheda inkl. des äußeren Hauptverkehrsstraßennetzes mit den Straßen Wilhelmstraße, Ringstraße, Oelder Straße, Bahnhofstraße und Schloßstraße.

Die Innenstadt wird über das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. Entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes befinden sich die Knotenpunkte

- Wilhelmstraße / Kolpingstraße / Ringstraße / Bahnhofstraße
- Oelder Straße / Ringstraße
- Oelder Straße / Bahnhofstraße
- Oelder Straße / Schloßstraße und
- Schloßstraße / Wilhelmstraße

über die die Innenstadt erreicht werden kann. Über die äußere Erschließung (Hauptverkehrsstraßennetz) wird der Verkehr an die Innenstadt herangeführt. Über die innere Erschließung wird der Verkehr in die Innenstadt hinein geführt. Die innere Erschließung erfolgt über Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.1) zeigt den Untersuchungsraum sowie die äußere und innere Erschließung.

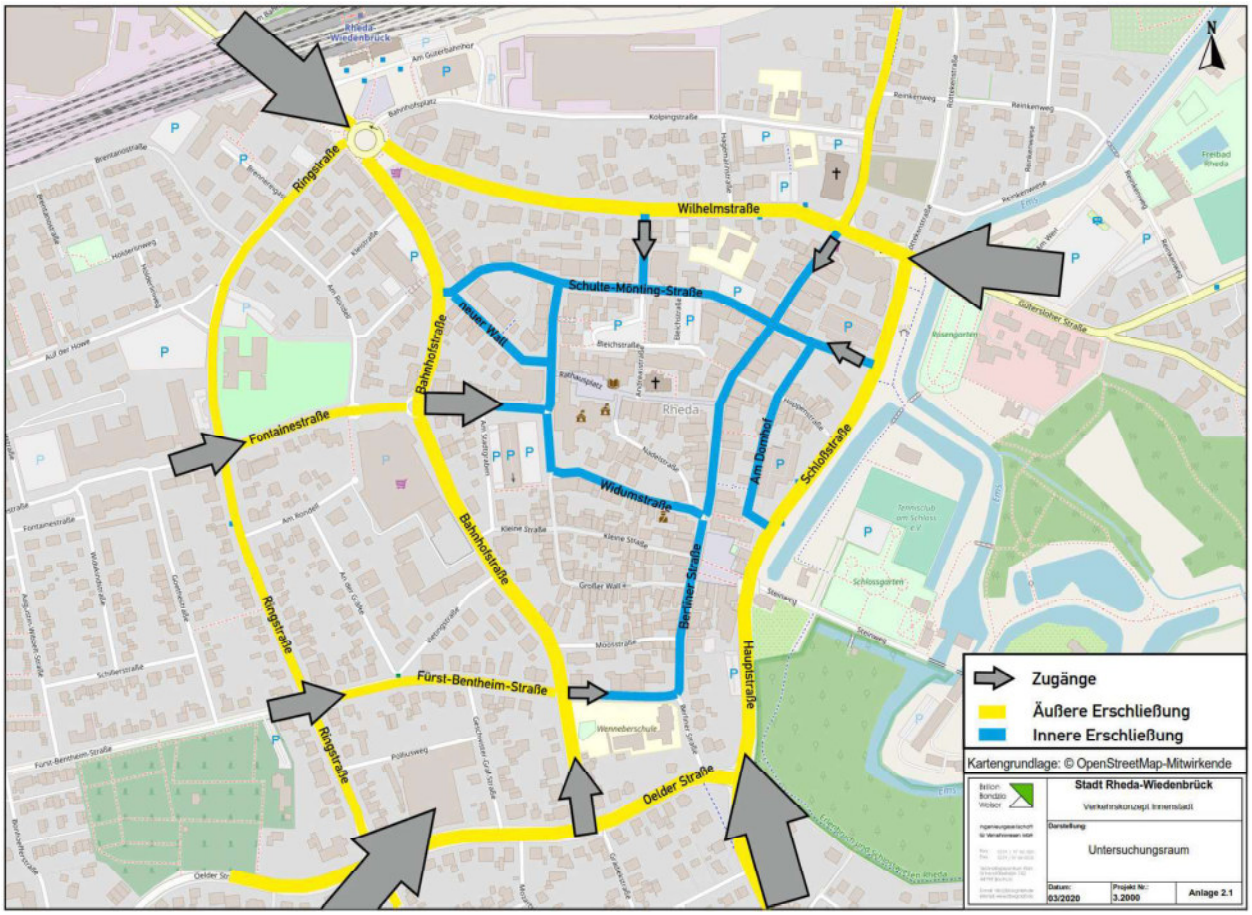

Abbildung 1: Erschließung Innenstadt Rheda

Die Straßen der inneren Erschließung wurden gemäß RIN [1] und RASt 06 [2] klassifiziert. Sie sind der Straßenkategorie "ES- Erschließungsstraßen" mit nahräumiger Verbindungsfunktion (ES IV) zuzuordnen. Alle betrachteten Straßenzüge der inneren Erschließung wurden als Wohnstraße, Geschäftsstraße und Sammelstraße kategorisiert. Darüber hinaus befindet sich eine Fußgängerzone in der Innenstadt von Rheda.

- Gemäß RASt 06 [2] liegt die Verkehrsbelastung in Wohnstraßen bei unter 400 Kfz/h, die Fahrbahnbreiten in Wohnstraßen sollen Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen. Radverkehrsanlagen sind in Wohnstraßen nicht erforderlich und an Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen. In aller Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen.
- Geschäftsstraßen liegen in Stadtteilzentren oder in Zentren von Klein- und Mittelstädten, sie charakterisieren sich durch eine geschlossene Bauweise und durchgängigen Geschäftsbesatz. Die Verkehrsstärken liegen in der Regel zwischen 400 Kfz/h bis über 2.600 Kfz/h. Wegen des linearen Überquerungsbedarfs sind niedrige / angemessene Geschwindigkeiten und der Sichtkontakt Fußgänger / Fahrzeug sicherzustellen.
- In Sammelstraßen liegt die Verkehrsbelastung zwischen 400 Kfz/h und 800 Kfz/h. Notwendige Überquerungshilfen sollen zur Abschnittsbildung und Geschwindigkeitsdämpfung herangezogen werden. Radfahrer sind durch Radverkehrsanalgen oder durch wirksame Geschwindigkeitsdämpfung zu sichern.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.2) zeigt die Klassifizierung des Straßennetzes sowie die Knotenpunktformen in der äußeren Erschließung.

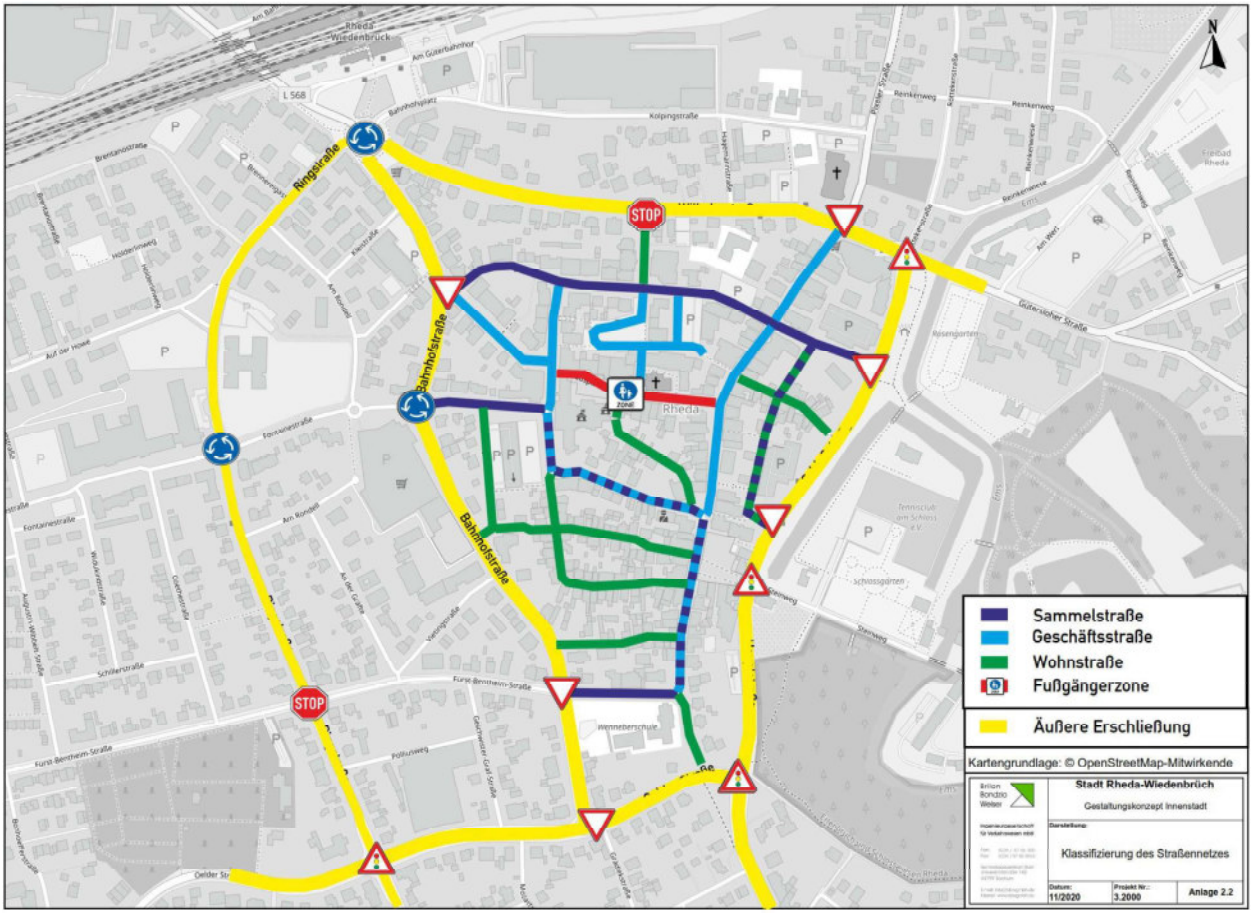

Abbildung 2: Klassifizierung Straßennetz

2.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Zur Beurteilung der derzeitigen Verkehrssituation war die Kenntnis der bereits vorhandenen Verkehrsnachfrage erforderlich. Dazu wurde das Verkehrsaufkommen an den Knotenpunkten der äußeren und inneren Erschließung in Form von Knotenstromerhebungen am Dienstag, den 18.08.2020 im Zeitraum von 06:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr erfasst. Die Auswertung erfolgte nach Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugarten des Kfz-Verkehrs getrennt in 15min-Intervallen.

Die Verkehrserhebung hat während der Corona-Pandemie stattgefunden. Um mögliche Auswirkungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens während der Corona-Pandemie zu berücksichtigen, wurden die erhobenen Verkehrsbelastungen mit älteren erhobenen Verkehrsbelastungen verglichen und entsprechend angepasst.

Auf Grundlage der Zählergebnisse wurde das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen im Querschnitt berechnet.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.3) zeigt das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen im untersuchten Straßennetz.

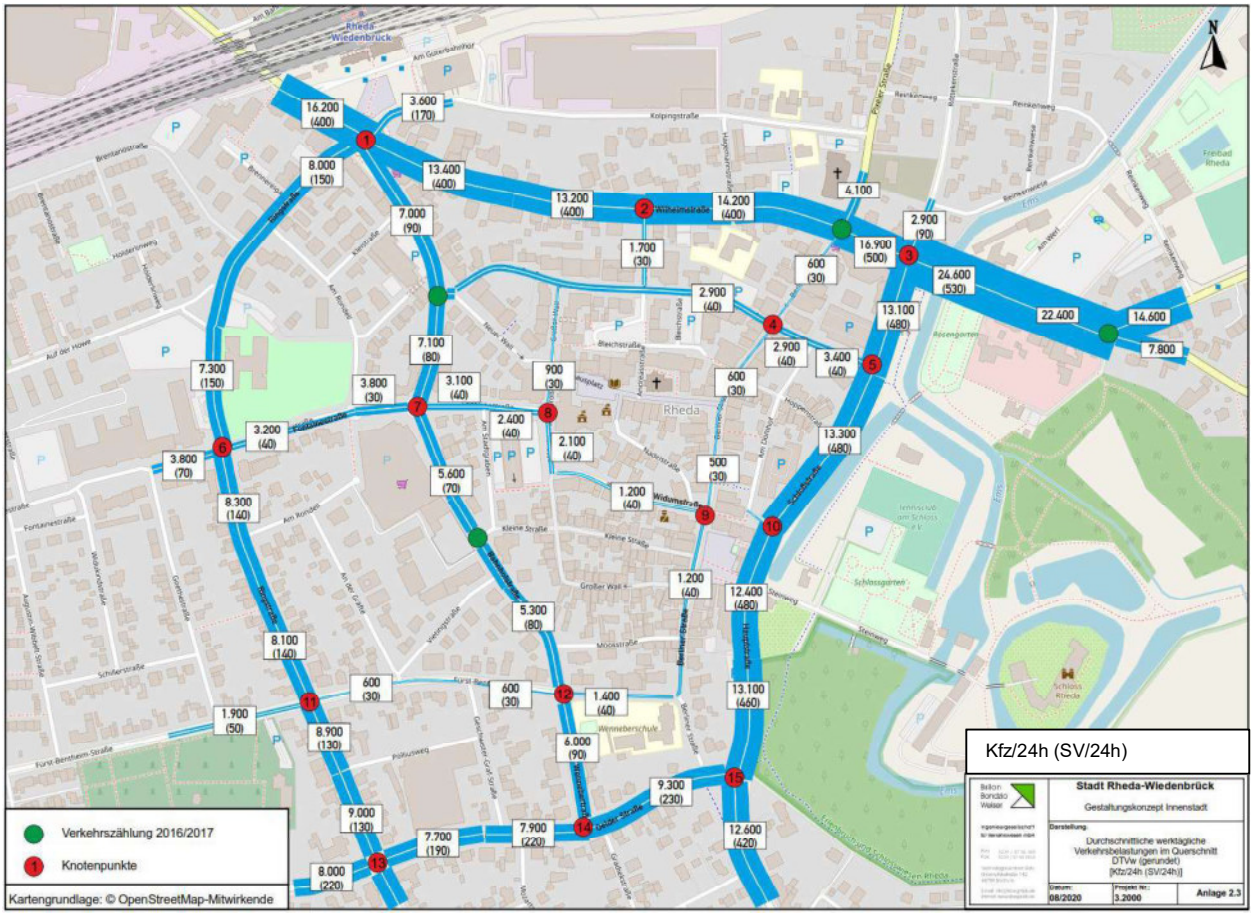

Abbildung 3: Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Die in der Abbildung dargestellten Verkehrsbelastungen zeigen, dass im Hauptverkehrsstraßennetz die höchsten Verkehrsbelastungen auftreten. Die höchsten Verkehrsbelastungen treten dabei in der Wilhelmstraße und der Schloßstraße auf. Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz der inneren Erschließung fallen dagegen niedriger aus.

Die höchsten Verkehrsbelastungen sind in den folgenden Straßen zu beobachten:

- Gütersloher Straße (24.600 Kfz/24h)
- Wilhelmstraße (16.900 Kfz/24h)
- Schloßstraße (13.300 Kfz/24h)
- Oelder Straße (9.300 Kfz/24h)
- Ringstraße (9.000 Kfz/24h) und
- Bahnhofstraße (7.100 Kfz/24h)

Die Verkehrsbelastung an dem Kreisverkehr Am Bahnhof ist sehr hoch (vgl. Ziffer 2.2). Radfahrer weichen in den Seitenraumaus aus und es entsteht eine unübersichtliche Verkehrssituation. Der Kreisverkehr ist immer mal wieder als Unfallhäufungsstelle auffällig.

An dem Knotenpunkt Wilhelmstraße / Schlossstraße kommt es regelmäßig zu einem Rückstau bis in den Knotenpunktbereich Wilhelmstraße / Pixeler Straße hinein.

Bewertung Straßennetz Kfz-Verkehr

Über das Hauptstraßennetz ist die Innenstadt Rheda gut zu erreichen und kann von der inneren Erschließung, die von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen geprägt wird, klar abgegrenzt werden.

Defizite Straßennetz Kfz-Verkehr

- Die Verkehrsbelastung an dem Kreisverkehr Am Bahnhof ist sehr hoch. Der Kreisverkehr ist immer mal wieder als Unfallhäufungsstelle auffällig.
- An dem Knotenpunkt Wilhelmstraße / Schlossstraße kommt es regelmäßig zu einem Rückstau bis in den Knotenpunktbereich Wilhelmstraße / Pixeler Straße hinein.

2.3 Bestandsaufnahme Ruhender Verkehr

Im Rahmen der ISEK Rheda Erstellung wurde durch das Büro VSU beratende Ingenieure [3] 2018 eine Bestandsaufnahme der Stellplatznutzung in der Innenstadt Rheda durchgeführt. Die zentralen Ergebnisse dieser Untersuchung werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.4) zeigt die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum sowie auf den einzelnen Parkplatzanlagen.

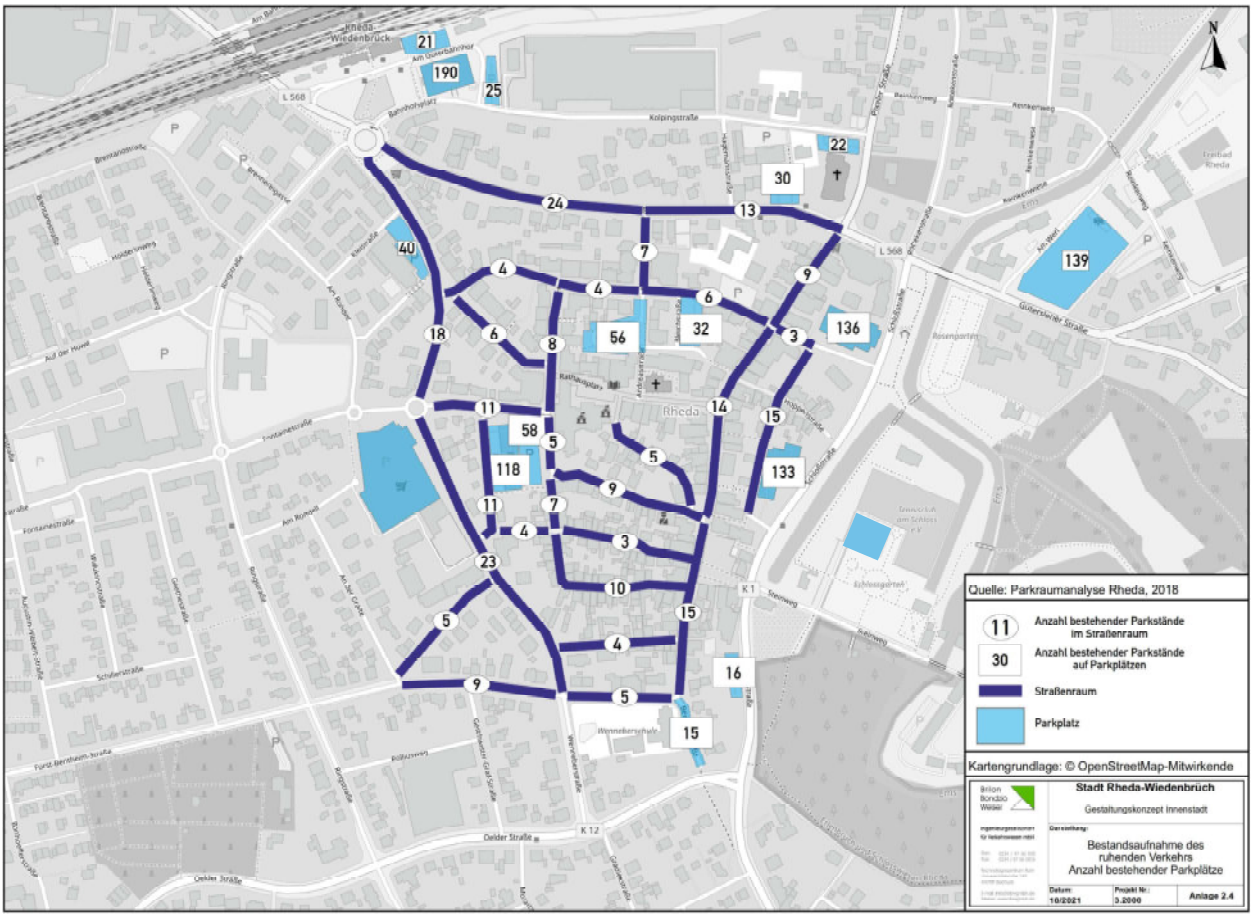

Abbildung 4: Bestandsaufnahme Stellplätze

In der gesamten Innenstadt befinden sich Stellplätze im Straßenraum. Darüber hinaus sind weitere Parkplatzanlagen wie z. B. am Rathaus, am Bahnhof oder am Domhof im Stadtgebiet verteilt. Die Gesamtstellplatzanzahl in der Innenstadt Rheda liegt bei etwa 1.200 Stellplätzen. Die größten Parkplatzanlagen im Untersuchungsraum sind die Parkplatzanlagen

- Am Werl (139 Stellplätze)
- Am Rathaus (176 Stellplätze)
- Am Bahnhof (236 Stellplätze)
- Am Domhof (133 Stellplätze)
- Schulte-Mönting-Straße (136 Stellplätze) und
- Bleichstraße (56 Stellplätze)

Darüber hinaus befindet sich ein großes privates Parkhaus von Kaufland westlich der Bahnhofstraße.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.5) zeigt die Parkdauerbeschränkung sowie die Bewirtschaftung der Stellplätze in Rheda.

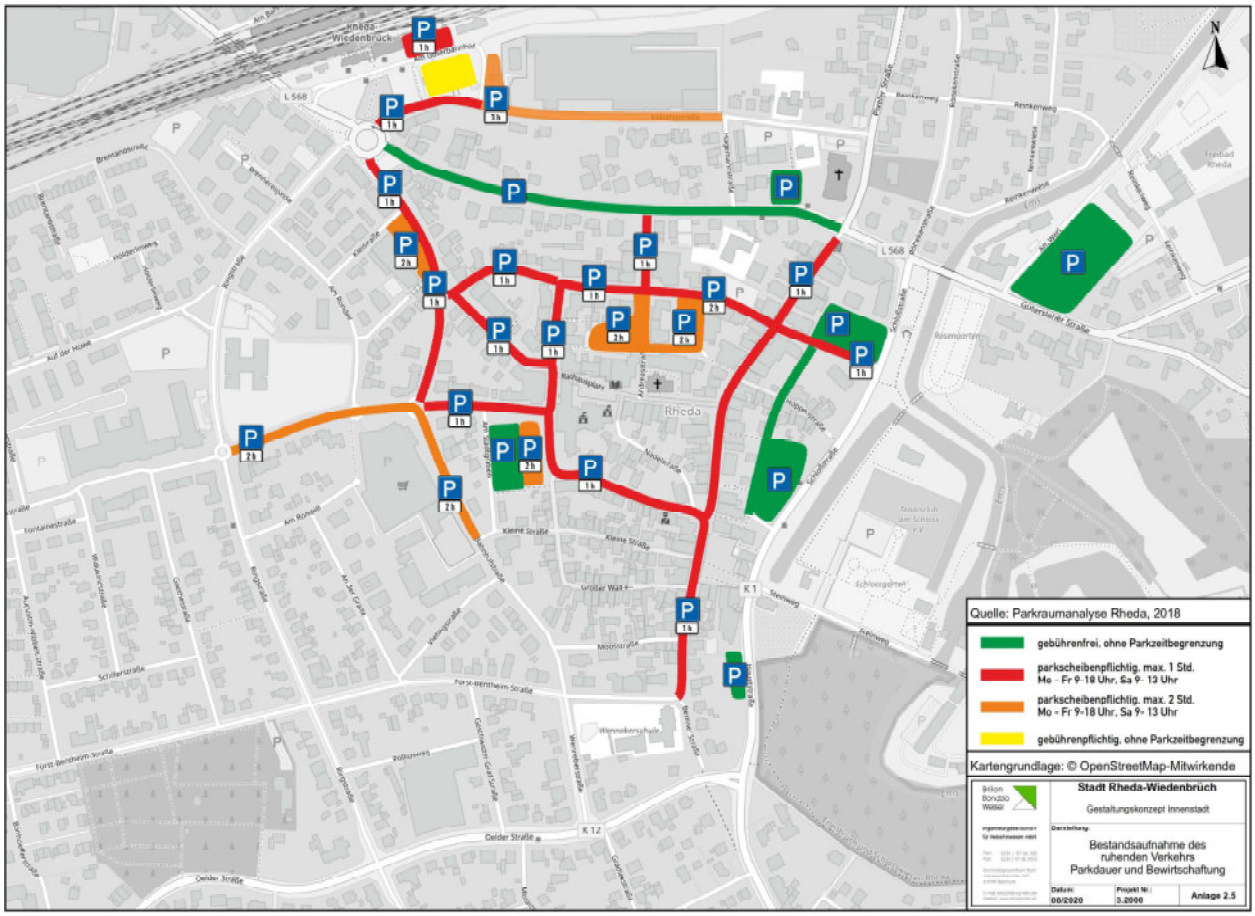

Abbildung 5: Ruhender Verkehr - Bewirtschaftung

Die Abbildung zeigt, dass die Stellplätze auf den Parkplätzen gebührenfrei sowie ohne Parkdauerbeschränkung betrieben werden. Die Stellplätze im Straßenraum werden ebenfalls gebührenfrei jedoch meist mit einer Parkdauerbeschränkung von 1 bis 2 Stunden in den Zeiträumen Montag bis Freitag von 09:00 bis 18:00 Uhr sowie Samstag von 09:00 bis 13:00 Uhr betrieben. Das Park-& Ride-Parkhaus am Bahnhof ist gebührenpflichtig.

Ergänzend zu der Stellplatzuntersuchung des Büros VSU beratende Ingenieure [3] wurde am Donnerstag, den 23. September 2021 im Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr eine Parkraumerhebung in den Stellplatzanlagen Am Rathaus, Schulte-Mönting-Straße, Am Domhof sowie auf dem Parkplatz Am Werl durchgeführt. Dazu wurden bei stündlichen Begehungen die Auslastung der Stellplätze sowie die Kennzeichen erfasst. Ziel der Parkraumerhebung war es neben der Auslastung, den Zeitpunkt der An- und Abreise sowie die Parkdauer zu ermitteln.

Aus den Informationen des Parkzeitpunkts und der Parkdauer lassen sich Rückschlüsse zu den einzelnen Nutzergruppen (Anwohner, Beschäftigte, Besucher / Kunden) ziehen. Es wurde die Annahme getroffen, dass die Stellplätze, die um 06:00 Uhr belegt sind, von Anwohner belegt werden. Die Anreise von Beschäftigten, Besuchern oder Kunden der Innenstadt findet in der Regel zu einem späteren Zeitpunkt statt. Für die Nutzergruppe der Beschäftigten wurde die Annahme getroffen, dass Stellplätze, die in der Zeit zwischen 07:00 und 19:00 Uhr über eine Parkdauer von 4 bis 10 Stunden belegt sind, von Beschäftigten genutzt werden. Die Anreise von Besuchern und Kunden der Innenstadt erfolgt in der Regel

zu einem späteren Zeitpunkt und die Parkdauer liegt bei dieser Nutzergruppe in der Regel bei weniger als 4 Stunden.

Die maximale Stellplatzbelegung in der Innenstadt Rheda ist gemäß der Stellplatzerhebung des Büros VSU beratende Ingenieure [3] und der Stellplatzerhebung am Donnerstag, den 23. September 2021 um 11 Uhr. Insgesamt sind um 11 Uhr rund 80 % der in der gesamten Innenstadt Rheda zur Verfügung stehenden Stellplätze belegt. Die maximale Stellplatzbelegung in der Stellplatzanlage Schulte-Mönting-Straße liegt bei rund 70 %, in der Stellplatzanlage Am Domhof bei rund 80 %, Am Rathaus bei rund 100 % und beim straßenbegleitenden Parken bei rund 80 %. In den genannten Stellplatzanlagen und beim straßenbegleitenden Parken sind auch zum Zeitpunkt der maximalen Stellplatzbelegung noch etwa 125 Stellplätze frei (rund 20 %).

Stellplatzanlage Schulte-Mönting-Straße

Die folgende Tabelle zeigt die Stellplatzanzahl, die Stellplatzbelegung und die Parkdauer in der Stellplatzanlage an der Schulte-Mönting-Straße sowie die Zuordnung der Stellplatznutzung zu den genannten Nutzergruppen.

Tabelle 1: Belegung Stellplatzanlage Schulte-Mönting-Straße

Parkhaus Schulte-Mönting-Straße					
Stellplatzanzahl	136				
Parkdauer[min]	**Anzahl Fahrzeuge**		**Uhrzeit**	**Belegung**	**Auslastungsgrad**
60	99		06:00	49	36%
120	55		07:00	43	32%
180	35		08:00	60	44%
240	24		09:00	71	52%
300	22		10:00	78	57%
360	12		11:00	90	66%
420	8		12:00	86	63%
480	11		13:00	84	62%
540	18		14:00	83	61%
600	6		15:00	96	71%
660	2		16:00	88	65%
720	2		17:00	86	63%
780	0		18:00	90	66%
840	12		19:00	82	60%
Nutzergruppe	**Zeitpunkt / Parkdauer**	**Anzahl Fahrzeuge**			
Anwohner	06:00 Uhr	49			
Beschäftigte	07:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 4 bis 10 Stunden	80			
Besucher / Kunden	09:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 1 bis 3 Stunden	165			

Die Tabelle zeigt, dass die maximale Belegung in der Stellplatzanlage Schulte-Mönting-Straße um 15 Uhr bei 71 % lag, die Stellplatzanlage von rund 50 Anwohnern und über den Erhebungszeitraum verteilt von rund 80 Beschäftigten genutzt wird.

Stellplatzanlage Am Domhof

Die folgende Tabelle zeigt die Stellplatzanzahl, die Stellplatzbelegung und die Parkdauer in der Stellplatzanlage Am Domhof sowie die Zuordnung der Stellplatznutzung zu den genannten Nutzergruppen.

Tabelle 2: Belegung Stellplatzanlage Am Domhof

Parkhaus Am Domhof					
Stellplatzanzahl	133				
Parkdauer[min]	**Anzahl Fahrzeuge**		**Uhrzeit**	**Belegung**	**Auslastungsgrad**
60	50		06:00	63	47%
120	29		07:00	63	47%
180	27		08:00	80	60%
240	26		09:00	99	74%
300	16		10:00	109	82%
360	16		11:00	112	84%
420	12		12:00	110	83%
480	11		13:00	104	78%
540	19		14:00	109	82%
600	12		15:00	118	89%
660	6		16:00	114	86%
720	1		17:00	107	80%
780	1		18:00	101	76%
840	35		19:00	89	67%
Nutzergruppe	**Zeitpunkt / Parkdauer**	**Anzahl Fahrzeuge**			
Anwohner	06:00 Uhr	63			
Beschäftigte	07:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 4 bis 10 Stunden	89			
Besucher / Kunden	09:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 1 bis 3 Stunden	96			

Die Tabelle zeigt, dass die maximale Belegung in der Stellplatzanlage Am Domhof um 15 Uhr bei 89 % lag, die Stellplatzanlage von rund 60 Anwohnern und über den Erhebungszeitraum verteilt von rund 90 Beschäftigten genutzt wird.

Stellplatzanlage Am Rathaus

Die folgende Tabelle zeigt die Stellplatzanzahl, die Stellplatzbelegung und die Parkdauer in der Stellplatzanlage Am Rathaus sowie die Zuordnung der Stellplatznutzung zu den genannten Nutzergruppen.

Tabelle 3: Belegung Stellplatzanlage Am Rathaus

Parkhaus Am Rathaus					
Stellplatzanzahl	118				
Parkdauer[min]	**Anzahl Fahrzeuge**		**Uhrzeit**	**Belegung**	**Auslastungsgrad**
60	51		06:00	63	53%
120	23		07:00	73	62%
180	22		08:00	115	97%
240	29		09:00	117	99%
300	33		10:00	118	100%
360	20		11:00	117	99%
420	7		12:00	116	98%
480	9		13:00	103	87%
540	13		14:00	102	86%
600	18		15:00	111	94%
660	16		16:00	113	96%
720	5		17:00	103	87%
780	0		18:00	81	69%
840	23		19:00	59	50%
Nutzergruppe	**Zeitpunkt / Parkdauer**	**Anzahl Fahrzeuge**			
Anwohner	06:00 Uhr	63			
Beschäftigte	07:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 4 bis 10 Stunden	114			
Besucher / Kunden	09:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 1 bis 3 Stunden	78			

Die Tabelle zeigt, dass die maximale Belegung in der Stellplatzanlage Am Rathaus um 10 Uhr bei 100 % lag, die Stellplatzanlage von rund 60 Anwohnern und über den Erhebungszeitraum verteilt von rund 110 Beschäftigten genutzt wird.

Stellplatzanlage Am Werl

Die folgende Tabelle zeigt die Stellplatzanzahl, die Stellplatzbelegung und die Parkdauer auf dem Parkplatz Am Werl sowie die Zuordnung der Stellplatznutzung zu den genannten Nutzergruppen.

Tabelle 4: Belegung Stellplatzanlage Am Werl

Parkplatz Am Werl					
Stellplatzanzahl	139				
Parkdauer[min]	**Anzahl Fahrzeuge**		**Uhrzeit**	**Belegung**	**Auslastungsgrad**
60	62		06:00	22	16%
120	18		07:00	23	17%
180	15		08:00	27	19%
240	6		09:00	28	20%
300	3		10:00	27	19%
360	3		11:00	29	21%
420	6		12:00	26	19%
480	2		13:00	27	19%
540	2		14:00	28	20%
600	2		15:00	26	19%
660	0		16:00	27	19%
720	0		17:00	19	14%
780	0		18:00	34	24%
840	8		19:00	56	40%
Nutzergruppe	**Zeitpunkt / Parkdauer**	**Anzahl Fahrzeuge**	* Am Tag der Erhebung befand sich auf dem Parkplatz Am Werl ein Corona Testzentrum		
Anwohner	06:00 Uhr	22			
Beschäftigte	07:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 4 bis 10 Stunden	19			
Besucher / Kunden	09:00 Uhr bis 19:00 Uhr, Parkdauer 1 bis 3 Stunden	63			

Die Tabelle zeigt, dass die maximale Belegung auf dem Parkplatz Am Werl um 19 Uhr bei 40 % lag, die Stellplatzanlage von rund 20 Anwohnern und über den Erhebungszeitraum verteilt von rund 20 Beschäftigten genutzt wird. Die meisten Stellplätze wurden während der Parkraumerhebung über einen kurzen Zeitraum von weniger als 60 Minuten belegt. Dies ist voraussichtlich darauf zurückzuführen, dass sich am Tag der Erhebung ein Corona Testzentrum auf dem Parkplatz Am Werl befand.

Bewertung ruhender Verkehr

Die Parkraumuntersuchung des Büros VSU beratende Ingenieure und die ergänzende Parkraumerhebung haben gezeigt, dass in der Innenstadt in Rheda eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen vorhanden ist. In der Innenstadt Rheda sind auch zum Zeitpunkt der maximalen Stellplatzbelegung noch etwa 125 Stellplätze frei (rund 20 %). Die Stellplatznachfrage in den Stellplatzanlagen der Innenstadt ist unterschiedlich verteilt. Während die Stellplatzanlage Am Rathaus bis zu 100 % ausgelastet ist, weisen die Stellplatzanlagen Schulte-Mönting-Straße, Am Domhof und insbesondere Am Werl noch Kapazitäten auf.

Defizite ruhender Verkehr

- In Rheda ist kein Parkleitsystem vorhanden und im Innenstadtgebiet sind in fast allen Straßen Parkplätze zu finden. Es entsteht Parksuchverkehr.
- Der Parkdruck in der Stellplatzanlage Am Rathaus ist sehr hoch. Die Auslastung beträgt über mehrere Stunden des Tages 90 bis 100 %.
- Darüber hinaus treten durch das Parken im Seitenraum Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr auf.

2.4 Radverkehrsanlagen

Die nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] hat 2017 ein Mobilitätskonzept Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück erarbeitet. Es wurde u. a. eine Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen durchgeführt.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.6) zeigt die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen.

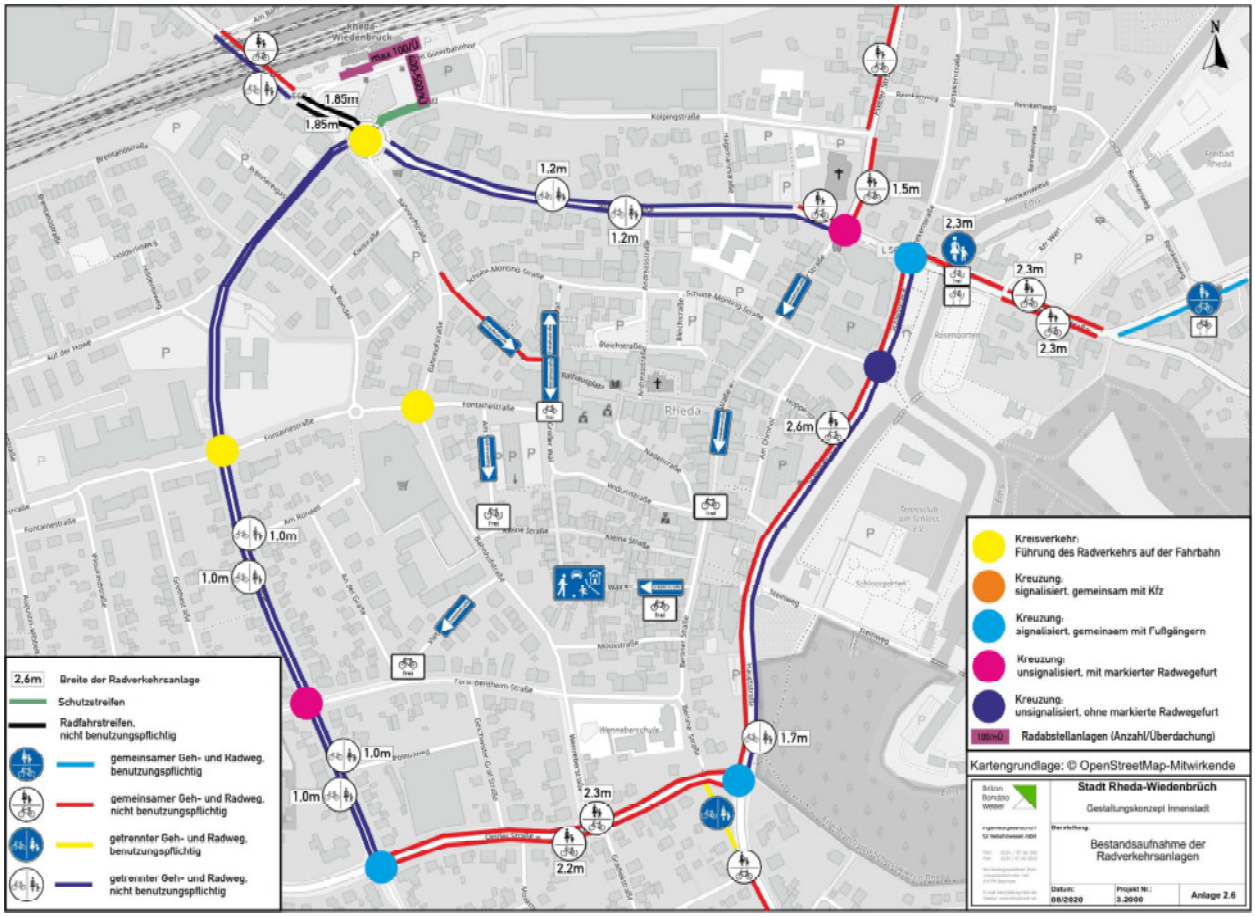

Abbildung 6: Bestandsanalyse Radverkehrsanlagen

Die Abbildung zeigt, dass die innere Erschließung über Tempo-30-Zonen sowie über verkehrsberuhigte Bereiche erfolgt. Die äußere Erschließung des Radverkehrs ist über die Hauptverkehrsstraßen und nicht benutzungspflichtige Radwege vorgesehen.

Gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA [5] kann die Wahl der Radverkehrsführung auf der Strecke anhand der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke [Kfz/h] abgelesen werden. In Tempo-30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen sind keine Radverkehrsanlagen notwendig. Der Radverkehr kann auf der Straße geführt werden. In Rheda liegen die Verkehrsbelastungen in der äußeren Erschließung in einem Bereich, der eine Führung der Radfahrer auf der Straße zulässt, ggf. mit einem Schutzstreifen [4].

Im Rahmen der Verkehrserhebung (vgl. Ziffer 2.2) wurde auch das Radverkehrsaufkommen erhoben. Die Zählung des Radverkehrsaufkommens unterliegt jahreszeitlichen und witterungsbedingten Schwankungen. Absolute Zahlen sind daher nur bedingt aussagekräftig. Auf der Grundlage der Zähldaten wurde daher eine Einordnung der Radverkehrsstärken in die Kategorien

- Geringe Radverkehrsstärken
- Mittlere Radverkehrsstärken
- Hohe Radverkehrsstärken und
- Sehr hohe Radverkehrsstärken

vorgenommen. Am Tag der Verkehrserhebung war das Wetter sonnig mit Temperaturen um die 28 Grad Celsius.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.7) zeigt die Radverkehrsstärken auf der Fahrbahn.

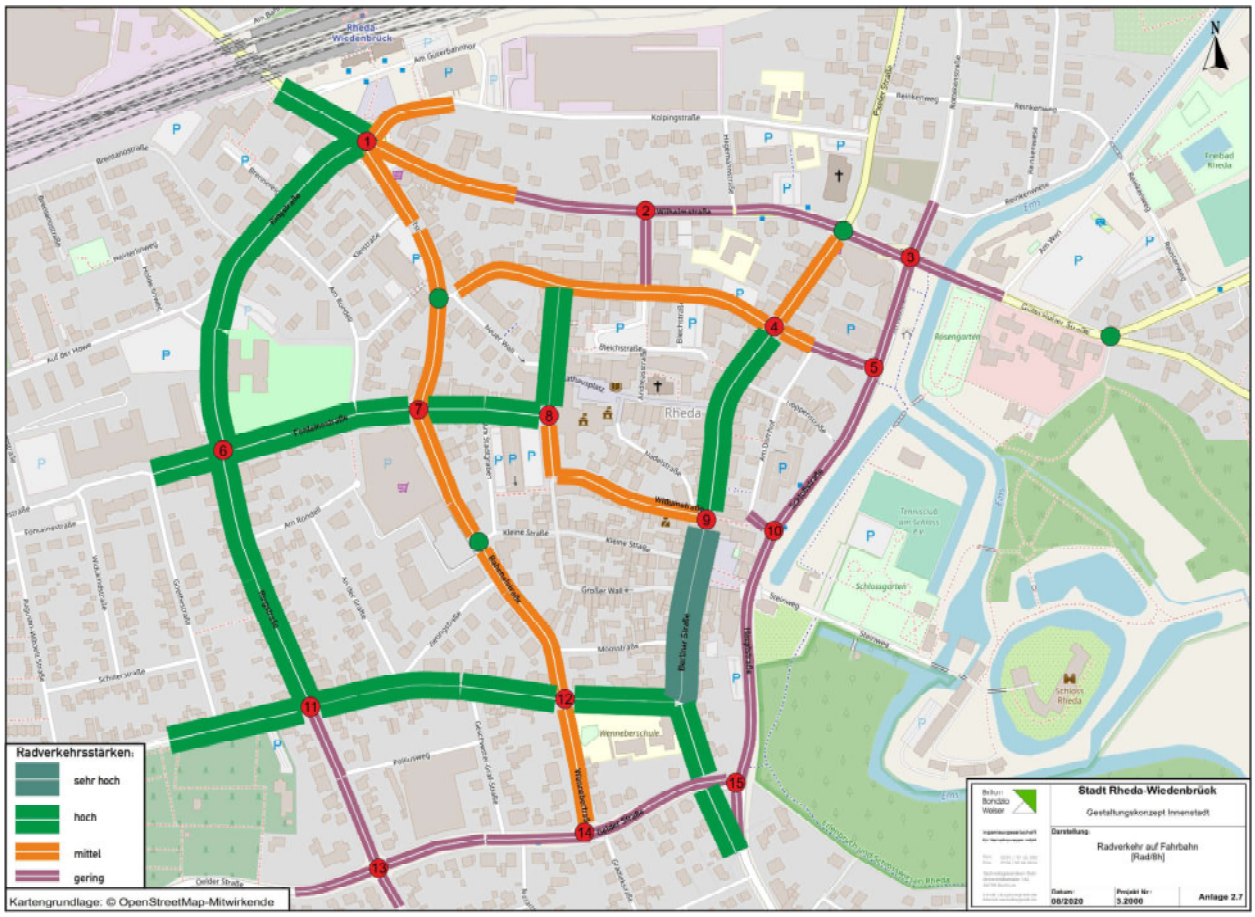

Abbildung 7: Radverkehrsstärken

Die höchsten Radverkehrsstärken treten in den folgenden Straßen auf:

- Berliner Straße
- Fürst-Bentheim-Straße
- Fontainestraße und
- Ringstraße

Bewertung

Die Radverkehrsführung im Streckenverlauf sowie an den Knotenpunkten ist sehr unterschiedlich. Der Radverkehr wird teilweise über gemeinsame Geh- und Radwege, getrennte Geh- und Radwege und auf der Fahrbahn geführt. An den Knotenpunkten bestehen sowohl gemeinsame Führungen mit dem Kfz-Verkehr, mit den Fußgängern oder auf markierten Radwegefurten. Die Radverkehrsstärken sind in der äußeren Erschließung insbesondere in der Ringstraße hoch. In der inneren Erschließung sind die Radverkehrsstärken im Straßenraum in der Berliner Straße, der Fürst-Bentheim-Straße und der Fontainestraße hoch. In der Berliner Straße zwischen der Fürst-Bentheim-Straße und der Widumstraße sind die Radverkehrsstärken sehr hoch. Die Radverkehrsstärken auf der Fahrbahn sind in den Straßen wie z. B. der Schloßstraße oder Wilhelmstraße gering, weil es dort separate Radwege gibt.

Defizite

- Defizite der Radverkehrsführung wurden insbesondere an den Knotenpunkten Ringstraße / Fontainestraße, Wilhelmstraße / Schloßstraße, Oelder Straße / Schloßstraße sowie am Kreisverkehr am Bahnhofsvorplatz (Unfallschwerpunkt) festgestellt.
- Im Hauptverkehrsstraßennetz ist keine einheitliche, sichere, klar erkennbare und wiedererkennbare Radverkehrsführung vorhanden.
- In der Innenstadt Rheda fehlen zentrale Fahrradabstellanlagen (-boxen).

2.5 Fußverkehrsanlagen

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 2.8) zeigt die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme der Fußverkehrsanlagen.

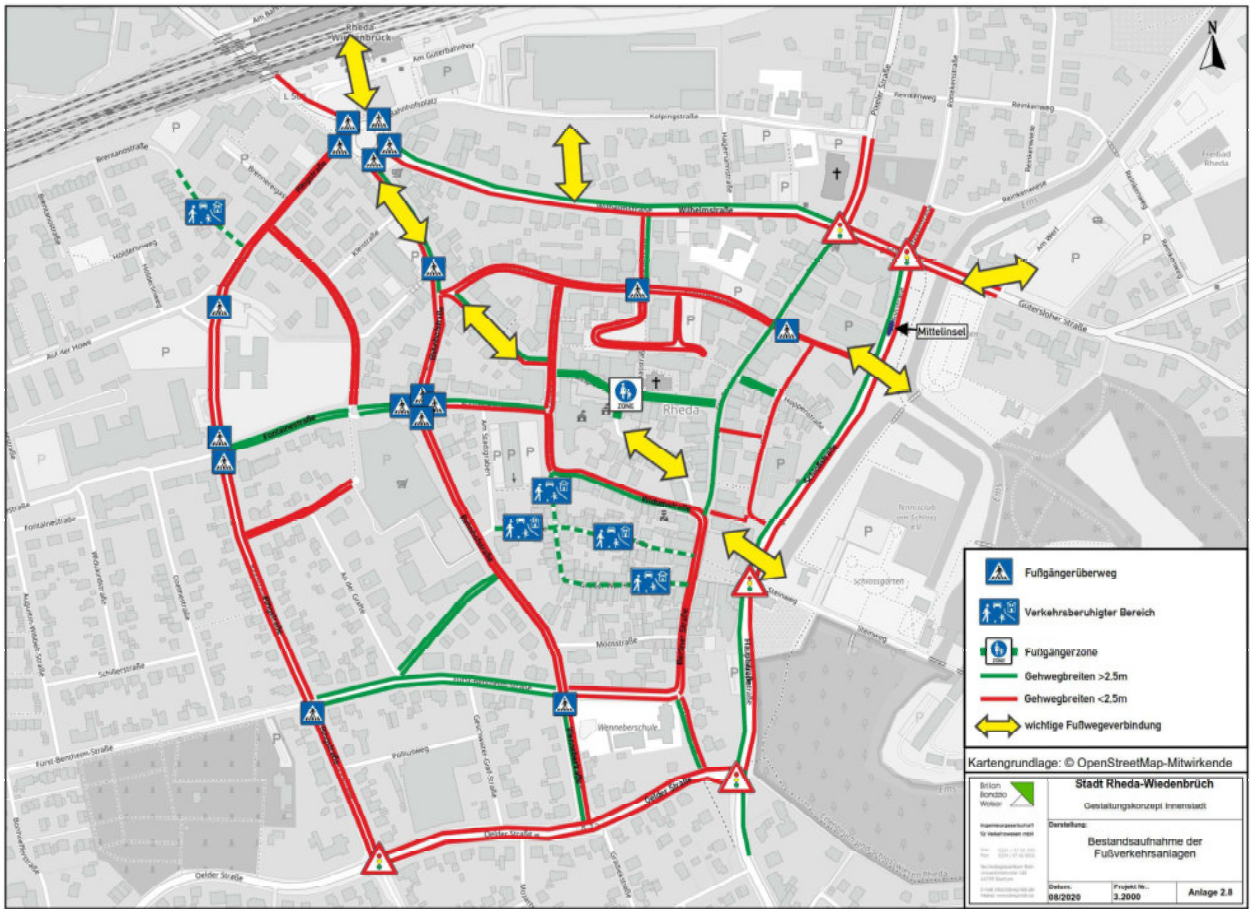

Abbildung 8: Bestandsanalyse Fußverkehrsanlagen

Die Abbildung zeigt die wichtigsten Fußwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet. Die wichtigsten Fußwegeverbindungen bestehen auf der Achse vom Bahnhof in die Innenstadt sowie von der Innenstadt zum Schloss. Entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes bestehen Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen sowie Querungsmöglichkeiten in Form einer Mittelinsel.

Bewertung

Aufgrund der geringen Entfernungen können alle Ziele im Innenstadtgebiet Rheda fußläufig erreicht werden. Die wichtigsten Fußwegeverbindungen bestehen auf der Achse vom Bahnhof in die Innenstadt sowie von der Innenstadt zum Schloss. An der Gütersloher Straße (zwischen Rosengarten und Werl) gibt es einen hohen Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Emsradweg sowie der Parkplatzanlage Am Werl. An der Wilhelmstraße wird es mit Realisierung des vorgesehenen Vorhabens in der Kolpingstraße ebenfalls einen hohen Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Innenstadt geben. Querungsmöglichkeiten im Hauptstraßennetz bestehen zumeist an den Knotenpunkten und darüber hinaus zusätzlich im Streckenverlauf in Form von Fußgängerüberwegen, Lichtsignalanlagen sowie Mittelinseln.

Defizite

- Aufgrund von geringen Gehwegbreiten (< 2,50 m) bestehen für den Fußgängerverkehr Defizite. Gemäß RASt 06 [2] orientieren sich die Mindest-Gehwegbreiten von 2,50 m an der Forderung nach der Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger und auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. – möglichkeit des Gehwegs durch radfahrende Kinder bis zum abgeschlossenen 8. Lebensjahr und den notwenigen Sicherheitsräumen zu Gebäuden und zur Fahrbahn.
- Teilweise entstehen Konflikten mit dem fließenden und ruhenden Verkehr.
- Derzeit ist noch keine Querungsmöglichkeit an der Wilhlemstraße zwischen dem Kreisverkehr am Bahnhof und der Pixeler Straße, an der Gütersloher Straße zwischen dem Rosengarten und dem Parkplatz Am Werl sowie an der Oelder Straße in Höhe der Berliner Straße vorhanden.
- Die Fußwegeverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Schloss sind derzeit aufgrund verwinkelter enger Wege sowie einer fehlenden Beschilderung noch nicht ausreichend fußgängerfreundlich gestaltet.

2.6 Bewertung

In der folgenden Tabelle sind die Defizite der einzelnen Verkehrsarten zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 5: Defizite der einzelnen Verkehrsarten

Kfz-Verkehr	• Gestaltung Knotenpunkt Wilhelmstraße / Schloßstraße / Pixeler Straße • Verteilung der Parkplätze über die gesamte Innenstadt • Fehlendes Parkleitsystem • Parksuchverkehr
Radverkehr	• Keine einheitliche, klar erkennbare und wiedererkennbare Radverkehrsführung • z. T. ungünstige Radverkehrsführung an Knotenpunkten • Unfallschwerpunkt am Kreisverkehr Bahnhofsvorplatz • Fehlende Fahrradabstellanlagen im Bereich des Rathauses und am Doktorplatz
Fußverkehr	• z. T. geringe Gehwegbreiten • Konflikte mit ruhendem Verkehr (Teilweise Parken im Seitenraum) • Fehlende Querungsmöglichkeiten an der Wilhlemstraße, an der Gütersloher Straße sowie an der Oelder Straße • Fußwegeverbindung Innenstadt – Schloss unzureichend ersichtlich, beleuchtet und ausgeschildert

3 Leitbilder

Aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme wurden zwei Leitbilder für ein Verkehrskonzept entwickelt.

Tabelle 6: Leitbilder Verkehrskonzept

Leitbild 1: Umfassende Entwicklung des Verkehrsnetzes	**Leitbild 2: Partielle Verbesserung des Bestandes**
• Leistungsfähige und sichere Verkehrsführung im Zuge des Innenstadtrings für alle Verkehrsarten • Konzentration der Stellplätze auf große Stellplatzanlagen • Vorrang für den nicht motorisierten Verkehr • Ausbau der Möglichkeiten für Fußgänger und Radverkehr • Beseitigung von Defiziten	• Partielle Umgestaltung von Straßen sowie von Stellplatzanlagen • Ausbau der Möglichkeiten für umweltfreundliche Mobilität, insb. Radverkehr • Partielle Neuordnung des straßenbegleitenden Parkens • Beseitigung von Defiziten

Leitbild 1 sieht eine umfassende Umgestaltung des Bestands vor, während das Leitbild 2 eine moderatere partielle Verbesserung des Bestandes mit kleineren Eingriffen vorsieht. Leitbild 1 konzentriert sich auf die leistungsfähige und sichere Verkehrsführung im Innenstadtring für alle Verkehrsarten und die Zentralisierung der Stellplätze auf große Stellplatzanlagen. Vorrang hat der nicht motorisierte Verkehr, sodass die Möglichkeiten für Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden. Leitbild 2 umfasst die partielle Umgestaltung der Straßen und Stellplatzanlagen und den Ausbau der Möglichkeiten für umweltfreundliche Mobilität, mit dem Fokus auf Radverkehr, sowie die partielle Neuordnung des straßenbegleitenden Parkens.

4 Maßnahmen

4.1 Kfz-Verkehr

Als Maßnahme für den Kfz-Verkehr wird die Schaffung einer klaren Hierarchie im Straßennetz mit einer entsprechenden Gestaltung des Straßennetzes vorgeschlagen. Die Erschließung der Innenstadt soll über das Hauptverkehrsstraßennetz Wilhelmstraße, Schloßstraße, Oelder Straße, Bahnhofstraße und Ringstraße erfolgen. Dagegen soll im Bereich der Inneren Erschließung der nicht motorisierte Individualverkehr gefördert werden.

Durch eine Umgestaltung des Knotenpunkts Wilhelmstraße / Schloßstraße / Pixeler Straße mit einer Verlängerung der Linksabbiegespur in der östlichen Zufahrt sowie einer Verlängerung der Rechtsabbiegespur in der westlichen Zufahrt kann das Verkehrsaufkommen an dem Knotenpunkt besser abgewickelt werden (vgl. Ziffer 4.2.4, Entwurf Röver).

Mit der Reduzierung des Parkens im Straßenraums sowie der Einrichtung eines Parkleitsystems soll das Verkehrsaufkommen im Bereich der Inneren Erschließung reduziert werden. Darüber hinaus sollen die Stellplatzanlagen Am Rathaus, Schulte-Mönting-Straße und Am Domhof umgestaltet werden.

Die folgenden Maßnahmen werden für den Kfz-Verkehr empfohlen:

- Umgestaltung des Knotenpunkts Wilhelmstraße / Schloßstraße / Pixeler Straße
- Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems
- Reduzierung Parken im Straßenraum
- Ausbau / Optimierung der Parkplatzanlagen
- Ggf. Neubau Parkhaus zwischen der Kolpingstraße und der Wilhelmstraße als verbindendes Element zwischen dem Bauvorhaben in der Kolpingstraße und der Innenstadt.
- Ggf. Parkdauerbeschränkung in den Parkhäusern
- Ggf. Umgestaltung der Stellplatzanlagen

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.1) zeigt die Maßnahmen für den Kfz-Verkehr.

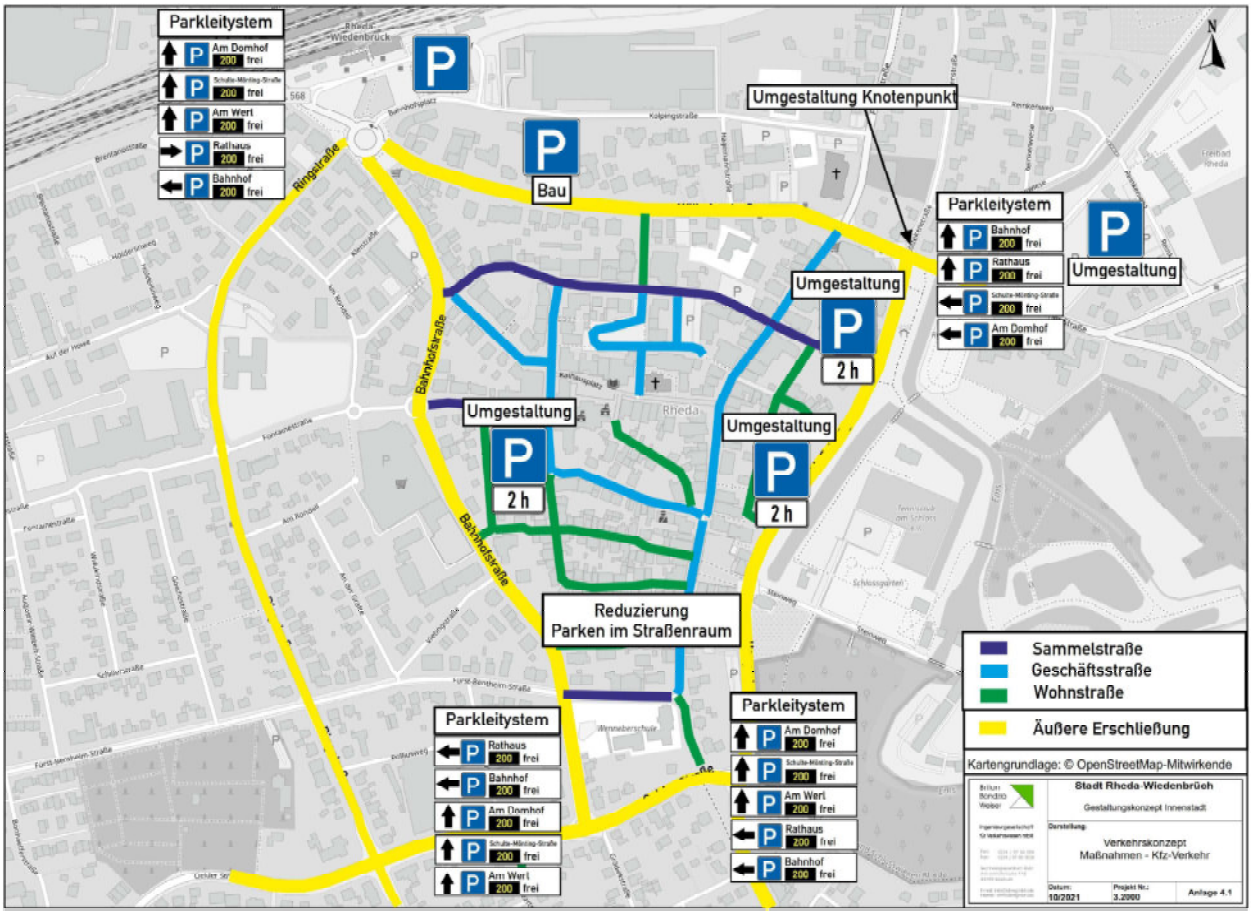

Abbildung 9: Zusammenfassung Maßnahmen Kfz-Verkehr

4.1.1 Parkleitsystem

Das Parkleitsystem ist auf den Hauptverkehrsstraßennetz zu errichten. Dazu sind an den Knotenpunkten Wilhelmstraße / Schloßstraße, Schloßstraße / Oelder Straße, Ringstraße / Oelder Straße, Oelder Straße / Bahnhofstraße, Ringstraße / Wilhelmstraße / Bahnhofstraße sowie an den entsprechenden Zufahrten zu den Parkplatzanlagen entsprechende Beschilderungen zu errichten. Es wird zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystem unterschieden. Bei einem statischen Parkleitsystem wird auf Hinweisschildern angezeigt, wo sich die einzelnen Parkmöglichkeiten befinden. Bei einem dynamischen Parkleitsystem werden darüber hinaus auf den Hinweisschildern angezeigt, ob die Stellplatzanzeige frei, besetzt oder geschlossen ist oder es besteht die Möglichkeit die augenblicklich tatsächlich freien Stellplätze in den Stellplatzanlagen anzuzeigen. Dazu zählt das System die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge und übermittelt die Daten an einen Verkehrsrechner. Die freien Parkplätze werden berechnet und an die Hinweistafeln weitergeleitet.

Für Rheda wird ein dynamisches Parkleitsystem empfohlen. Die folgenden Stellplatzanlagen sollen im Parkleitsystem berücksichtigt werden

- Am Rathaus
- Schulte-Möntig-Straße
- Am Domhof

- Am Bahnhof und
- Am Werl

4.1.2 Stellplatzanlagen

Für die Stellplatzanlagen Am Rathaus, Schulte-Möntig-Straße und Am Domhof in der Innenstadt Rheda wurden drei Szenarien entwickelt, die die Möglichkeiten einer künftigen Gestaltung aufzeigen. Für alle drei Varianten wurden die folgende Ausgangssituation / Ziele angenommen:

- Das Park- & Ride-Parkhaus am Bahnhof wird unabhängig von den anderen Stellplatzanlagen erweitert.
- Die Anzahl der Stellplätze auf dem Parkplatz Bleichstraße bleibt wie im Bestand.
- Es besteht die Möglichkeit die Parkhäuser Am Rathaus, Am Domhof sowie an der Schulte-Mönting-Straße umzugestalten.
- Die Anzahl der gesamten Stellplätze soll nicht reduziert werden.
- Die von der Stadt Rheda 632 abgelösten Stellplätze werden berücksichtigt.
- Für die Anwohner sollen weiterhin ausreichend Stellplätze in der Nähe des Wohnorts zur Verfügung stehen.
- Die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum soll reduziert werden.
- Die ISEK-Maßnahmen wie z. B. Umgestaltung Rathausquartier, Schlossstraßenquartier können weiterhin umgesetzt werden.
- Die derzeitige Stellplatznachfrage der einzelnen Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Besucher / Kunden) wird berücksichtigt (vgl. Ziffer 1.3).

Annahmen zu den Kosten der Umgestaltung der Stellplatzanlagen lassen sich zum derzeitigen Zeitpunkt der Planungen nur sehr unpräzise treffen. Die Kosten hängen von einer Vielzahl an Parametern wie z. B. Art der Stellplatzanlage (Tiefgarage, ebenerdiger Parkplatz, Parkhaus), Gestaltung, Ausstattung, Material etc. ab. Grundsätzlich kann angenommen werden, dass der Bau eines Parkhauses mehr kostet als der Bau eines ebenerdigen Parkplatzes und weniger kostet als der Bau einer Tiefgarage. Die Kosten für den Bau eines ebenerdigen Parkplatzes liegen in etwa bei 5.000 € bis 10.000 € je Stellplatz, die Kosten für den Bau eines Parkhauses liegen in etwa bei 12.000 € bis 15.000 € je Stellplatz und die Kosten für den Bau einer Tiefgarage liegen in etwa bei 25.000 € bis 50.000 € je Stellplatz [9].

Szenario I

Im Szenario I werden folgende Maßnahmen angenommen:

- Es wird eine Parkdauerbeschränkung von beispielsweise 2 Stunden in den Parkhäusern und für das straßenbegleitende Parken in der Innenstadt eingeführt. Für Anwohner der Innenstadt kann eine Ausnahme Regelung in Form von Bewohnerparkplätzen geschaffen werden.
- Es wird gewährleistet, dass auf dem Parkplatz Am Werl ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, um auch die durch eine Parkdauerbeschränkung aus der Innenstadt verdrängten Fahrzeuge aufnehmen zu können.
- Das Straßenbegleitende Parken wird z. B. um rund 20 % reduziert (rund 50 Stellplätze)
- Die Stellplatzanlage am Rathaus wird umgestaltet und erweitert
- Die Kapazität der Stellplatzanlagen Am Domhof und Schulte-Mönting-Straße bleiben gegenüber dem Bestand unverändert.

Durch die Einführung einer Parkdauerbeschränkung müssen z. B. die Angestellten im Innenstadtbereich auf Parkplätze außerhalb der Innenstadt wie z. B. den Parkplatz Am Werl ausweichen. Es werden Kapazitäten in den Stellplatzanlagen frei, die genutzt werden können, um die Reduktion des straßenbegleitenden Parkens zu kompensieren. Darüber hinaus kann durch einen Ausbau / Umgestaltung der Stellplatzanlage Am Rathaus weiteres straßenbegleitendes Parken aufgenommen werden. Durch eine Reduktion des straßenbegleitenden Parkens wird der Parksuchverkehr reduziert.

Im Szenario I können unter Berücksichtigung der genannten Ausgangsituation / Ziele sowie der beschriebenen Maßnahmen und deren Auswirkungen in den Stellplatzanlagen z .B. folgende Kapazitäten realisiert werden.

Tabelle 7: Kapazitäten Stellplatzanlagen Szenario I

	Schulte-Mönting-Straße	**Domhof**	**Rathaus**	**Straßenraum**	**Summe**
Kapazität / Anzahl Stellplätze (Veränderung gegenüber Bestand)	136 (+0)	133 (+0)	226 (+50)	207 (-50)	702 (+0)

Bewertung Szenario I

Im Szenario I kann insgesamt eine Verbesserung der Parkraumsituation erzielt werden. Mit einer Parkdauerbeschränkung in den Parkhäusern werden die Beschäftigten auf den Parkplatz Am Werl verdrängt, sodass Kapazitäten in den Stellplatzanlagen im Innenstadtbereich frei werden. Diese können zur Aufnahme von straßenbegleitenden Parken genutzt werden, sodass sich der Parksuchverkehr verringert. Um gegenüber dem Bestand eine mindestens gleich hohe Anzahl an Stellplätzen im Innenstadtbereich zur Verfügung zu stellen, kann die Stellplatzanlage am Rathaus ausgebaut werden. Den Kunden und Besuchern der Innenstadt stehen damit im Vergleich zum Bestand deutlich mehr freie Stellplätze im Innenstadtbereich zur Verfügung. Es besteht auch die Möglichkeit das straßenbegleitende Parken stärker oder geringer als die hier als Beispiel genannten 20% zu reduzieren.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.2) zeigt die Maßnahmen im Szenario I.

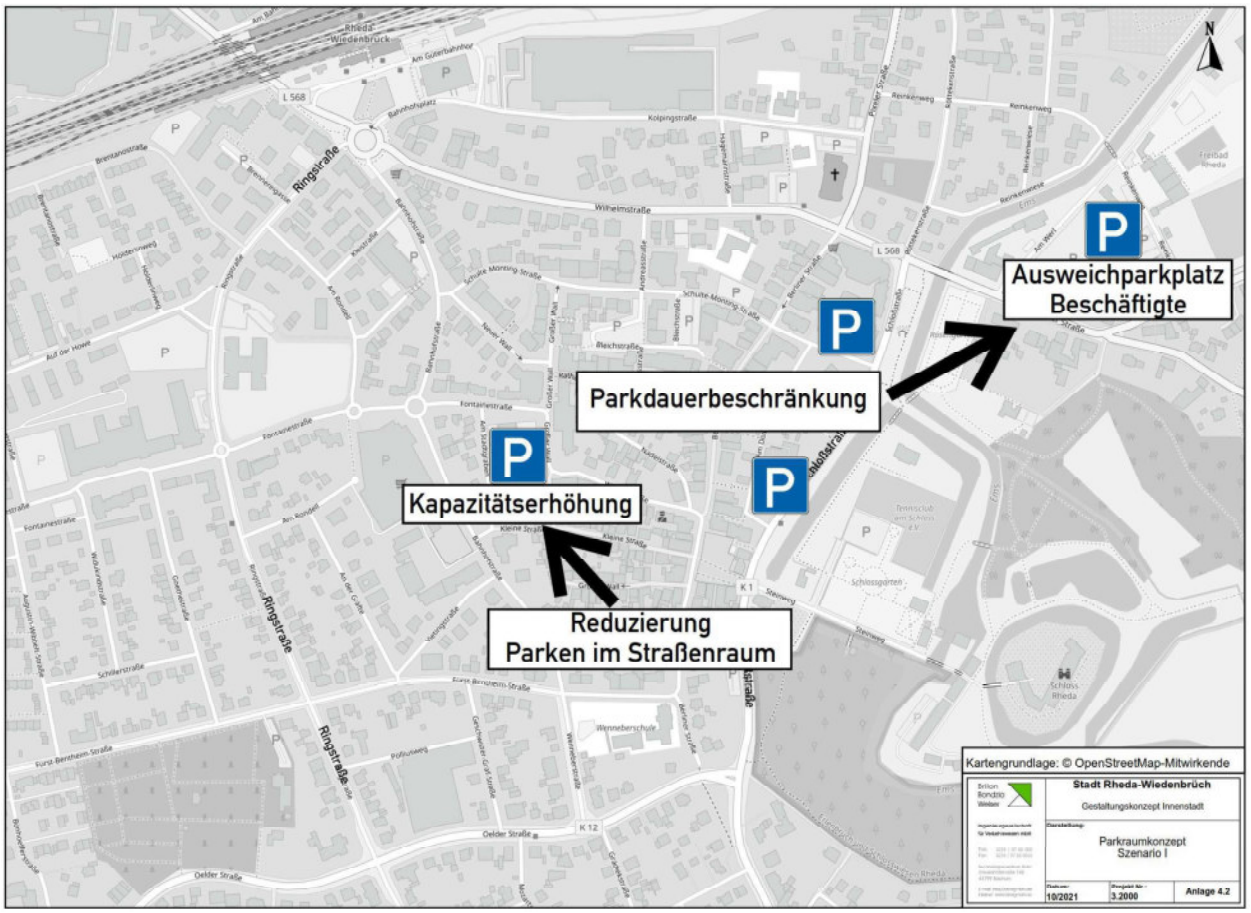

Abbildung 10: Maßnahmen Szenario I

Szenario II

Im Szenario II werden folgende Maßnahmen angenommen:

- Das Straßenbegleitende Parken wird z. B. um rund 20 % reduziert (rund 50 Stellplätze).
- Die Stellplatzanlage am Rathaus wird umgestaltet und erweitert.
- Einer der beiden Stellplatzanlagen Schulte-Mönting-Straße oder Am Domhof wird zurückgebaut. Die andere Stellplatzanlage wird so umgestaltet, dass die wegfallenden Stellplätze kompensiert werden und dass weiterhin ausreichend Stellplätze für die Anwohner, Besucher / Kunden und Beschäftigten der östlichen Innenstadt in diesen beiden Stellplatzanlagen zur Verfügung stehen. Die wichtige Funktion der Parkpaletten Am Domhof und an der Schulte-Mönting-Straße für die östliche Innenstadt wird berücksichtigt.

Durch einen Ausbau / Umgestaltung der Stellplatzanlage Am Rathaus entstehen Kapazitäten, die zur Kompensation der Reduktion des Straßenbegleitenden Parkens genutzt werden können. Die Kapazität in der Stellplatzanlage Am Rathaus kann so erhöht werden, dass die Stellplatzanzahl in der Innenstadt insgesamt nicht reduziert wird. Um die ISEK-Maßnahme Schlossstraßenquartier weiterhin zu ermöglichen, können die Stellplatzanlagen Schulte-Mönting-Straße oder Am Domhof auch künftig z. B. mit einem ebenerdigen Parkplatz und einer Tiefgaragenebene gestaltet werden. Dadurch schließen sich eine Erhöhung der Stellplatzkapazität und das Freihalten der Sichtachsen im Schlossstraßenquartier nicht aus.

Im Szenario II können unter Berücksichtigung der genannten Ausgangsituation / Ziele sowie der beschriebenen Maßnahmen und deren Auswirkungen in den Stellplatzanlagen z .B. folgende Kapazitäten realisiert werden.

Tabelle 8: Kapazitäten Stellplatzanlagen Szenario II – Beispiel 1

	Schulte-Mönting-Straße	Domhof	Rathaus	Straßenraum	Summe
Kapazität / Anzahl Stellplätze (Veränderung gegenüber Bestand)	60 (-76)	160 (+27)	275 (+99)	207 (-50)	702 (+0)

Für den Fall, dass die Stellplatzanlage Am Domhof zurückgebaut wird, können z. B. die folgenden Kapazitäten in den Stellplatzanlagen realisiert werden.

Tabelle 9: Kapazitäten Stellplatzanlagen Szenario II – Beispiel 2

	Schulte-Mönting-Straße	Domhof	Rathaus	Straßenraum	Summe
Kapazität / Anzahl Stellplätze (Veränderung gegenüber Bestand)	150 (+14)	70 (-63)	275 (+99)	207 (-50)	702 (+0)

Bewertung Szenario II

Szenario II zeigt, dass auch ohne Parkdauerbeschränkung in den Parkhäusern und mit einem Rückbau eines der beiden Parkhäuser Schulte-Mönting-Straße oder Am Domhof ausreichend Stellplätze in den Stellplatzanlagen zur Verfügung stehen, um den Stellplatzbedarf der Beschäftigten, Besucher / Kunden sowie Anwohner der Innenstadt zu decken. Die Kapazität in der Stellplatzanlage Schulte-Mönting-Straße oder der Stellplatzanlage Am Domhof muss aufgrund der bereits heute noch freien Kapazitäten nur leicht erhöht werden, um den Rückbau der anderen Stellplatzanlage zu kompensieren. Durch einen Ausbau der Stellplatzanlage Am Rathaus verlagert sich die Stellplatznachfrage vom straßenbegleitenden Parken in das

ausgebaute Parkhaus Am Rathaus. Dadurch verringert sich der Parksuchverkehr. Es besteht auch die Möglichkeit das straßenbegleitende Parken stärker oder geringer als die hier als Beispiel genannten 20% zu reduzieren.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.3) zeigt die Maßnahmen im Szenario II.

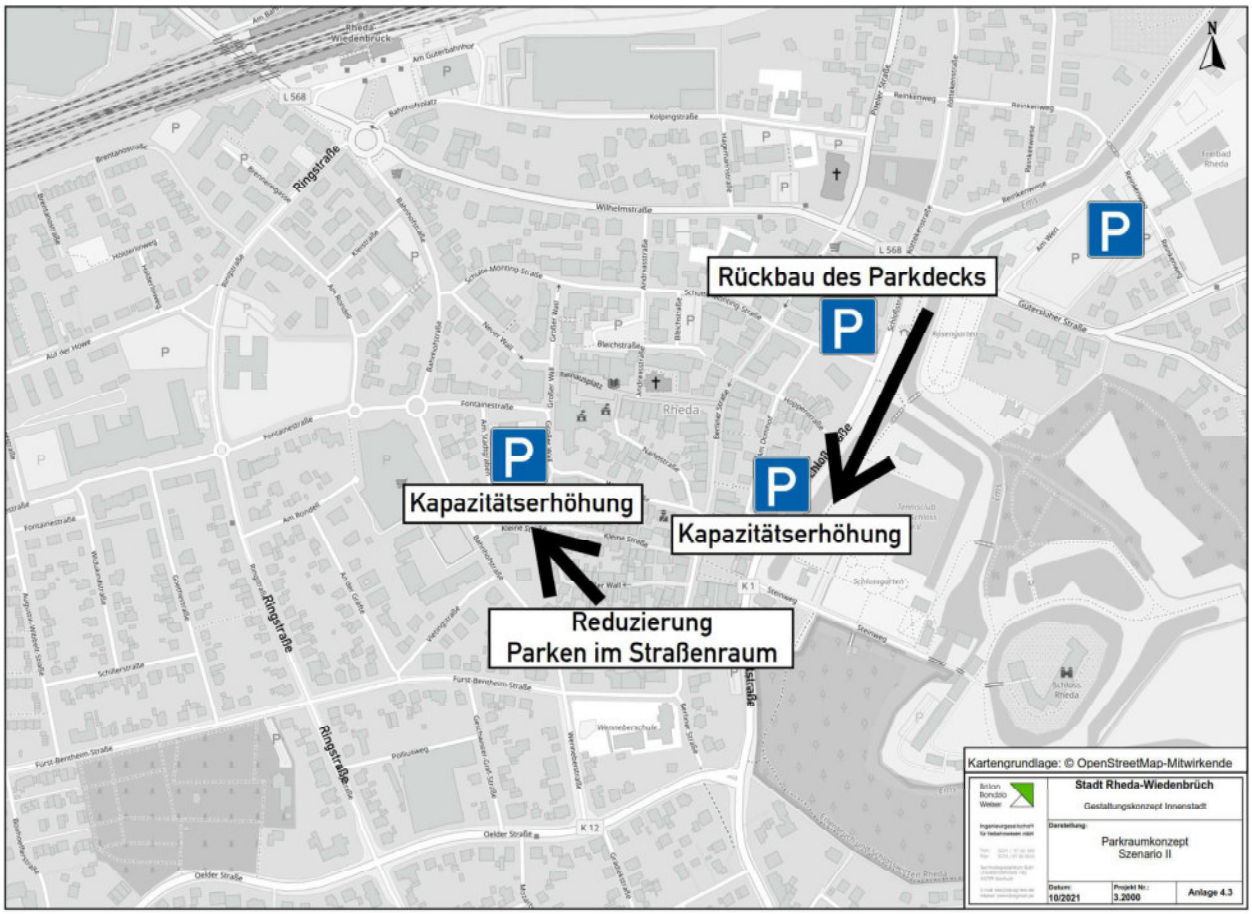

Abbildung 11: Maßnahmen Szenario II

Szenario III

Im Szenario III werden folgende Maßnahmen angenommen:

- Es wird eine Parkdauerbeschränkung von beispielsweise 2 Stunden in den Parkhäusern und für das straßenbegleitende Parken in der Innenstadt eingeführt. Für Anwohner der Innenstadt kann eine Ausnahme Regelung in Form von Bewohnerparkplätzen geschaffen werden.
- Es wird gewährleistet, dass auf dem Parkplatz Am Werl ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, um auch die durch eine Parkdauerbeschränkung aus der Innenstadt verdrängten Fahrzeuge aufnehmen zu können.
- Das Straßenbegleitende Parken wird z. B. um rund 10 % reduziert (rund 25 Stellplätze).
- Die Stellplatzanlage am Rathaus wird umgestaltet und erweitert.
- Die beiden Stellplatzanlagen Schulte-Mönting-Straße und Am Domhof werden zurückgebaut. Es sollen weiterhin ausreichend Stellplätze für die Anwohner und Besucher / Kunden der östlichen Innenstadt in diesen beiden Stellplatzanlagen zur Verfügung stehen. Die wichtige Funktion der Parkpaletten Am Domhof und an der Schulte-Mönting-Straße für die östliche Innenstadt wird berücksichtigt.

Durch einen Ausbau / Umgestaltung der Stellplatzanlage Am Rathaus entstehen Kapazitäten, die zur Kompensation der Reduktion des Straßenbegleitenden Parkens genutzt werden können. Die Kapazität in der Stellplatzanlage Am Rathaus kann auch so erhöht werden, dass die Stellplatzanzahl in der Innenstadt insgesamt nicht reduziert wird. Durch die Einführung einer Parkdauerbeschränkung müssen z. B. die Angestellten im Innenstadtbereich auf Parkplätze außerhalb der Innenstadt wie z. B. den Parkplatz Am Werl ausweichen. Es werden Kapazitäten in den Stellplatzanlagen frei. Um die ISEK-Maßnahme Schlossstraßenquartier weiterhin zu ermöglichen, können die Stellplatzanlagen Schulte-Mönting-Straße oder Am Domhof auch künftig z. B. mit einem ebenerdigen Parkplatz und einer Tiefgaragenebene gestaltet werden. Dadurch schließen sich eine Erhöhung der Stellplatzkapazität und das Freihalten der Sichtachsen im Schlossstraßenquartier nicht aus.

Im Szenario III können unter Berücksichtigung der genannten Ausgangsituation / Ziele sowie der beschriebenen Maßnahmen und deren Auswirkungen in den Stellplatzanlagen z .B. folgende Kapazitäten realisiert werden.

Tabelle 10: Kapazitäten Stellplatzanlagen Szenario III

	Schulte-Mönting-Straße	Domhof	Rathaus	Straßenraum	Summe
Kapazität / Anzahl Stellplätze (Veränderung gegenüber Bestand)	70 (-66)	90 (-43)	310 (+134)	232 (-25)	702 (+0)

Bewertung Szenario III

Szenario III zeigt, dass auch mit einem Rückbau der beiden Stellplatzanlagen Schulte-Mönting-Straße und Am Domhof ausreichend Stellplätze in den Stellplatzanlagen zur Verfügung stehen, um den Stellplatzbedarf der Beschäftigten, Besucher / Kunden sowie Anwohner der Innenstadt zu decken. Mit einer Parkdauerbeschränkung in den Parkhäusern werden die Beschäftigten auf den Parkplatz Am Werl verdrängt, sodass Kapazitäten in den Stellplatzanlagen im Innenstadtbereich frei werden. Zusätzlich zur Parkdauerbeschränkung ist eine Erhöhung der Kapazität in der Stellplatzanlage Am Rathaus notwendig, um die Reduktion der Stellplätze in den beiden Stellplatzanalgen Schulte-Mönting-Straße und Am Domhof sowie vom straßenbegleitenden Parken zu kompensieren. Um gegenüber dem Bestand eine mindestens

gleich hohe Anzahl an Stellplätzen im Innenstadtbereich zur Verfügung zu stellen, muss die Kapazität der Stellplatzanlage am Rathaus stark erhöht werden. Aufgrund der zusätzlichen Parkdauerbeschränkung stehen den Kunden und Besuchern der Innenstadt dann im Vergleich zum Bestand deutlich mehr freie Stellplätze im Innenstadtbereich zur Verfügung. Es besteht auch die Möglichkeit das straßenbegleitende Parken stärker oder geringer als die hier als Beispiel genannten 10% zu reduzieren.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.4) zeigt die Maßnahmen im Szenario III.

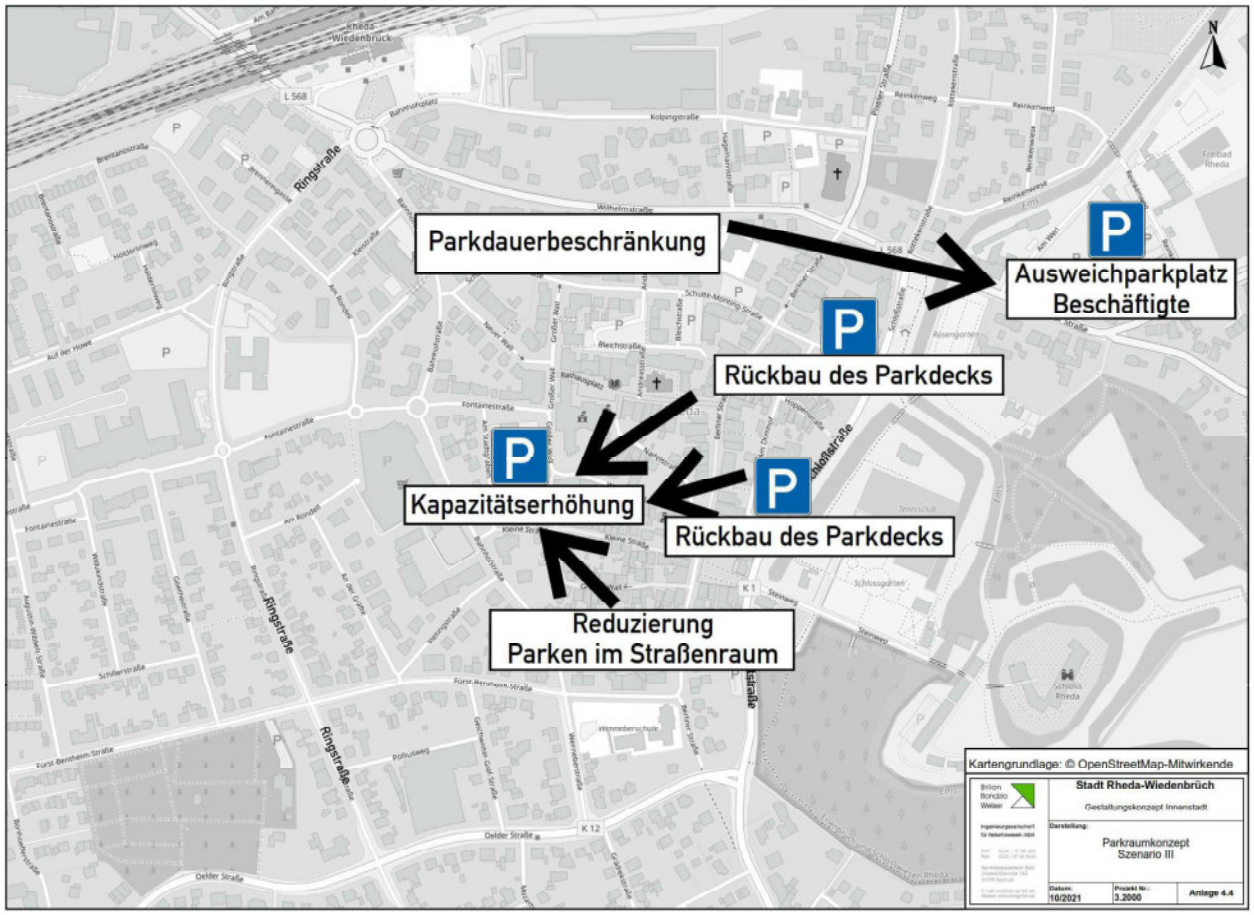

Abbildung 12: Maßnahmen Szenario III

4.1.3 Pott-Hartwig-Gelände – Anordnung zusätzliche Stellplätze

Auf dem Pott-Hartwig-Gelände zwischen der Nadelstraße und der Widumstraße wird ein Ärztezentrum gebaut. Für das Bauvorhaben werden 45 Stellplätze von der Stadt abgelöst. Grundsätzlich wird empfohlen, bei Nutzungsänderungen, Umbau und Neubau von Gebäuden die notwendigen Stellplätze in den Stellplatzanlagen der Innenstadt und nicht als straßenbegleitende Parkplätze auszuweisen, um den Parksuchverkehr sowie Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und anderen Verkehrsteilnehmern in der Innenstadt zu reduzieren. Für das Ärztezentrum bietet sich die Unterbringung in der rund 150 m entfernten Stellplatzanlage am Rathaus an. Laut der Stadt Rheda sollen jedoch auch einige Stellplätze in unmittelbarer Umgebung des Ärztezentrums zunächst in einer provisorischen Lösung geschaffen werden. Dazu wurden zwei Varianten der Stellplatzgestaltung in der Widumstraße entwickelt. Beide Varianten sind ohne große bauliche Eingriffe umsetzbar.

Variante 1

Variante 1 sieht 12 Parkplätze in Längsaufstellung parallel zur Fahrbahn in der Widumstraße vor. Die Widumstraße bleibt in dieser Variante im Zweirichtungsverkehr befahrbar.

Die folgende Abbildung zeigt die Anordnung der zusätzlichen Parkplätze für das Ärztezentrum in der Widumstraße in der Variante 1.

Abbildung 13: Widumstraße Variante 1 (Quelle: pesch partner architekten stadtplaner GmbH)

Variante 2

Variante 2 sieht vor, die Widumstraße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen umzugestalten. Durch eine Umgestaltung der Widumstraße in eine Einbahnstraße wird die Möglichkeit von Schrägparkplätzen auf der südlichen Fahrbahnseite der Widumstraße geschaffen. Die Schrägparkplätze ersetzen dabei 4 bestehende Parkplätze auf der südlichen Fahrbahnseite. Die Variante 2 zeigt 20 zusätzliche Parkplätze für das Ärztezentrum in der Widumstraße.

Die folgende Abbildung zeigt die Anordnung der zusätzlichen Parkplätze für das Ärztezentrum in der Widumstraße in der Variante 2.

Abbildung 14: Widumstraße Variante 2 (Quelle: pesch partner architekten stadtplaner GmbH)

Am ehesten wird die Anordnung der zusätzlichen Parkplätze für das Ärztezentrum gemäß der Variante 1 ohne Umgestaltung der Widumstraße in eine Einbahnstraße empfohlen. Die Umgestaltung der Widumstraße in eine Einbahnstraße hätte zur Folge, dass durch Umwegfahrten zusätzlicher Verkehr in der Innenstadt Rheda entsteht. Im Vergleich zur Variante 1 sind in der Variante 2 nur 4 Stellplätze mehr vorgesehen, da die Schrägparkplätze auf der südlichen Fahrbahnseite 4 bestehende Parkplätze ersetzen.

4.2 Radverkehr

Für die Förderung des Radverkehrs sind sowohl die Radverkehrsführung auf der Strecke als auch an den Knotenpunkten zu optimieren. Darüber hinaus kann der Radverkehr z. B. durch den Bau von Fahrradabstellanlagen (-boxen) im Bereich des Rathauses, des Doktorplatzes, der Berliner Straße / Ecke Fußgängerzone oder der Bleichstraße oder mit Maßnahmen wie der Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im nördlichen Abschnitt der Berliner Straße sowie die Anordnung von Fahrradstraßen in der Fürst-Bentheim-Straße (zwischen Bahnhofstraße und Berliner Straße), in der Berliner Straße (zwischen Fürst-Bentheim-Straße und Widumstraße) sowie in der Schulte-Mönting-Straße gefördert werden.

Die folgenden Maßnahmen werden für den Radverkehr empfohlen:

- Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke und an den Knotenpunkten
- Bau von Fahrradabstellanlagen (-boxen)
- Anordnung von Fahrradstraßen in der Fürst-Bentheim-Straße, der Berliner Straße und in der Schulte-Mönting-Straße
- Umdrehung der Einbahnstraßenregelung und Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im nördlichen Abschnitt der Berliner Straße

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.5) zeigt eine Übersicht zu den Maßnahmen im Radverkehr.

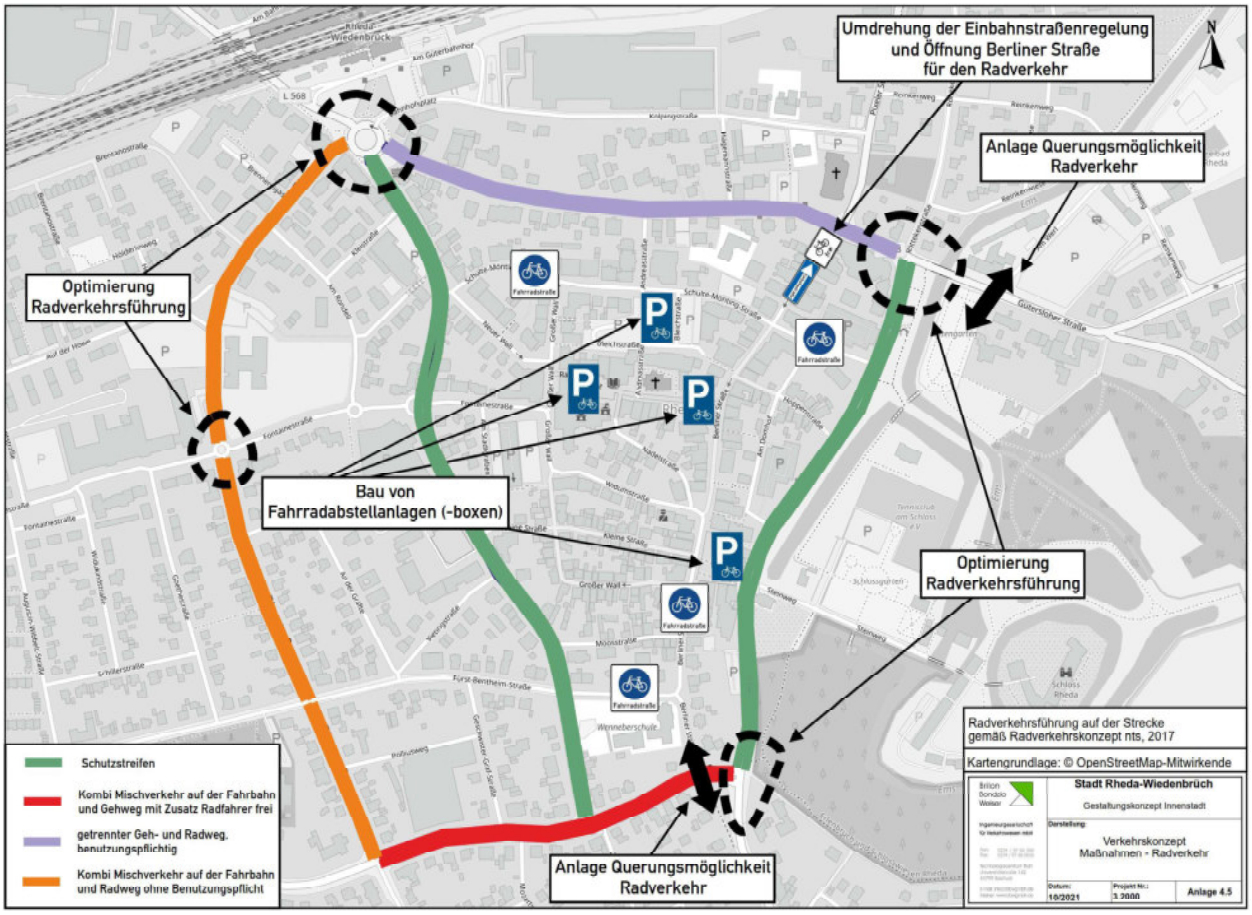

Abbildung 15: Zusammenfassung Maßnahmen Radverkehr

4.2.1 Fahrradstraßen

Es wird empfohlen, in der Fürst-Bentheim-Straße, in der Berliner Straße sowie in der Schulte-Mönting-Straße Fahrradstraßen anzuordnen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern, Radverkehrsströme bündeln und die Verkehrssicherheit erhöhen. In Nord-Süd-Richtung stellt die Berliner Straße und in West-Ost-Richtung stellen die Fürst-Bentheim-Straße sowie die Schulte-Mönting-Straße attraktive Radverkehrsachsen dar. Während die Fürst-Bentheim insbesondere für den Schülerverkehr attraktiv ist, stellt die Umgestaltung der Schulte-Mönting-Straße in eine Fahrradstraße eine Alternative zur parallel verlaufenden und vom Kfz-Verkehr stark befahrenen Wilhelmstraße dar. Östlich der Schulte-Möntig-Straße kann der Radverkehr die Schloßstraße über die vorhandene Mittelinsel queren, um so den in Nord-Süd-Richtung verlaufende Geh- und Radweg parallel zur Schloßstraße zu erreichen. Von dort können sowohl das Schloss als auch die Gütersloher Straße erreicht werden.

Laut der VwV-StVO [6], der RASt 06 [2] und der ERA [5] gelten bestimmte Anforderungen, um eine Fahrradstraße anzuordnen.

StVO / VwV-StVO

Gemäß der VwV-StVO [6] muss in Fahrradstraße der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder es muss erwartet werden, dass der Radverkehr nach Einrichtung der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart wird. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf die Fahrradstraße nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt (z. B. Anliegerverkehr).Vor Anordnung einer Fahrradstraße müssen die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung ist gestattet. In der Fahrradstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Fahrradfahrer dürfen Nebeneinanderfahren und der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Falls die Vorfahrt nicht durch Zeichen geregelt ist, gilt rechts vor links. In Fahrradstraßen darf geparkt werden, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt.

RASt 06 / ERA

Gemäß RASt 06 [2] und ERA [5] können Fahrradstraßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist. Fahrradstraßen sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von etwa bis zu 400 Kfz/h eingesetzt werden. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss mit einer hohen Reisegeschwindigkeit zu erreichen, sollten Fahrradstraßen an Knotenpunkten gegenüber anderen Erschließungsstraßen Vorfahrt erhalten. Außerdem werden verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung empfohlen, um mäßige Geschwindigkeiten des Kfz-verkehrs zu erreichen. Die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs sind durch eine parallele und akzeptable Verkehrsführung zu berücksichtigen, um Durchgangsverkehr in der Fahrradstraße vorzubeugen.

4.2.2 Fahrradabstellanlagen

Es wird empfohlen, sichere und moderne Fahrradabstellanlagen (-boxen) z. B. im Bereich des Rathauses, am Doktorplatz oder in der Berliner Straße / Ecke Fußgängerzone zu errichten. Bei einer Umgestaltung der Stellplatzanlagen in der Innenstadt besteht darüber hinaus die Möglichkeit Fahrradstellplätze in die Stellplatzanlagen zu integrieren. Die Fahrradabstellanlagen sollten überdacht, komfortabel und sicher sein. Darüber hinaus sollten Lademöglichkeiten für E-Bikes angeboten werden. Fahrradgaragen / -boxen können abgeschlossen werden, sodass auch Einkäufe, Helme etc. sicher verstaut werden können und sind daher insbesondere für Touristen und Kunden der Innenstadt attraktiv.

Die folgende Abbildung zeigt Beispielbilder für Fahrradabstellanlagen(-boxen).

Abbildung 16: Beispiele Fahrradabstellanlagen

4.2.3 Optimierung Radverkehrsführung auf der Strecke

Die nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] hat in dem Mobilitätskonzept Radverkehr der Stadt Rheda-Wiedenbrück bereits einen Vorschlag der Streckenführung für den Radverkehr erarbeitet. Der Vorschlag sieht folgende Radverkehrsführungen im Hauptverkehrsstraßennetz vor:

Tabelle 11: Vorschlag nts - Radverkehrsführung

Streckenabschnitt	Radverkehrsführung
Schloßstraße	Schutzstreifen
Bahnhofsstraße	Schutzstreifen
Wilhelmstraße	benutzungspflichtige getrennte Geh- und Radwege
Ringstraße	Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
Oelder Straße	Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz Radfahrer frei

Neben der von nts vorgeschlagenen Radverkehrsführung kann in der Oelder Straße für den Radverkehr ein zusätzliches Angebot in Form eines Schutzstreifens eingerichtet werden. Da für die Schloßstraße und die Bahnhofsstraße ebenfalls Schutzstreifen empfohlen werden, können Schutzstreifen in der Oelder Straße zu einer einheitlichen und wiedererkennbaren Radverkehrsführung auf dem Hauptverkehrsstraßennetz beitragen.

Schloßstraße

In der Schloßstraße können zukünftig auf beiden Fahrbahnseiten Schutzstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 1,50 m eingerichtet werden. Die Gehwege haben eine Breite von 3,80 m bzw. 2,65 m und können für den Radverkehr freigegeben werden. Die Fahrbahnbreite in der Schloßstraße beträgt 7,50 m.

Die folgende Abbildung zeigt den geplanten Regelquerschnitt für die Schloßstraße.

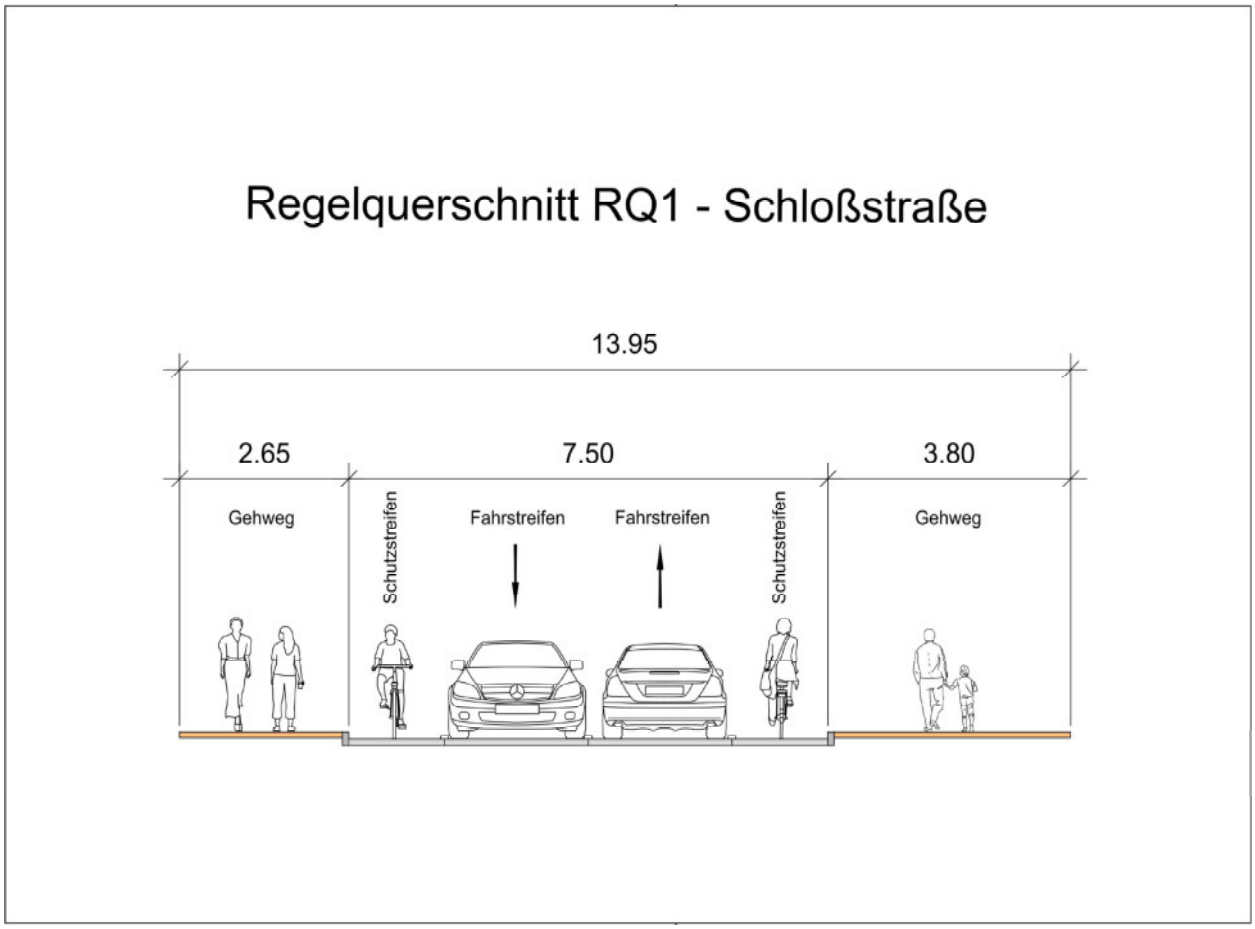

Abbildung 17: Querschnitt Schloßstraße (Planung)

Bahnhofstraße

Für die Bahnhofstraße liegt bereits eine Planung vor [7]. Diese sieht vor, in der Bahnhofstraße auf beiden Fahrbahnseiten Schutzstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 1,50 m einzurichten. Die Gehwege haben eine Breite von etwa 3,00 m bzw. 2,50 m. Die Fahrbahnbreite in der Bahnhofstraße beträgt 8,00 m. Auf der westlichen Fahrbahnseite kann parallel zur Fahrbahn in Längsrichtung geparkt werden.

Die folgende Abbildung zeigt den geplanten Regelquerschnitt für die Bahnhofstraße.

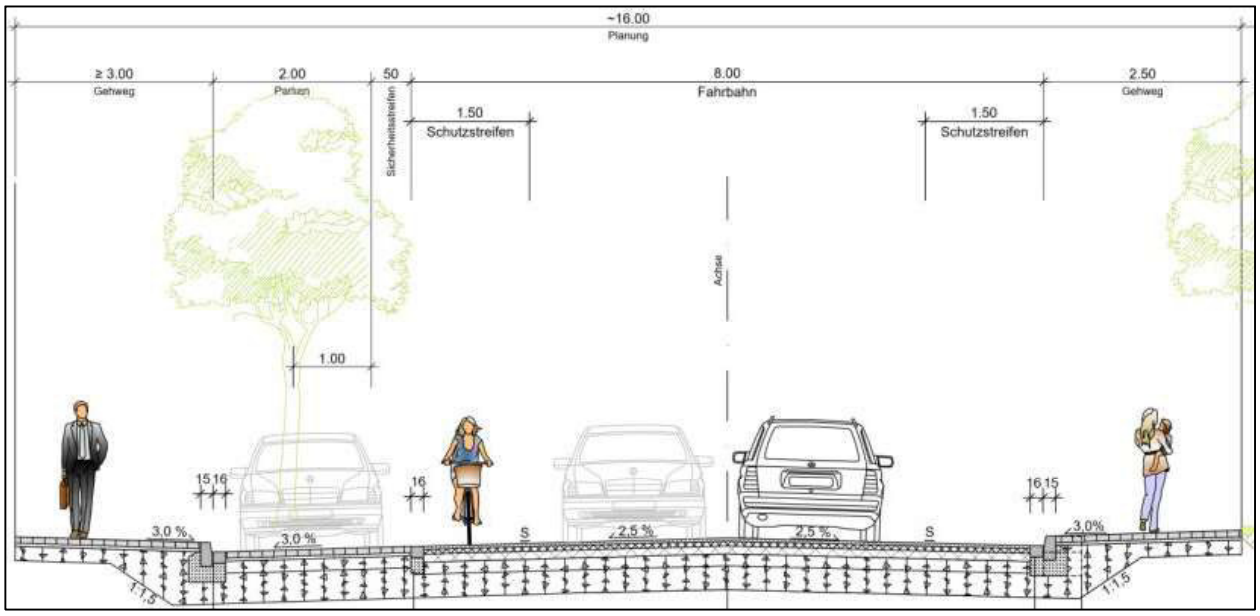

Abbildung 18: Querschnitt Bahnhofstraße (Planung) (Quelle: Röver Ingenieurgesellschaft mbH [5])

Wilhelmstraße

Die Wilhelmstraße kann im Bestand bestehen bleiben. Die Radwege auf dem Hochboard sind derzeit nicht benutzungspflichtig. Gemäß den Empfehlungen der nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] soll der Radweg zukünftig benutzungspflichtig werden.

Die folgende Abbildung zeigt den Regelquerschnitt für die Wilhelmstraße im Bestand.

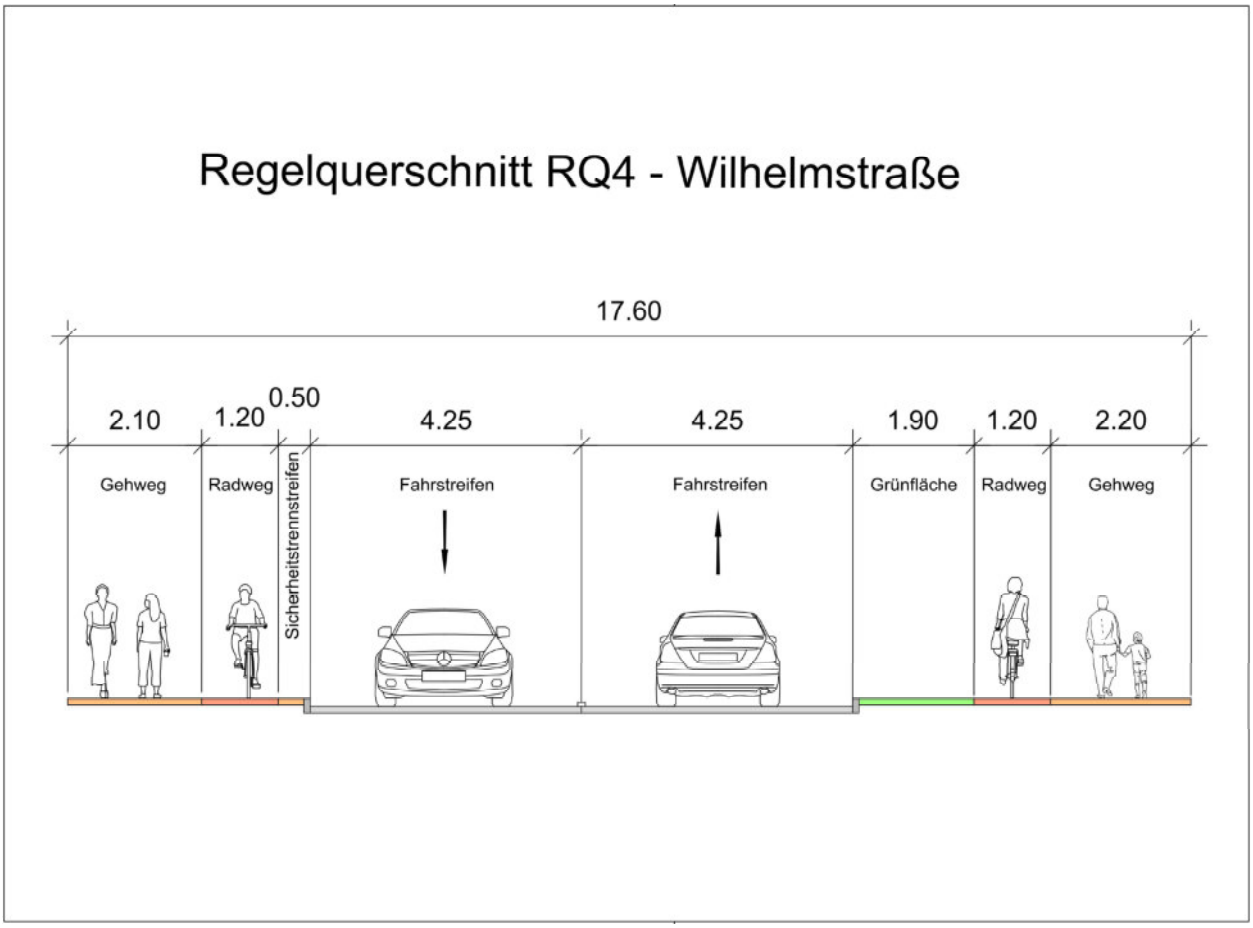

Abbildung 19: Querschnitt Wilhelmstraße (Bestand – zwischen Bahnhofstaße und Andreasstraße)

Ringstraße

Die Ringstraße kann im Bestand bestehen bleiben. Die Radwege auf dem Hochboard sind nicht benutzungspflichtig. Gemäß den Empfehlungen der nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] wird der Radverkehr sowohl im Mischverkehr auf der Fahrbahn als auch auf dem Radweg ohne Benutzungspflicht geführt.

Die folgende Abbildung zeigt den Regelquerschnitt für die Ringstraße im Bestand.

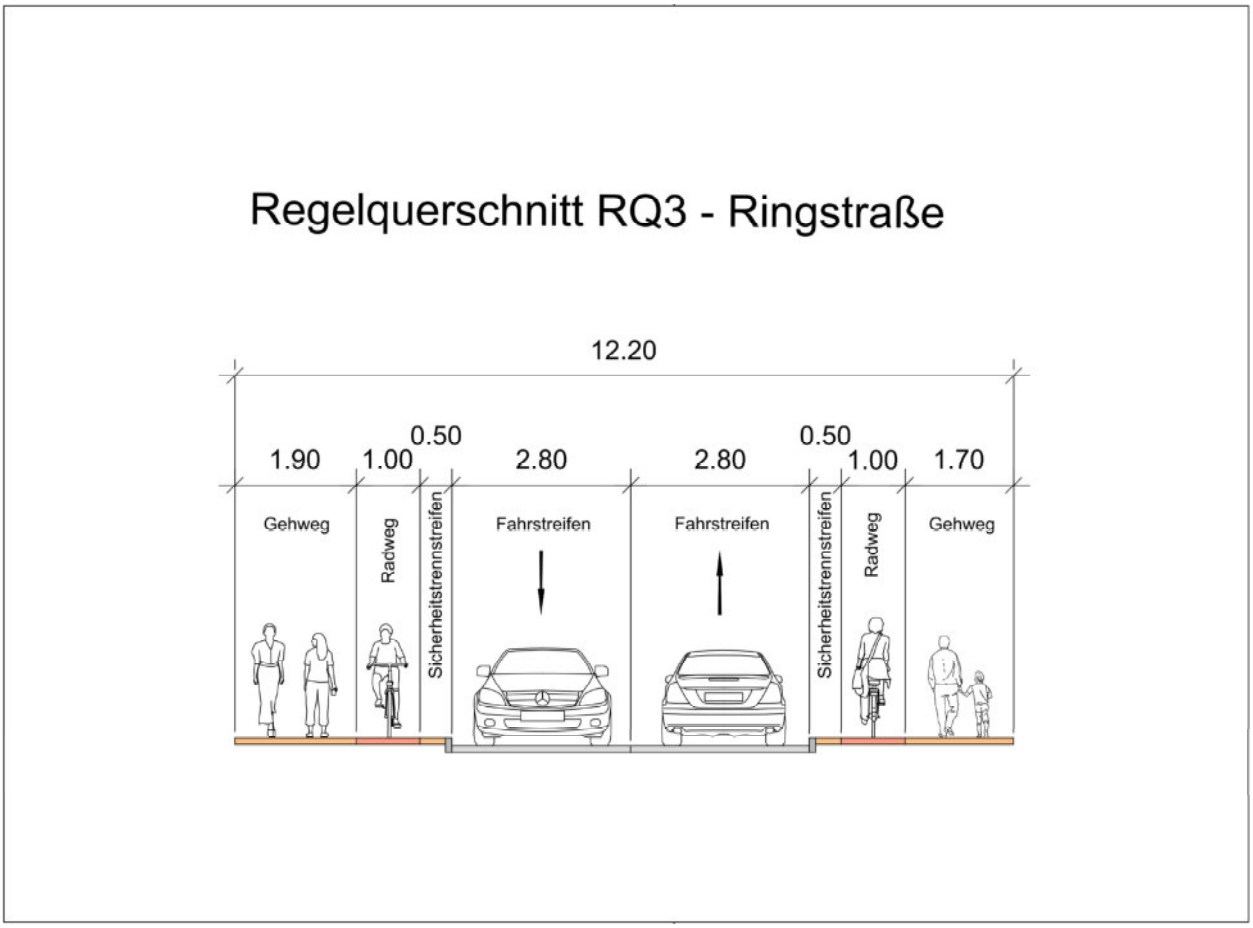

Abbildung 20:Querschnitt Ringstraße (Bestand – zwischen Wilhelmstraße und Fontainestraße)

Oelder Straße

Die Fahrbahnbreite in der Oelder Straße beträgt 8,00 m. Die Gehwege haben eine Breite von jeweils 2,20 m. Die Empfehlungen der nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] sehen sowohl eine Radverkehrsführung im Kombi Mischverkehr auf der Fahrbahn als auch auf dem Gehweg mit dem Zusatz Radfahrer frei vor. Gehwege können ab einer Breite von mindestens 2,50 m für den Radverkehr freigegeben werden. In der Oelder Straße kann eine Gehwegbreite von 2,50 m nur mit einem Umbau z. B. der Grünflächen realisiert werden. Ergänzend zu den Empfehlungen des Radverkehrskonzepts [4] wird die Anlage von jeweils 1,50 m breiten Schutzstreifen empfohlen.

Die folgende Abbildung zeigt den geplanten Regelquerschnitt für die Oelder Straße.

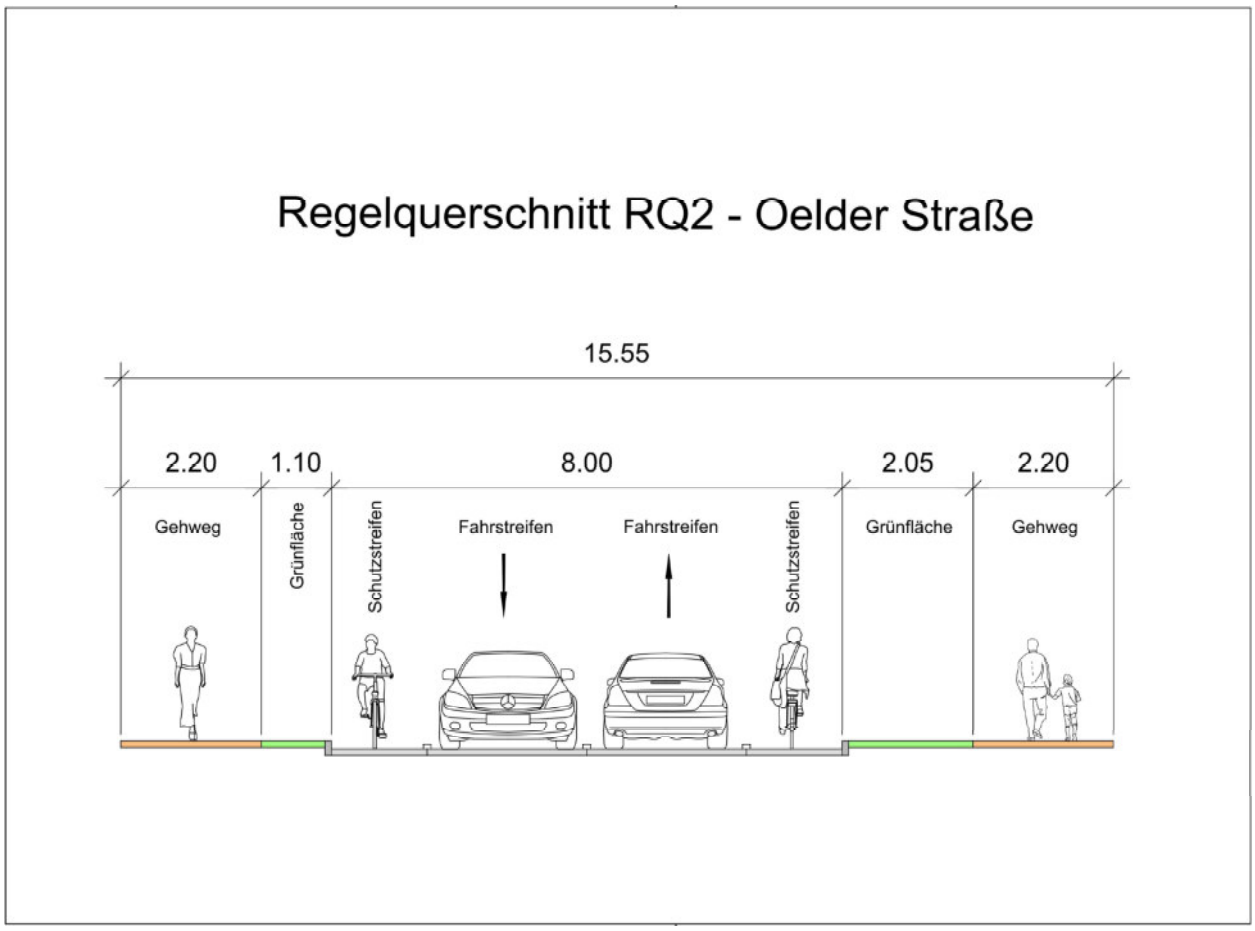

Abbildung 21: Querschnitt Oelder Straße (Planung)

4.2.4 Optimierung Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Neben der Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke im Hauptverkehrsstraßennetz wird eine Optimierung der Radverkehrsführung an den folgenden Knotenpunkten empfohlen:

- Schloßstraße / Wilhelmstraße
- Schloßstraße / Oelder Straße
- Ringstraße / Fontainestraße
- Ringstraße / Bahnhofstraße

Schloßstraße / Wilhelmstraße

Für den Knotenpunkt Schloßstraße / Wilhelmstraße wurden von der Röver Ingenieurgesellschaft mbH [8] verschiedene Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunkts geprüft.

Die folgende Abbildung zeigt einen Vorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunkts Schloßstraße / Wilhelmstraße.

Abbildung 22: Umgestaltung Schloßstraße / Wilhelmstraße gemäß Röver Ingenieurgesellschaft mbH

Die Umgestaltung sieht vor, die Linksabbiegespur in der Gütersloher Straße zu verlängern, eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer auf Höhe der Straße Am Werl sowie einen Neubau

einer Geh- und Radwegebrücke in Parallellage zur vorhandenen Brücke zu errichten. Die Radfahrer aus der Wilhelmstraße in Richtung Osten werden künftig auf der Fahrbahn über den Knotenpunkt geführt und müssen nicht mehr die derzeit weit abgesetzte Fußgängerfurt nutzen. Darüber hinaus ist bei dieser Variante das Linksabbiegen von der Wilhelmstraße in die Berliner Straße untersagt, wodurch sich die Geradeausspur in der Wilhelmstraße westlich des Knotenpunkts Schloßstraße / Wilhelmstraße gegenüber dem Bestand verlängert und der Verkehrsablauf an dem Knotenpunkt verbessert werden kann. Die Linksabbieger von der Wilhelmstraße in die Berliner Straße können künftig auch über die Schloßstraße sowie die Schulte-Mönting-Straße geführt werden. Die derzeit vorhandene Einbahnstraßenregelung im nördlichen Abschnitt der Berliner Straße wird umgedreht, sodass eine Befahrung der Berliner Straße im nördlichen Abschnitt lediglich aus südlicher Richtung möglich ist. Der Vorschlag sieht vor, dass zukünftig nur noch das Rechtsabbiegen aus der Berliner Straße in die Wilhelmstraße erlaubt ist. Dies stellt eine Alternative zu dem Vorschlag der Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im nördlichen Abschnitt der Berliner Straße dar.

Schloßstraße / Oelder Straße

Für den Knotenpunkt Schloßstraße / Oelder Straße schlägt die nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] folgende Umgestaltung vor.

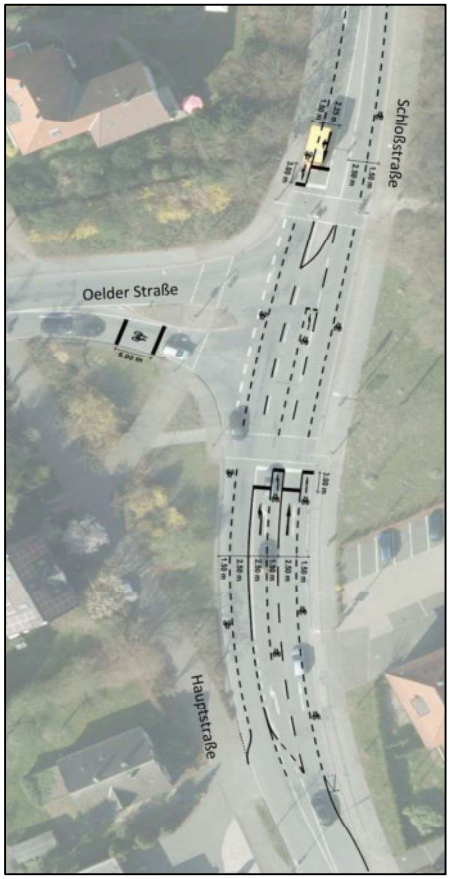

Abbildung 23: Vorschlag nts - Umgestaltung Schloßstraße / Oelder Straße

Die Abbildung zeigt, dass entlang der Schloßstraße Schutzstreifen vorgesehen sind. Radfahrer, die in Richtung Norden auf der Schloßstraße fahren, werden von der Nebenanlage unmittelbar vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn geleitet. Radfahrer auf der Oelder Straße werden im Mischverkehr geführt und bekommen im Knotenpunkt einen eigenen Aufstellbereich. Radfahrer, die von der Schloßstraße aus

Richtung Süden links in die Oelder Straße abbiegen möchten, können einen eigenen Schutzstreifen im Linksabbiegestreifen nutzen. Dabei können jedoch Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr auftreten.

Alternativ zu dem Vorschlag der nts Ingenieurgesellschaft mbH kann der Knotenpunkt Schloßstraße / Oelder Straße als Kreisverkehr umgestaltet werden.

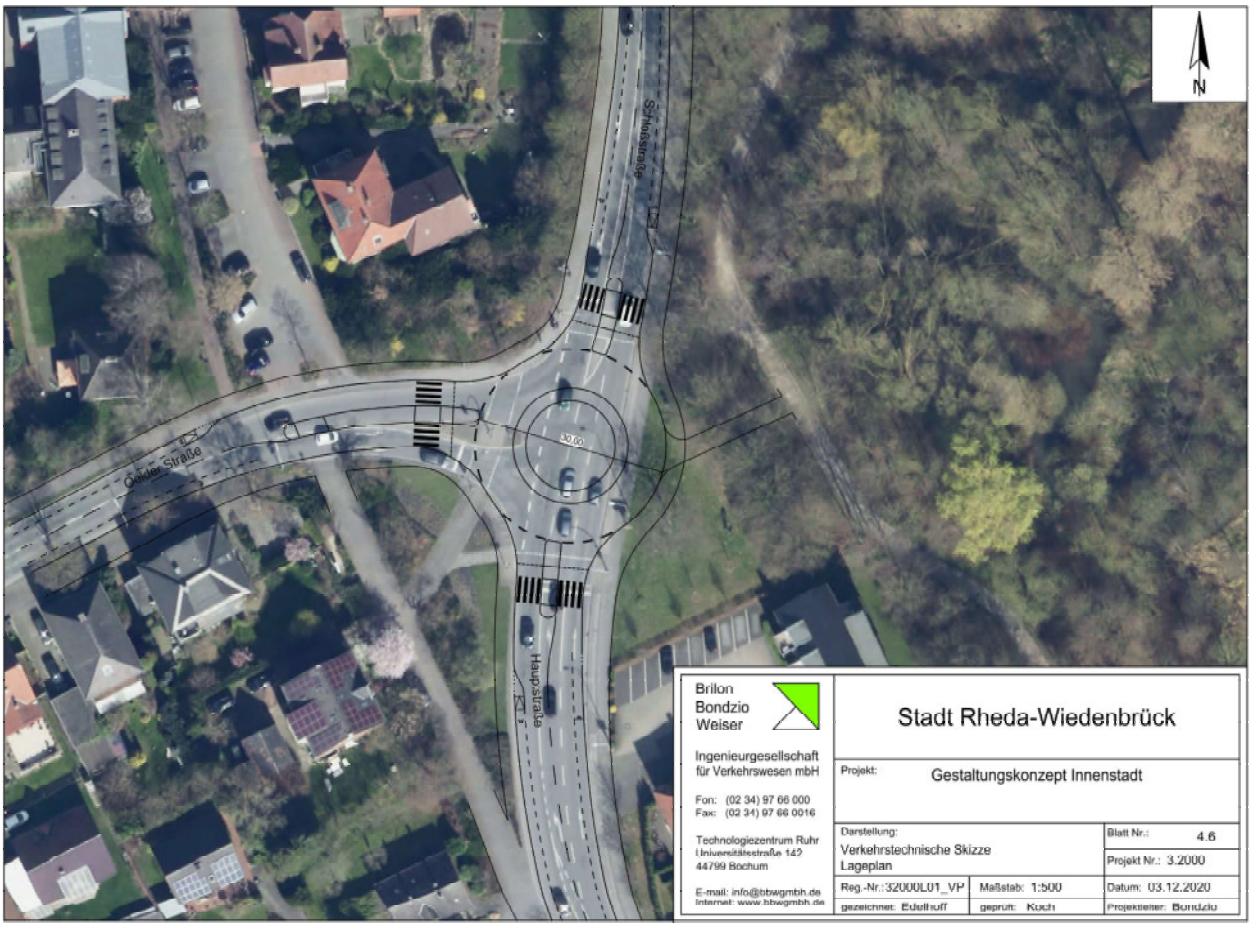

Abbildung 24: Umgestaltung Knotenpunkt Schloßstraße / Oelder Straße

Die Abbildung (vgl. Anlage 4.6) zeigt einen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 30,00 m. Die Radfahrer werden im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt. In allen Zufahrten befinden sich Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Alternativ können die Radfahrer den Gehweg mit dem Zusatz Radfahrer frei nutzen. Die Gehwegbreite im Kreisverkehr beträgt 3,00 m. An den Ausfahrten des Kreisverkehrs können die Radfahrer über Rampen wieder auf die Fahrbahn geführt werden. Für die Radfahrer wird auf der östlichen Seite des Kreisverkehrs eine Verbindung zu dem Geh- und Radweg am Schloss geschaffen. Der Geh- und Radweg wird aus dem Kreisverkehr mit einer Gehwegüberfahrt für Radfahrer erreicht. In der Oelder Straße wird in Verlängerung der Berliner Straße eine Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer angelegt, um an der Stelle eine sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen.

Ringstraße / Fontainestraße

Derzeit werden Radfahrer auf einem 1 m breiten Radweg zum Kreisverkehr an der Fontainestraße geführt. Der Radweg endet jedoch unmittelbar vor dem Fußgängerüberweg. Dagegen werden die Radfahrer auf der nördlichen Seite kurz vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn geführt. nts Ingenieurgesellschaft mbH [4] schlägt eine einheitliche Gestaltung vor.

Die folgende Abbildung zeigt den Vorschlag der nts Ingenieurgesellschaft mbH [4].

Abbildung 25: Umgestaltung Radverkehrsführung Ringstraße / Fontainestraße (nördliche Zufahrt links, südliche Zufahrt rechts

Die Stadt Rheda hat bereits die Umgestaltung des Knotenpunkts Ringstraße / Fontainestraße entsprechend des Vorschlags der nts Ingenieurgesellschaft mbH geplant.

Die folgende Abbildung zeigt die Planungen der Stadt Rheda-Wiedenbrück für den Knotenpunkt Ringstraße / Fontainestraße.

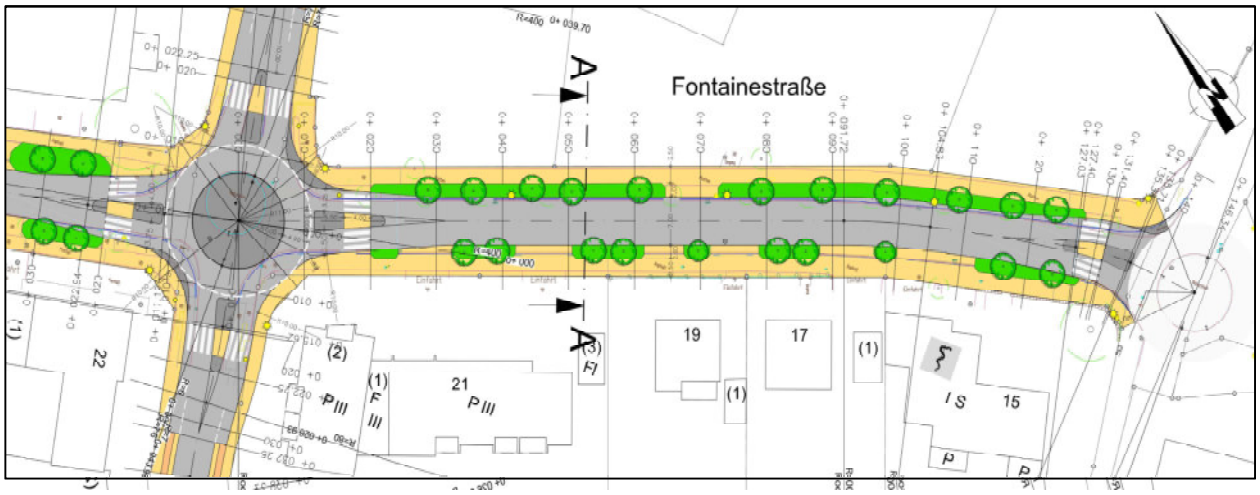

Abbildung 26:Planungen Umgestaltung Knotenpunkt Ringstraße / Fontainestraße (Stand Oktober 2019)

Kreisverkehr Bahnhofsvorplatz

Bei dem Kreisverkehr am Bahnhofsvorplatz handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle. Insbesondere treten häufig Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr auf den Nebenanlagen auf. Da das Verkehrsaufkommen an dem Kreisverkehr in etwa 24.000 Kfz/24h beträgt, kann beobachtet werden, dass Radfahrer häufig auf die Nebenanlagen ausweichen. Um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, wird empfohlen, die Radverkehrsführung auf den Nebenanlagen z. B. durch Abrücken der Furt nach Außen und farblicher Markierungen zu optimieren. Detaillierte Verbesserungsmaßnahmen an dem Kreisverkehr sind noch zu prüfen. Es bestehen jedoch keine realistischen Möglichkeiten, die Kapazität des Kreisverkehrs signifikant zu erhöhen. Alle denkbaren Maßnahmen wie Verbreiterung der Kreisfahrbahn, Anlage zweistreifiger Zufahrten, Anlage von Bypass-Fahrstreifen, Zuflussdosierung in einzelnen Kreisverkehrszufahrten und Verlegung der Fußgängerquerungsstellen würden bei den gegebenen Randbedingungen die Verkehrssicherheit gerade der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer am Kreisverkehr weiter beeinträchtigen. Es wird empfohlen, die Verkehrsbelastungen am Kreisverkehr durch Maßnahmen im Straßennetz auf einem Niveau zu halten, das für alle Verkehrsteilnehmer noch eine mindestens ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs gewährleistet.

4.3 Fußverkehr

Für den Fußverkehr ist eine Querungsmöglichkeit der Wilhelmstraße zwischen der Kolpingstraße und der Innenstadt in Form einer Mittelinsel zu errichten. Ebenso sind weitere Verbesserungen zur Querung der Gütersloher Straße sowie der Oelder Straße vorgesehen (vgl. Ziffer 4.2.4). Darüber hinaus sind zwischen der Innenstadt und dem Schloss gut ersichtliche, beleuchtete, ausgeschilderte und sichere Fußwegeverbindungen zu schaffen. Die Fußwegeverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Schloss führen über die Querungsstellen der Schloßstraße am Doktorplatz (Fußgänger-Lichtsignalanlage) und der Mittelinsel in Höhe der Schulte-Mönting-Straße.

Die folgende Abbildung zeigt die wichtigsten Fußwegeverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Schloss.

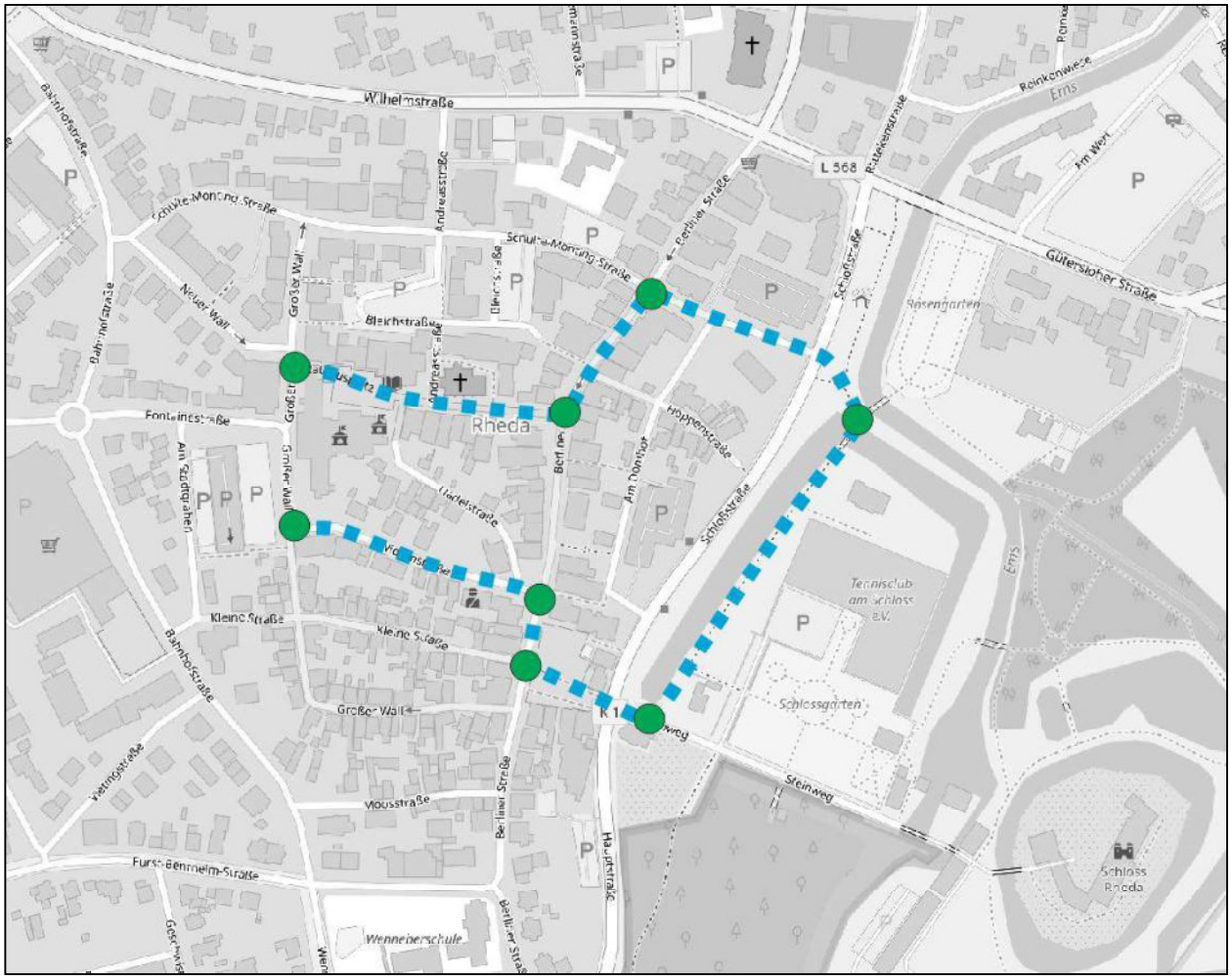

Abbildung 27: Fußwegeverbindung Innenstadt - Schloss

Entlang der dargestellten Fußwegeverbindungen sind an den Verknüpfungspunkten Wegweiser aufzustellen, um die Fußgänger über die Querungsstellen der Schloßstraße zum Schloss bzw. in die Innenstadt zu führen. Die Wegweiser sind in ein Gesamtkonzept zu integrieren, das die Fußgänger von den Quellen (Bahnhof, Stellplatzanlgen etc.) zu den Zielen (Schloss, Rathaus, Bahnhof etc.) führt. Eine überschaubare, übersichtliche Gestaltung sowie Wegweisung trägt dazu bei, Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden. Insbesondere für nicht ortskundige Gäste unterstützt eine entsprechende Wegweisung die Orientierung in der Innenstadt. Besonders Haltestellen, Fahrradabstellanlagen und Parkhäuser müssen leicht identifizierbar sein und die Wege von dort müssen übersichtlich und direkt zu

den Hauptzielen führen. Des Weiteren ist eine Wegweisung für Fußgänger besonders dort erforderlich, an denen das Gehwegenetz von der allgemeinen Straßenführung abweicht. Bei der Gestaltung der Wegweisung ist zu beachten, dass die Wegweiser unmittelbar an Verzweigungspunkten aufgestellt und die wichtigsten Ziele gekennzeichnet werden. Die Wegweiser sollen einheitlich und gut lesbar gestaltet werden. An wichtigen Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfen oder Parkbauten sind zusätzliche Stadtpläne und Informationstafeln sinnvoll, die sowohl die Anlage selbst als auch alle wichtigen Einrichtungen erkennbar darstellt.

Die folgenden Maßnahmen werden für den Fußverkehr empfohlen:

- Schaffung gut ersichtlicher, beleuchteter, ausgeschilderter und sicherer Fußwegeverbindungen zwischen Innenstadt und Schloss
- Entwicklung eines Gesamtkonzepts für die Fußgängerbeschilderung
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit zwischen der Kolpingstraße und der Innenstadt
- Verbesserte Querung der Gütersloher Straße sowie der Oelder Straße

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.7) zeigt die vorgesehenen Maßnahmen für den Fußverkehr.

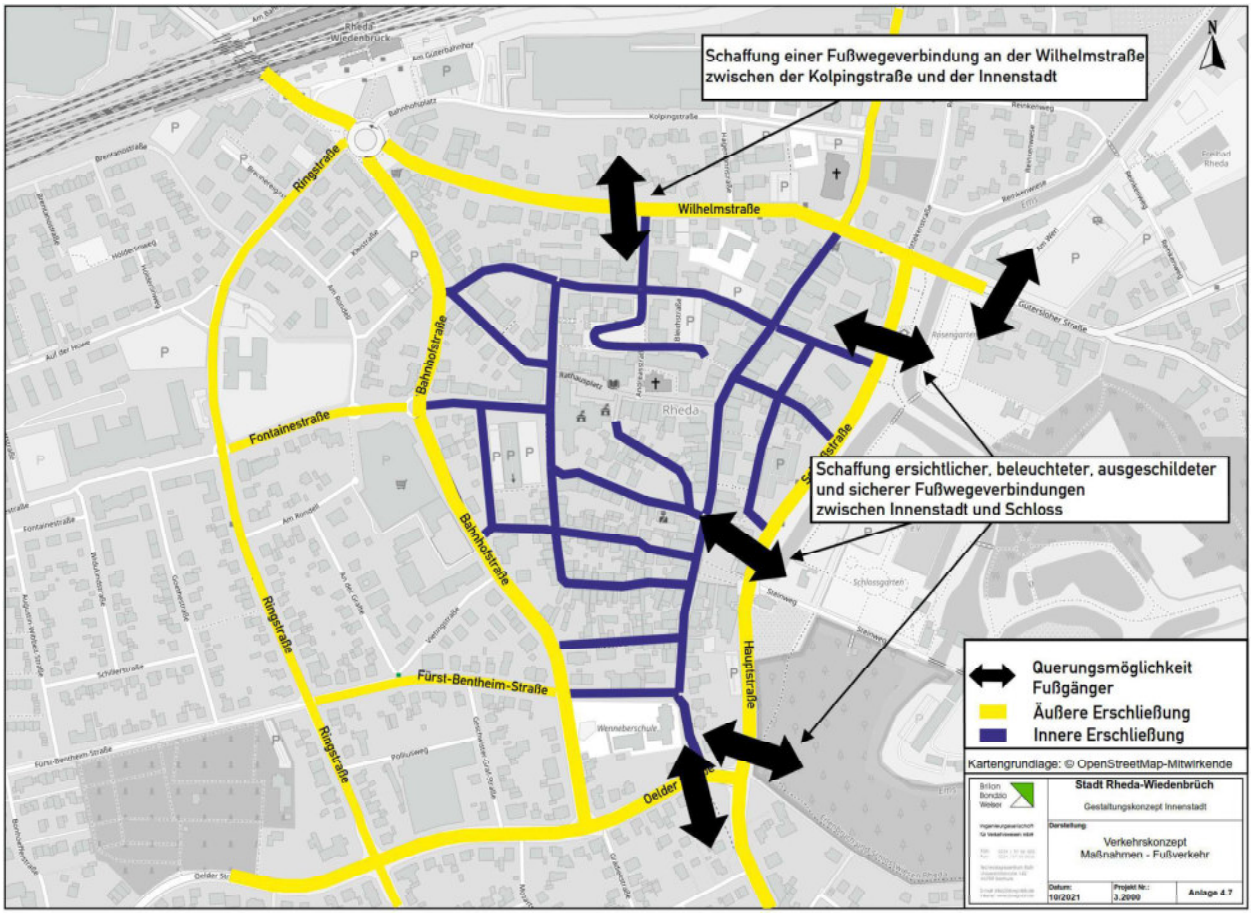

Abbildung 28: Maßnahmen Fußverkehr

4.4 Umgestaltung Berliner Straße

Gemäß der beiden dargestellten Leitbildern (vgl. Ziffer 2) soll im Straßennetz der inneren Erschließung der nicht motorisierte Verkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr haben. Der Kfz-Verkehr kann über das Hauptverkehrsstraßennetz abgewickelt werden. Eine Alternative zu der Schloßstraße als Nord-Süd-Verbindung ist nicht erforderlich. Über das Hauptverkehrsstraßennetz werden die zentralen Parkplatzanlagen angebunden, von denen die gesamte Innenstadt fußläufig erreicht werden kann. Die seitens der Politik vorgeschlagene Lösung eines Anschlusses der Berliner Straße an die Oelder Straße wird daher nicht empfohlen. Mit einer Öffnung der Berliner Straße würde sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen der inneren Erschließung erhöhen. Stattdessen soll der Radverkehr auf der Berliner Straße weiterhin die vorherrschende Verkehrsart bleiben. Für die Berliner Straße werden drei grundsätzlich verschiedene Entwicklungsvarianten gesehen. Diese werden im Folgenden kurz skizziert und die jeweiligen Vor- und Nachteile aufgezeigt.

Variante 1: Partielle Fahrradstraße und Teilumbau

Variante 1 sieht die Ausweisung einer Fahrradstraße im südlichen Abschnitt (zwischen Fürst-Bentheim-Straße) und Widumstraße vor. Hierdurch könnte die Qualität des innerstädtischen Radverkehrs deutlich aufgewertet werden. Im mittleren Straßenabschnitt (zwischen Widumstraße und Schulte-Mönting-Straße) werden die bislang „wild“ ausgewiesenen Parkplätze neu geordnet. Im Kreuzungsbereich mit dem Rathausplatz sollen die Parkplätze straßenbegleitend am westlichen Rand angeordnet und möglichst durch Bäume oder andere Pflanzungen begrenzt. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Fußgängerzone durch (ggf. versenkbare) Poller vom Straßenraum abzutrennen. Eine partielle Pflasterung der wassergebundenen Decke unter den Bäumen in diesem Bereich kann zudem einen barrierefreien Übergang fördern. Eine Planzeichnung der Variante 1 findet sich auf der folgenden Seite. Für den nördlichen Abschnitt (zwischen Schulte-Mönting-Straße und Wilhelmstraße) sind keine Änderungen vorgesehen. Die Richtungen des zugelassenen PKW-Verkehrs bleiben bestehen.

Vorteile:

- Verbesserung der Verkehrsführung für Radfahrer
- Partielle Aufwertung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität
- Geringe Kosten

Nachteile:

- Keine grundsätzliche Änderung von Verkehrssystem und Gestaltung

Die folgende Abbildung zeigt die Umgestaltung der Berliner Straße in der Variante 1.

Abbildung 23: Berliner Straße Variante 1 (Quelle: pesch partner architekten stadtplaner GmbH)

Variante 2: Partielle Fußgängerzone und Fahrradstraße

In Variante 2 wird der ursprüngliche Zustand des mittleren Abschnitts zwischen Widumstraße und Schulte-Mönting-Straße wiederhergestellt. Der Bereich würde so zur Fußgängerzone mit Durchfahrtsrecht für Fahrräder, die Markierungen für Parkplätze würden entfernt. Die Aufenthaltsqualität für Passanten würde durch diese Lösung deutlich erhöht. Für den südlichen Abschnitt ist die in Variante 1 vorgeschlagene Fahrradstraße denkbar, im nördlichen Abschnitt gäbe es keine Änderungen.

Vorteile:

- Deutliche Verbesserung der Verkehrsführung für Radfahrer und Passanten
- Deutliche Aufwertung der Gestaltungsqualität
- Sehr geringe Kosten

Nachteile:

- Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe im mittleren Abschnitt nicht mehr per PKW erreichbar
- Wahrscheinlich stärkere Verkehrsbelastung auf Widumstraße

Variante 3: Geschäftsstraße

Variante 3 stellt die radikalste Veränderung des Bestands dar. Ihr liegt die Annahme zugrunde, dass die bestehenden Handels- und Dienstleistungsbetriebe entlang der Berliner Straße nur durch eine bestmögliche Erreichbarkeit mit dem PKW zu retten sind. Die Planung sieht einen vollständigen Umbau der Berliner Straße auf der gesamten Länge zu einer Geschäftsstraße vor. Diese wäre als Einbahnstraße mit einem einseitigen Parkstreifen vorgesehen, auf dem in bestimmten Abständen Bäume gepflanzt werden. Für die Umbaumaßnahme müsste die durchgängige Baumreihe im mittleren Abschnitt ganz oder zumindest größtenteils entfallen. Zwischen den Parkplätzen und den Bäumen befinden sich Sitzmöglichkeiten und Möglichkeiten für Außengastronomie. Nördlich der Widumstraße befindet sich parallel zu den Parkplätzen und Bäumen in der Fahrbahnmitte ein Wasserband zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Fußgängerzone durch (ggf. versenkbare) Poller vom Straßenraum abzutrennen. Eine Planzeichnung der Variante 3 findet sich auf der folgenden Seite.

Vorteile:

- Deutliche Verbesserung der Parkmöglichkeiten vor Geschäften in Berliner Straße
- Klare Hierarchisierung des Straßenraums in allen Abschnitten
- Reduzierung des Parkdrucks auf Nebenstraßen (Widumstraße, Nadelstraße etc.)

Nachteile:

- Hohe Kosten durch kompletten Straßenumbau
- Lange und wahrscheinlich geschäftsschädigende Bauzeit
- Wahrscheinlich komplette Fällung und partielle Neupflanzung des Baumbandes notwendig

Die folgende Abbildung zeigt die Umgestaltung der Berliner Straße in der Variante 3.

Abbildung 23: Berliner Straße Variante 3 (Quelle: pesch partner architekten stadtplaner GmbH)

4.5 Umgestaltung Kolpingstraße

In der Kolpingstraße soll ein Fachmarktzentrum mit zusätzlicher Wohnbebauung entstehen. Dazu wurde ein Verkehrskonzept für die Kolpingstraße entwickelt [10], dass die Verträglichkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bewertet. Dazu wurden folgende Maßnahmen diskutiert:

- a) Dauerhafte Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße
- b) Temporäre Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße
- c) (Temporärer) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Westen
- d) (Temporärer) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Osten
- e) Alternative Trassenführungen
- f) Umgestaltung der Kolpingstraße im Bereich der KiTa

Die Umsetzung der Maßnahmen a und b führen in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu einer mangelhaften Verkehrsqualität am Kreisverkehr am Bahnhof und zu einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Hagemannstraße. Aufgrund des Ausbaustands der Hagemannstraße wird eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens als nicht vertretbar angesehen.

Die Umsetzung der Maßnahmen c und d führt auch zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens am Kreisverkehr am Bahnhof. Von einer Errichtung einer „unechten“ Einbahnstraße wird sowohl unbefristet, als auch zeitlich befristet abgeraten. Es werden erhebliche Vorbehalte hinsichtlich Begreifbarkeit und Akzeptanz einer solchen befristeten Regel gesehen.

Von einer Umsetzung der Maßnahme e wird abgeraten, da aufgrund der Notwendigkeit von Grunderwerb bei der Deutschen Bahn eine deutliche Verlängerung der Planungszeiten zu erwarten ist und eine alternative Trasse nur mit erheblichen Kosten zu realisieren ist. Eine endgültige Beurteilung der alternativen Trassen macht vertiefte Untersuchungen erforderlich.

Abschließend wird eine Umgestaltung der Kolpingstraße im Bereich der KiTa empfohlen. Diese Maßnahme ist geeignet, das Verkehrsaufkommen im Zuge der östlichen Kolpingstraße KiTa-verträglich abzuwickeln. Mit einem zentral gelegenem Querungsbereich mit Fahrbahnneigung in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der guten Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrern und querenden Fußgängern wird ein hohes Verkehrssicherheitsniveau gewährleistet.

Die folgende Abbildung zeigt eine verkehrstechnische Skizze zur Umgestaltung der Kolpingstraße [10].

Abbildung 29: Umgestaltung Kolpingstraße - verkehrstechnische Skizze [Luftbild: tim-online]

4.6 Alternative Mobilitätsangebote zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Neben den bereits dargestellten Maßnahmen wurden weitere zusätzliche alternative Mobilitätsangebote geprüft, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen können.

Carsharing

In Rheda gibt es derzeit 2 Carsharing-Stationen, die von der Fa. Ford betrieben werden. An den Stationen am Bahnhof sowie am Parkplatz Rathaus steht jeweils 1 Fahrzeug zur Verfügung. Die Fahrzeuge können über die Fa. Ford gebucht werden. Es handelt sich dabei um ein stationsabhängiges Carsharing. D. h., dass die Fahrzeuge an der Station wieder abgegeben werden müssen, an denen sie ausgeliehen werden wurden. Die Gebühr richtet sich nach der Dauer der Ausleihe sowie der zurückgelegten Kilometer. Das bestehende Carsharing-Angebot kann mit weiteren Anbietern und Standorten ausgebaut werden. Für weitere Standorte bieten sich die Stellplatzanlagen in der Innenstadt an. Dort können Stellplätze für ein Carsharing-Angebot freigehalten werden. Insbesondere für die Anwohner der Innenstadt kann Carsharing eine Alternative zu einem eigenen Pkw darstellen. Vorrausetzung dafür ist u. a. eine ausreichende Anzahl an verfügbaren Fahrzeugen im direkten Umfeld des Wohnorts.

Fahrradverleih

In Rheda besteht derzeit die Möglichkeit an der Radstation am Bahnhof sowie bei der Flora Westfalica GmbH in der Fußgängerzone Fahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger auszuleihen. Ein Fahrradverleihsystem ist in Rheda derzeit noch nicht vorhanden. Fahrradverleihsysteme können stationsunabhängig betrieben werden, sodass die Fahrräder auch an anderen Stationen abgegeben werden können. Fahrradverleihsysteme stellen besonders für Menschen, die Ihr privates Fahrrad als Pendler oder Besucher nicht dabei haben ein zusätzliches Mobilitätsangebot dar und bieten sich für intermodale Wegeketten an. Fahrradverleihstationen sind demnach an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV-Angebot, zentralen Plätzen und Einrichtungen sinnvoll. Da der Ortsteil Rheda sehr kompakt ist und die Wege wie z. B. vom Bahnhof in die Innenstadt sehr kurz sind, ist ein Fahrradverleihsystem ausschließlich für den Ortsteil Rheda nicht besonders attraktiv. Ein Fahrradverleihsystem stellt nur in Kombination mit dem Ortsteil Wiedenbrück ein attraktives alternatives Mobilitätsangebot dar.

E-Scooter

Ein mögliches weiteres alternatives Mobilitätsangebot stellt der Verleih von E-Scootern dar. E-Scooter sind seit 2019 in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen. Das Fahren auf Gehwegen ist verboten. Wenn Radwege vorhanden sind, müssen diese genutzt werden. Wenn keine Radwege vorhanden sind, muss die Fahrbahn genutzt werden. E-Scooter werden insbesondere für Wege genutzt, die ansonsten zu Fuß, mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurückgelegt werden. Darüber hinaus werden E-Scooter vor allem zu Freizeitzwecken und weniger für die Fahrt zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte genutzt. Wenn E-Scooter für intermodale Wegeketten z. B. für die „letzte Meile“ genutzt werden, können sie ein sinnvolles zusätzliches Mobilitätsangebot darstellen. In Rheda könnten E-Scooter beispielsweise für die Wege vom Bahnhof in die Innenstadt oder vom Parkplatz Am Werl in die Innenstadt genutzt werden. Da die E-Scooter auf den Radwegen genutzt werden müssen, ist darauf zu achten, dass die Radwegeinfrastruktur insbesondere auf den Wegen, die für die Nutzung der E-Scooter attraktiv sind, entsprechend ausgebaut wird.

Literaturverzeichnis

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN. Köln, 2008.

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt. Köln, 2006.

[3] VSU beratende Ingenieure (Hrsg.):
Bestandsaufnahme Stellplatznutzung in der Innenstadt Rheda Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. Herzogenrath, 2018.

[4] nts Ingenieurgesellschaft mbH (Hrsg.):
Mobilitätskonzept Radverkehr der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Münster, 2017.

[5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.

[6] Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

[7] Röver Ingenieurgesellschaft mbH (Hrsg.):
Präsentation Erneuerung der Bahnhofstraße und Wenneberstraße. Gütersloh, 2017.

[8] Röver Ingenieurgesellschaft mbH (Hrsg.):
Verkehrsuntersuchung Knotenpunkte Wilhelmstraße / Pixeler Straße, Wilhelmstraße / Schloßstraße, Gütersloher Straße / Neuenkirchener Straße. Gütersloh, 2017.

[9] Pech Warmuth Jens Zeininger (Hrsg.):
Parkhäuser – Garagen Grundlagen, Planung, Betrieb. Wien, 2018.

[10] Brilon Bondzio Weiser (Hrsg.):
Verkehrskonzept Kolpingstraße in Rheda-Wiedenbrück. Bochum, 2021.

Anlagenverzeichnis

Anlage 2.1: Untersuchungsraum

Anlage 2.2: Klassifizierung Straßennetz

Anlage 2.3: Verkehrsbelastungen Straßennetz

Anlage 2.4: Radverkehrsstärken Fahrbahn

Anlage 2.5: Bestandsaufnahme Stellplätze

Anlage 2.6: Bestandsaufnahme Bewirtschaftung Stellplätze

Anlage 2.7: Bestandsaufnahme Radverkehrsanlagen

Anlage 2.8: Bestandsaufnahme Fußverkehrsanlagen

Anlage 4.1: Maßnahmen Kfz-Verkehr

Anlage 4.2: Parkraumkonzept – Szenario I

Anlage 4.3: Parkraumkonzept – Szenario II

Anlage 4.4: Parkraumkonzept – Szenario III

Anlage 4.5: Maßnahmen Radverkehr

Anlage 4.6: Verkehrstechnische Skizze Schloßstraße / Oelder Straße

Anlage 4.7: Maßnahmen Fußverkehr