

Löcke, Albert

Von: Elmar Thier [mailto:elmar.thier@tbrheine.de]
Gesendet: Donnerstag, 20. Oktober 2011 08:26
An: Albert.Loecke@tbrheine.de
Betreff: WG: Eingabe zum geplanten Ausbau der Poststraße
Zur Kenntnisnahme übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Stadt Rheine
Die Bürgermeisterin

Klosterstraße 14
48431 Rheine
Tel.: 05971 939-
Fax.: 05971 939-
E-Mail:
Internet: www.rheine.de

 Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

Hinweis:

Dies ist eine vertrauliche Nachricht und nur für den Adressaten bestimmt. Es ist nicht erlaubt, diese Nachricht zu kopieren oder Dritten zugänglich zu machen. Sollten Sie irrtümlich diese Nachricht erhalten haben, bitte ich um Ihre Mitteilung per E-Mail oder unter der oben angegebenen Telefonnummer.

Von: [mailto:angelika.kordfelder@tbrheine.de]
Gesendet: Donnerstag, 13. Oktober 2011 13:24
An: Kordfelder, Dr. Angelika
Betreff: Eingabe zum geplanten Ausbau der Poststraße

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Dr. Kordfelder,

liebe Angelika,

die Stadt Rheine beabsichtigt, die Poststraße von „Am Thietor“ bis zur Bahnhofstraße neu herzustellen.

Immer wieder wird festgestellt, dass Rheine über seine Verhältnisse lebt und eine umfassende Haushaltskonsolidierung anstrebt.

Vor diesem Hintergrund hat der Kulturausschuss eine Auszubildende (9.000 Euro) und eine Teilzeitstelle (7.000 Euro) gestrichen. Weiterhin wurde die Stelle des Leiters des Personalreferates durch den Rat der Stadt Rheine gestrichen. Für die Investition in die Zukunft der Menschen auf dem Dorenkamp - Soziale Stadt Dorenkamp Süd - soll weniger investiert werden.

Statt beansichtigt die Stadt Rheine den Ausbau der Poststraße von „Am Thietor“ bis zur Bahnhofstraße neu herzustellen.
Diese Maßnahme verursacht folgende Kosten:

20.10.2011

Investitionsplan

Ich rege daher an, den Ausbau zurück zustellen und statt dessen, die Mittel für die Realisierung des Projektes Soziale Stadt Rheine Dorenkamp Süd zu verwenden, um langfristig Investitionen in Menschen zu tätigen, die sich zudem insgesamt nachhaltig (Jugendhilfe / Soziales) amortisieren werden.

Rheine braucht eine Politikwende: Für die Menschen - Für unsere Stadt.

Viele Grüße

48432 Rheine

Einzahlungen 205.000 Euro

Auszahlungen 440.000 Euro

Löcke, Albert

Von: [REDACTED]

Gesendet: Donnerstag, 20. Oktober 2011 08:36

An: Albert.Loেকে@tbrheine.de

Betreff: -- WG: -- Eingabe zur Planung der Poststraße

Zur Kenntnisnahme übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

[REDACTED]
Stadt Rheine
Die Bürgermeisterin

[REDACTED]
Klosterstraße 14
48431 Rheine
Tel.: 05971 939-
Fax.: 05971 939-
E-Mail
Internet: www.rheine.de

 Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

Hinweis:

Dies ist eine vertrauliche Nachricht und nur für den Adressaten bestimmt. Es ist nicht erlaubt, diese Nachricht zu kopieren oder Dritten zugänglich zu machen. Sollten Sie irrtümlich diese Nachricht erhalten haben, bitte ich um Ihre Mitteilung per E-Mail oder unter der oben angegebenen Telefonnummer.

Von: [REDACTED]

Gesendet: Mittwoch, 12. Oktober 2011 08:22

An: Kordfelder, Dr. Angelika

Betreff: -- Eingabe zur Planung der Poststraße

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Dr. Kordfelder,

liebe Angelika,

die Stadt Rheine beabsichtigt, die Poststraße von „Am Thietor“ bis zur Bahnhofstraße neu herzustellen. In diesem Zusammenhang bitte ich folgendes zu berücksichtigen:

Die Poststraße dient den Anliegern als Zufahrtsstraße zu den jeweiligen Grundstücken, zum anderen ist die Poststraße auch eine Verbindungsstraße zur Bahnhofstraße, zur Straße Auf dem Thie, zur Straße Am Thietor sowie über die Markstraße zum Parkplatz „Klostergarten“. Gegenwärtig gibt es zudem Überlegungen den Thie und den Marktplatz zu stärken, weil durch die Verwirklichung der Ems-Galerie u. a. im Quartier Poststraße, Thie und Marktplatz mit weiteren Leerständen gerechnet wird, die auch in der städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse zur Ems-Galerie prognostiziert werden. Hierzu soll über einen Rahmenplan Innen-stadt und mit Beteiligung der Bürgerschaft ein Konzept erarbeitet werden. Auch städtebauliche Umgestaltungen oder Erneuerungen werden nicht ausgeschlossen. Abschließende Planungen liegen noch nicht vor. Insofern rege ich an, zunächst den weiteren Prozess abzuwarten und nicht Teilsegmente

①

mit fur bau wachen

20.10.2011

solitär anzugehen. Nur eine wirkliche mit und von der Bürgerschaft getragene Stadtgestaltung kann die erforderliche Akzeptanz für den Raum steigern und einen Akzent gegen ein geplantes autakes Shopping-Center setzen. Weiterhin würden mit einer Vorwegplanung der Poststraße Rahmenbedingungen gesetzt werden, an die sich die weitere Planung im Bereich Thie und Marktplatz, vor Abschluss der Bürgerbeteiligung, richten müsste. Schließlich soll das Quartier als Einheit wirken. Der Prozess Ab in die Mitte – Thie Time – Träume entwickeln – Vielfalt gestalten - transportiert zumindest diesen Gedanken und ist im übrigen auch noch nicht abgeschlossen. Insofern würden auch außerhalb dieses Prozesses in einem wesentlichen Feld Fakten geschaffen, die möglicherweise mit dem Thie Time Prozess nicht kompatibel sind. Insofern sollte die Planung zunächst in den Rahmenplan Innenstadt einbezogen, der Thie Time Prozess ausgewertet und mit diesen Ergebnissen der Planungsprozess wieder aufgenommen werden.

Da auf der Poststraße eine geschlossene Bebauung vorherrscht und das Parken für die angrenzenden Geschäfte und Büros ebenfalls von hoher Wichtigkeit ist, sollen wieder Parkscheinautomaten aufgestellt werden. Aktuelle Entwicklungen zeigen jedoch auf, dass Parkscheinautomaten bald der Vergangenheit angehören und die Zukunft das Handy-Parken sein wird. Beim sogenannten Handy-Parken handelt es sich um ein modernes Bezahlssystem im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Dabei löst der Nutzer die Parkberechtigung per Handy. Hierzu ist die Anwahl einer vorgegebenen Telefonnummer erforderlich, an die eine SMS mit Daten zum Kfz und zur gewünschten Parkdauer gesendet wird. Daraufhin erhält der Nutzer als Bestätigung des Parkvorgangs eine automatisierte Antwort per SMS. Kurz vor Ablauf der Parkzeit erhält der Nutzer zudem eine Erinnerungs-SMS. Die Abrechnung der entstandenen Kosten erfolgt über die Handyrechnung. Der Provider überweist die Beträge an den Betreiber, der wiederum die gesammelten Beträge unter Abzug der Grundgebühren an die Stadt weiterleitet. Derzeit wird das Handy-Parken in vielen deutschen Städten als zusätzlicher Service angeboten. Nahegelegene Städte mit dem Handy-Parken sind z. B. die Städte Hamm, Osnabrück und Paderborn. Die Zahl der an das Handy-Parken angeschlossenen Städte steigt kontinuierlich. Da heute nach dem Stand der Technik das Handy-Parken auch ohne vorherige Registrierung des Nutzers angeboten werden kann, ist mit einer Akzeptanz dieses Bezahlssystems zu rechnen. Weitere Entwicklungsperspektiven zur Vernetzung von Projekten zur Stärkung der Stadt Rheine als Standort für eMobility sind möglich. Hierzu zählt das sogenannte Mobile Ticketing oder auch die Bezahlung im Parkhaus. Durch die rasante Weiterentwicklung des Handys zum Multifunktionsgerät (Smartphones) ist sicherlich davon auszugehen, dass perspektivisch zu den bestehenden Zahlvorgängen weitere Zahlungsmöglichkeiten (Kino/Museumseintritt usw.) eröffnet werden. Durch die Installation von sogenannten Applikationen (Apps) vereinfacht sich die Nutzung dabei weiterhin erheblich. Um die Möglichkeit dieser Zukunftstechnologie auch für Rheine zu erproben, rege ich eine entsprechende Umrüstung der Parkscheinautomaten im Bereich der Poststraße als Modellprojekt an, sofern die Bürgerschaft Parkraum für motorisierten Individualverkehr in diesem Bereich wünscht. Weiterhin könnte auch der Problembereich rund um das Mathias-Spital in das Modellprojekt einbezogen werden. Zusammen mit den Verkehrsbetrieben der Stadt für Rheine sowie beispielsweise dem Verkehrsverein Rheine, der Stadtparkasse Rheine, der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rheine (EWG) sowie weiteren Akteuren in der Stadt Rheine sollte das neue zukunftsorientierte Bezahlssystem auf die Umsetzungsmöglichkeiten untersucht und kontinuierlich im Modellprojekt implementiert werden. Insofern sollte zukünftig ggfls. gewünschter Parkraum im Bereich der Poststraße oder im Quartier modellhaft für Rheine mit dem Handy-Parken erprobt werden. Sofern in diesem Quartier kein Parkraum gewünscht wird und andere Nutzungen durch die Bürgerschaft gewünscht werden, könnte man

(2)

Handy - Parken
einführen

ein Modell im Bereich des Mathias Spital erproben.

Weiterhin ist die Nutzung der Poststraße ebenso vielfältig wie ihre Verkehrsteilnehmer. Um diese Ansprüche unter einen Hut zu bekommen, wurde im Vorfeld der Planungen zum Ausbau der Poststraße überlegt, diese als „Shared Space“ herzustellen. Ziel von „Shared Space“ ist es, den Straßenraum städtebaulich aufzuwerten und die Funktionalität der Straße über die reine Verkehrsfunktion hinaus zu stärken. Dabei spielen Elemente wie Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzergruppen, Schaffung selbsterklärender Straßenräume auf den jeweiligen Straßen bzw. Plätzen eine zentrale Rolle. Die wichtigste Voraussetzung hierfür bildet die Aufhebung des Trennungsprinzips der Verkehrsarten durch eine niveaugleiche Ausbildung der Verkehrsflächen. Die Verkehrsteilnehmer sollen sich – anders als bei verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten – nicht auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche bewegen, sondern „weich“ separiert werden. Eine wichtige Voraussetzung für die Einrichtung von „Shared Space“ ist der Verzicht auf Stellplätze, um den verschiedenen Nutzern uneingeschränkte Sichtverhältnisse zu ermöglichen. Die Einführung von Shared Space bedarf eine Akzeptanz bei den Nutzern und Verkehrsteilnehmern der Poststraße aber auch den angrenzenden Bereichen, weil davon der Verkehrszufluss abhängig ist. Bislang kann jedoch nicht beschrieben werden, ob Shared Space auch in angrenzenden Bereichen der Poststraße gewünscht ist. Gleichzeitig ist festzustellen, dass in einem bürgerschaftlichen Prozess ein sogenannter Rahmenplan entwickelt werden soll. Im Rahmen dieses städtebaulichen partizipatorischen Prozesses sollte auch der Gedanke von Shared Space aufgenommen und mit der Bürgerschaft diskutiert werden. Dieser ergebnisoffene Prozess wäre eine gute Grundlage um im weiteren Planverfahren zu abgestimmten Entscheidungen zu kommen.

③
über Shared Space
diskutieren

Völlig unberücksichtigt wurde bislang, dass bei der Frage nach Shared Space auch eine zusätzliche Förderung aus EU Mitteln möglich ist. Ich erlaube das Beispiel Bohmte in der Nähe von Osnabrück anzuführen. Dort gab es folgende Finanzierung: Von den geplanten Gesamtkosten in Höhe von 1,3 Millionen Euro wurden rund 45% gefördert durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF), rund 35% sind Drittmittel (Land, Landkreis, örtliche Unternehmen) und rund 20% Eigenmittel der Gemeinde. Insofern sollte zunächst auch dieser Punkt geklärt werden.

Wie aktuell das Thema ist, zeigt von folgender Bericht aus Kevelaer:

Kevelaer

FDP will überall Tempo 30 in Kevelaer vom 16. August 2011

Kevelaer (RP). Zuerst der Roermonder Platz, nun soll die ganze Innenstadt von Verkehrsschildern befreit werden. Doch die Verkehrspläne der FDP-Fraktion gehen noch weiter: Sie fordert eine flächendeckende Zone 30.

"Starke" und "schwache" Verkehrsteilnehmer – wenn es nach FDP-Fraktionschef Klaus Sadowski geht, wird es diesen Unterschied in Kevelaer künftig nicht mehr geben. "Die innerstädtischen Straßen sollen alle gleichrangig werden. Die Schilder sollen entfernt werden, Ampeln wird es nur noch dort geben, wo es für Fußgänger unbedingt notwendig ist", erklärt Sadowski.

Schilder sollen abgebaut werden, Zone 30 soll für alle Straßen des Kevelaerer Stadtkerns gelten. Entsprechende Anträge hatte die Stadtverwaltung zuletzt 2009

diskutiert. Die Fraktionen von KBV und Bündnis 90/Grüne hatten sich für weitere 30er-Zonen stark gemacht. Einen Beweis dafür, dass Kevelaer reif für diese Änderungen ist, sieht der Liberale in dem Erfolg am umgebauten Roermonder Platz, an dem der Verkehr bereits ohne Ampeln und Schilder rollt. Ampeln weg – weniger Unfälle

Deutschlands erste Innenstadt, in der ein solches Modell Schule macht, ist die niedersächsische Gemeinde Bohmte. Angefangen auf einem zentralen Straßenabschnitt schaffte man bis Juni 2008 drei Ampelanlagen und Verkehrsschilder ab. Stattdessen gelten die Basisregeln der Verkehrsordnung: gegenseitige Rücksichtnahme und "rechts vor links". Gefördert wurde die Einführung durch das EU-Projekt "Shared Space" (geteilter Raum). Die Initiative hatte eine gleichberechtigte Nutzung von Innenstadtstraßen für alle Verkehrsteilnehmer zum Ziel. "Die Unfallzahlen im besagten Bereich gingen bis 2010 um 40 Prozent zurück. Auch die Schwere der Unfälle ist deutlich gemindert worden", sagt Sabine de Buhr-Deichsel, Gemeinderatsmitglied in Bohmte. Fahren dürfen Autos jedoch im gesamten Stadtgebiet weiterhin Tempo 50 – das war bereits in der Planungsphase von "Shared Space" klar, denn auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen 30er Zonen einzurichten, verbietet die Straßenverkehrsordnung. Wenngleich Bohmte ein Vorbild ist, hat FDP-Mann Sadowski in Sachen Geschwindigkeit höhere Ziele: Für die Kevelaer Innenstadt will seine Fraktion das Tempo bei 30 Kilometern pro Stunde abriegeln. "Wir wollen die Autos nicht aus dem Innenstadtbereich ausschließen, ganz im Gegenteil", erklärt Sadowski. Vielmehr solle der Verkehr für alle reibungsloser werden. Was die noch hinderlichen Gesetze betrifft, so hofft er auf die Grünen im Landtag: "Wir stehen im Bereich Verkehr jetzt einer ganz anderen Situation gegenüber als noch 2009. Ich rechne mit einem baldigen Ministererlass, der unter anderem die Einführung von 30er Zonen erleichtert." Ansätze, die man auch zunächst in Rheine diskutieren, prüfen und auf ihre Übertragbarkeit diskutieren sollte.

Weiterhin soll im Jahr 2012 ein breit angelegter Diskussionsprozess zum Thema Inklusion in Rheine erfolgen. Es wäre schade, wenn man bereits vor Beginn des Prozesses die Chancen von Shared Space in diesem Kontext ausklammert. In Hamburg wollen die Fraktionen zukünftig folgende Wege gehen:

5. Werden Sie sich nach der Wahl für einen Stopp bei den Shared-Space-Plänen stark machen?

CDU: Die Idee zur Schaffung von Gemeinschaftsstraßen finden wir gut. Allerdings lebt ein solches Konzept maßgeblich von der Akzeptanz der Nutzer.

SPD: Denkbar ist höchstens ein Pilotprojekt. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Akzeptanz durch die Bürgerinnen und Bürger, die bei den bisherigen schwarz-grünen Planungen erkennbar nicht vorhanden war.

GAL: Bei allen Planungen für Gemeinschaftsstraßen sollen die Belange sehbehinderter und blinder Menschen konsequent berücksichtigt und daher Vertreter/-innen des Blinden- und Sehbehindertenvereins Hamburg e.V. frühzeitig in die Diskussions- und Planungsprozesse einbezogen werden.

Linke: Behindertenverbände müssen nicht nur bei der Planung, sondern erst recht bei Ablauf und Umsetzung einzelner Maßnahmen umfassend eingebunden werden. Bis das Konzept in diesem Sinne an die UN-Behindertenrechtskonvention angepasst worden ist, sollte das Konzept nach Auffassung der Linken erst einmal gestoppt werden.

FDP: Die FDP Hamburg lehnt das Shared Space Vorhaben ab. Mit den für das Projekt eingeplanten Mitteln sollten lieber Schlaglöcher beseitigt und Radwege saniert werden.

Es wäre schade, wenn der andiskutierte Ansatz von Shared Space nicht zuvor mit der Öffentlichkeit diskutiert würde und das unter Berücksichtigung der vielfältigen kommunalpolitischen Handlungsfelder und Zukunftsthemen sowie Fördermöglichkeiten.

Vor dem Hintergrund, dass die Stadt Rheine nicht Eigentümerin aller Gehwege in diesem Bereich ist, dürfte eine Aufhebung und Neuaufstellung des Bebauungsplanes nach Eigentumsübergang erforderlich sein. Die Kosten für den Grunderwerb sind nicht im Haushalt eingestellt. Folglich dürfte es sich bei der Ausbauplanung nicht um einen nochmaligen Ausabu handeln. Auch aus diesen Gründen ist die weitere Planung +

zunächst auszusetzen.

Schönen Gruß

48432 Rheine

(4) Planung zunächst
aussetzen

Löcke, Albert

Von: [REDACTED]

Gesendet: Donnerstag, 20. Oktober 2011 08:37

An: Albert.Loecke@tbrheine.de

Betreff: -- WG: -- Eingabe zur Planung Poststraße

Zur Kenntnisnahme übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

[REDACTED]
Stadt Rheine
Die Bürgermeisterin

[REDACTED]
Klosterstraße 14

48431 Rheine

Tel.: 05971 939-21

Fax.: 05971 939-218

E-Mail [REDACTED]

Internet: www.rheine.de

 Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

Hinweis:

Dies ist eine vertrauliche Nachricht und nur für den Adressaten bestimmt. Es ist nicht erlaubt, diese Nachricht zu kopieren oder Dritten zugänglich zu machen. Sollten Sie irrtümlich diese Nachricht erhalten haben, bitte ich um Ihre Mitteilung per E-Mail oder unter der oben angegebenen Telefonnummer.

Von: [REDACTED]

Gesendet: Montag, 10. Oktober 2011 18:22

An: Kordfelder, Dr. Angelika

Betreff: -- Eingabe zur Planung Poststraße

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Dr. Kordfelder,

liebe Angelika,

die Stadt Rheine beabsichtigt, die Poststraße von „Am Thietor“ bis zur Bahnhofstraße neu herzustellen. In diesem Zusammenhang bitte ich folgendes zu berücksichtigen:

Die Poststraße dient den Anliegern als Zufahrtsstraße zu den jeweiligen Grundstücken, zum anderen ist die Poststraße auch eine Verbindungsstraße zur Bahnhofstraße, zur Straße Auf dem Thie, zur Straße Am Thietor sowie über die Markstraße zum Parkplatz „Klostergarten“. Gegenwärtig gibt es zudem Überlegungen den Thie und den Marktplatz zu stärken, weil durch die Verwirklichung der Ems-Galerie u. a. im Quartier Poststraße, Thie und Marktplatz mit weiteren Leerständen gerechnet wird, die auch in der städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse zur Ems-Galerie prognostiziert werden. Hierzu soll über einen Rahmenplan Innenstadt und mit Beteiligung der Bürgerschaft ein Konzept erarbeitet werden. Auch städtebauliche Umgestaltungen oder Erneuerungen werden nicht ausgeschlossen. Abschließende Planungen

20.10.2011

liegen noch nicht vor. Insofern rege ich an, zunächst den weiteren Prozess abzuwarten und nicht Teilsegmente solitär anzugehen. Nur eine wirkliche mit und von der Bürgerschaft getragene Stadtgestaltung kann die erforderliche Akzeptanz für den Raum steigern und einen Akzent gegen ein geplantes autarkes Shopping-Center setzen. Weiterhin würden mit einer Vorwegplanung der Poststraße Rahmenbedingungen gesetzt werden, an die sich die weitere Planung im Bereich Thie und Marktplatz, vor Abschluss der Bürgerbeteiligung, richten müsste. Schließlich soll das Quartier als Einheit wirken. Der Prozess Ab in die Mitte – Thie Time – Träume entwickeln – Vielfalt gestalten – transportiert zumindest diesen Gedanken und ist im übrigen auch noch nicht abgeschlossen. Insofern würden auch außerhalb dieses Prozesses in einem wesentlichen Feld Fakten geschaffen, die möglicherweise mit dem Thie Time Prozess nicht kompatibel sind. Insofern sollte die Planung zunächst in den Rahmenplan Innenstadt einbezogen, der Thie Time Prozess ausgewertet und mit diesen Ergebnissen der Planungsprozess wieder aufgenommen werden.

Da auf der Poststraße eine geschlossene Bebauung vorherrscht und das Parken für die angrenzenden Geschäfte und Büros ebenfalls von hoher Wichtigkeit ist, sollen wieder Parkscheinautomaten aufgestellt werden. Aktuelle Entwicklungen zeigen jedoch auf, dass Parkscheinautomaten bald der Vergangenheit angehören und die Zukunft das Handy-Parken sein wird. Beim sogenannten Handy-Parken handelt es sich um ein modernes Bezahlungssystem im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Dabei löst der Nutzer die Parkberechtigung per Handy. Hierzu ist die Anwahl einer vorgegebenen Telefonnummer erforderlich, an die eine SMS mit Daten zum Kfz und zur gewünschten Parkdauer gesendet wird. Daraufhin erhält der Nutzer als Bestätigung des Parkvorgangs eine automatisierte Antwort per SMS. Kurz vor Ablauf der Parkzeit erhält der Nutzer zudem eine Erinnerungs-SMS. Die Abrechnung der entstandenen Kosten erfolgt über die Handyrechnung. Der Provider überweist die Beträge an den Betreiber, der wiederum die gesammelten Beträge unter Abzug der Grundgebühren an die Stadt weiterleitet. Derzeit wird das Handy-Parken in vielen deutschen Städten als zusätzlicher Service angeboten. Nahegelegene Städte mit dem Handy-Parken sind z. B. die Städte Hamm, Osnabrück und Paderborn. Die Zahl der an das Handy-Parken angeschlossenen Städte steigt kontinuierlich. Da heute nach dem Stand der Technik das Handy-Parken auch ohne vorherige Registrierung des Nutzers angeboten werden kann, ist mit einer Akzeptanz dieses Bezahlungssystems zu rechnen. Weitere Entwicklungsperspektiven zur Vernetzung von Projekten zur Stärkung der Stadt Rheine als Standort für eMobility sind möglich. Hierzu zählt das sogenannte Mobile Ticketing oder auch die Bezahlung im Parkhaus. Durch die rasante Weiterentwicklung des Handys zum Multifunktionsgerät (Smartphones) ist sicherlich davon auszugehen, dass perspektivisch zu den bestehenden Zahlvorgängen weitere Zahlungsmöglichkeiten (Kino/Museumseintritt usw.) eröffnet werden. Durch die Installation von sogenannten Applikationen (Apps) vereinfacht sich die Nutzung dabei weiterhin erheblich. Um die Möglichkeit dieser Zukunftstechnologie auch für Rheine zu erproben, rege ich eine entsprechende Umrüstung der Parkscheinautomaten im Bereich der Poststraße als Modellprojekt an, sofern die Bürgerschaft Parkraum für motorisierten Individualverkehr in diesem Bereich wünscht. Weiterhin könnte auch der Problembereich rund um das Mathias-Spital in das Modellprojekt einbezogen werden. Zusammen mit den Verkehrsbetrieben der Stadt für Rheine sowie beispielsweise dem Verkehrsverein Rheine, der Stadtparkasse Rheine, der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rheine (EWG) sowie weiteren Akteuren in der Stadt Rheine sollte das neue zukunftsorientierte Bezahlungssystem auf die Umsetzungsmöglichkeiten untersucht und kontinuierlich im Modellprojekt implementiert werden. Insofern sollte zukünftig ggfls. gewünschter Parkraum im Bereich der Poststraße oder im Quartier modellhaft für Rheine mit dem Handy-Parken erprobt werden. Sofern in diesem Quartier kein Parkraum gewünscht wird und andere Nutzungen durch die Bürgerschaft gewünscht werden, könnte man ein Modell im Bereich des Mathias Spital erproben.

Weiterhin ist die Nutzung der Poststraße ebenso vielfältig wie ihre Verkehrsteilnehmer. Um diese

Ansprüche unter einen Hut zu bekommen, wurde im Vorfeld der Planungen zum Ausbau der Poststraße überlegt, diese als „Shared Space“ herzustellen. Ziel von „Shared Space“ ist es, den Straßenraum städtebaulich aufzuwerten und die Funktionalität der Straße über die reine Verkehrsfunktion hinaus zu stärken. Dabei spielen Elemente wie Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzergruppen, Schaffung selbsterklärender Straßenräume auf den jeweiligen Straßen bzw. Plätzen eine zentrale Rolle. Die wichtigste Voraussetzung hierfür bildet die Aufhebung des Trennungsprinzips der Verkehrsarten durch eine niveaugleiche Ausbildung der Verkehrsflächen. Die Verkehrsteilnehmer sollen sich – anders als bei verkehrsberuhigten Bereichen in Wohngebieten – nicht auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche bewegen, sondern „weich“ separiert werden. Eine wichtige Voraussetzung für die Einrichtung von „Shared Space“ ist der Verzicht auf Stellplätze, um den verschiedenen Nutzern uneingeschränkte Sichtverhältnisse zu ermöglichen. Die Einführung von Shared Space bedarf eine Akzeptanz bei den Nutzern und Verkehrsteilnehmern der Poststraße aber auch den angrenzenden Bereichen, weil davon der Verkehrszufluss abhängig ist. Bislang kann jedoch nicht beschrieben werden, ob Shared Space auch in angrenzenden Bereichen der Poststraße gewünscht ist. Gleichzeitig ist festzustellen, dass in einem bürgerschaftlichen Prozess ein sogenannter Rahmenplan entwickelt werden soll. Im Rahmen dieses städtebaulichen partizipatorischen Prozesses sollte auch der Gedanke von Shared Space aufgenommen und mit der Bürgerschaft diskutiert werden. Dieser ergebnisoffene Prozess wäre eine gute Grundlage um im weiteren Planverfahren zu abgestimmten Entscheidungen zu kommen.

Völlig unberücksichtigt wurde bislang, dass bei der Frage nach Shared Space auch eine zusätzliche Förderung aus EU Mitteln möglich ist. Ich erlaube das Beispiel Bohmte in der Nähe von Osnabrück anzuführen. Dort gab es folgende Finanzierung: Von den geplanten Gesamtkosten in Höhe von 1,3 Millionen Euro wurden rund 45% gefördert durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF), rund 35% sind Drittmittel (Land, Landkreis, örtliche Unternehmen) und rund 20% Eigenmittel der Gemeinde. Insofern sollte zunächst auch dieser Punkt geklärt werden.

Wie aktuell das Thema ist, zeigt von folgender Bericht aus Kevelaer:

Kevelaer

FDP will überall Tempo 30 in Kevelaer vom 16. August 2011

Kevelaer (RP). Zuerst der Roermonder Platz, nun soll die ganze Innenstadt von Verkehrsschildern befreit werden. Doch die Verkehrspläne der FDP-Fraktion gehen noch weiter: Sie fordert eine flächendeckende Zone 30.

"Starke" und "schwache" Verkehrsteilnehmer – wenn es nach FDP-Fraktionschef Klaus Sadowski geht, wird es diesen Unterschied in Kevelaer künftig nicht mehr geben. "Die innerstädtischen Straßen sollen alle gleichrangig werden. Die Schilder sollen entfernt werden, Ampeln wird es nur noch dort geben, wo es für Fußgänger unbedingt notwendig ist", erklärt Sadowski.

Schilder sollen abgebaut werden, Zone 30 soll für alle Straßen des Kevelaerer Stadtkerns gelten. Entsprechende Anträge hatte die Stadtverwaltung zuletzt 2009 diskutiert. Die Fraktionen von KBV und Bündnis 90/Grüne hatten sich für weitere 30er-Zonen stark gemacht. Einen Beweis dafür, dass Kevelaer reif für diese Änderungen ist, sieht der Liberale in dem Erfolg am umgebauten Roermonder Platz, an dem der Verkehr bereits ohne Ampeln und Schilder rollt. **Ampeln weg – weniger Unfälle**

Deutschlands erste Innenstadt, in der ein solches Modell Schule macht, ist die niedersächsische Gemeinde Bohmte. Angefangen auf einem zentralen Straßenabschnitt schaffte man bis Juni 2008 drei Ampelanlagen und Verkehrsschilder ab. Stattdessen gelten die Basisregeln der

Verkehrsordnung: gegenseitige Rücksichtnahme und "rechts vor links". Gefördert wurde die Einführung durch das EU-Projekt "Shared Space" (geteilter Raum). Die Initiative hatte eine gleichberechtigte Nutzung von Innenstadtstraßen für alle Verkehrsteilnehmer zum Ziel. "Die Unfallzahlen im besagten Bereich gingen bis 2010 um 40 Prozent zurück. Auch die Schwere der Unfälle ist deutlich gemindert worden", sagt Sabine de Buhr-Deichsel, Gemeinderatsmitglied in Bohmte. Fahren dürfen Autos jedoch im gesamten Stadtgebiet weiterhin Tempo 50 – das war bereits in der Planungsphase von "Shared Space" klar, denn auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen 30er Zonen einzurichten, verbietet die Straßenverkehrsordnung. Wenngleich Bohmte ein Vorbild ist, hat FDP-Mann Sadowski in Sachen Geschwindigkeit höhere Ziele: Für die Kevelarer Innenstadt will seine Fraktion das Tempo bei 30 Kilometern pro Stunde abriegeln. "Wir wollen die Autos nicht aus dem Innenstadtbereich ausschließen, ganz im Gegenteil", erklärt Sadowski. Vielmehr solle der Verkehr für alle reibungsloser werden. Was die noch hinderlichen Gesetze betrifft, so hofft er auf die Grünen im Landtag: "Wir stehen im Bereich Verkehr jetzt einer ganz anderen Situation gegenüber als noch 2009. Ich rechne mit einem baldigen Ministererlass, der unter anderem die Einführung von 30er Zonen erleichtert." Ansätze, die man auch zunächst in Rheine diskutieren, prüfen und auf ihre Übertragbarkeit diskutieren sollte.

Weiterhin soll im Jahr 2012 ein breit angelegter Diskussionsprozess zum Thema Inklusion in Rheine erfolgen. Es wäre schade, wenn man bereits vor Beginn des Prozesses die Chancen von Shared Space in diesem Kontext ausklammert. In Hamburg wollen die Fraktionen zukünftig folgende Wege gehen:

5. Werden Sie sich nach der Wahl für einen Stopp bei den Shared-Space-Plänen stark machen?

- CDU: Die Idee zur Schaffung von Gemeinschaftsstraßen finden wir gut. Allerdings lebt ein solches Konzept maßgeblich von der Akzeptanz der Nutzer.
- SPD: Denkbar ist höchstens ein Pilotprojekt. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Akzeptanz durch die Bürgerinnen und Bürger, die bei den bisherigen schwarz-grünen Planungen erkennbar nicht vorhanden war.
- GAL: Bei allen Planungen für Gemeinschaftsstraßen sollen die Belange sehbehinderter und blinder Menschen konsequent berücksichtigt und daher Vertreter/-innen des Blinden- und Sehbehindertenvereins Hamburg e.V. frühzeitig in die Diskussions- und Planungsprozesse einbezogen werden.
- Linke: Behindertenverbände müssen nicht nur bei der Planung, sondern erst recht bei Ablauf und Umsetzung einzelner Maßnahmen umfassend eingebunden werden. Bis das Konzept in diesem Sinne an die UN-Behindertenrechtskonvention angepasst worden ist, sollte das Konzept nach Auffassung der Linken erst einmal gestoppt werden.
- FDP: Die FDP Hamburg lehnt das Shared Space Vorhaben ab. Mit den für das Projekt eingeplanten Mitteln sollten lieber Schlaglöcher beseitigt und Radwege saniert werden.

Es wäre schade, wenn der andiskutierte Ansatz von Shared Space nicht zuvor mit der Öffentlichkeit diskutiert würde und das unter Berücksichtigung der vielfältigen kommunalpolitischen Handlungsfelder

und Zukunftsthemen sowie Fördermöglichkeiten.

Schönen Gruß

48432 Rheine