

Vorlage Nr. 677/26

Betreff: **Anregung nach § 24 GO NRW zur Reduzierung und Bewirtschaftung kostenlosen Parkraums – Ablehnung**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Rat der Stadt Rheine	29.09.2026	Berichterstattung durch:	Herrn Dieckmann
----------------------	------------	--------------------------	-----------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 531	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
-------------	---------------------------------

Finanzielle Auswirkungen

- ☐ Ja ☒ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☐ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge €
Aufwendungen €
Verminderung Eigenkapital €

Investitionsplan

Einzahlungen €
Auszahlungen €
Eigenanteil €

Finanzierung gesichert

- ☐ Ja ☐ Nein
durch
☐ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
☐ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Rat zieht die Entscheidung über den Gegenstand der Anregung gemäß § 6 Abs. 6 der Hauptsatzung der Stadt Rheine in Verbindung mit § 41 Abs. 2 und 3 GO NRW an sich. Die Anregung nach § 24 GO NRW, ein integriertes Konzept zur schrittweisen Reduzierung und Bewirtschaftung bislang kostenlosen Parkraums im gesamten Gemeindegebiet zu erarbeiten und die darin vorgegebenen Maßnahmen umzusetzen, wird abgelehnt.

Eine Weiterverweisung an den Bau- und Mobilitätsausschuss oder einen anderen Fachausschuss erfolgt nicht.

Die auf bestehenden Ratsbeschlüssen beruhende Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts Radverkehr, des Modulare Mobilitätskonzeptes, der stadtteilorientierten Fußverkehrs-Checks, der straßenbezogenen Verkehrsplanungen sowie die Erarbeitung des vorgesehenen Parkraumkonzepts für die Innenstadt bleiben hiervon unberührt.

Begründung:

1 Anlass, Gegenstand und Verfahrensweg

1.1 Inhalt der Anregung

Die Eingabe ist als Anregung nach § 24 GO NRW zu behandeln. Sie verlangt im Kern ein integriertes Konzept, mit dem kostenloses Parken schrittweise reduziert und bewirtschaftet werden soll. Genannt werden insbesondere Parkgebühren in verdichteten Wohn- und Geschäftsbereichen, die Beendigung illegalen oder geduldeten Gehwegparkens sowie die Umwandlung von Parkflächen in Flächen für Radverkehr, Fußverkehr, Begrünung und Aufenthalt.

Der Beschlusstext erstreckt die Forderung auf das gesamte Stadtgebiet. Einzelne Instrumente werden dagegen auf verdichtete Wohn- und Geschäftsbereiche begrenzt, während die Begründung teilweise eine grundsätzliche Umkehr des geltenden Parkregimes beschreibt. Reichweite und Intensität der verlangten Maßnahmen bleiben damit widersprüchlich.

1.2 Verfahrensrechtliche Einordnung

§ 24 GO NRW gewährleistet die sachliche Befassung mit einer Anregung und die Unterrichtung über die Art der Erledigung. Ein Anspruch auf Zustimmung oder auf Beratung in jedem fachlich berührten Ausschuss besteht nicht. Nach § 6 Abs. 4 und 5 der Hauptsatzung der Stadt Rheine erfolgt die formelle Behandlung durch den Haupt-, Digital- und Finanzausschuss. § 6 Abs. 6 lässt das Recht des Rates unberührt, die Sachentscheidung an sich zu ziehen. Die im Beschlussvorschlag vorgesehene unmittelbare Entscheidung durch den Rat wahrt diesen Verfahrensweg.

2 Einseitige und polarisierende Rahmung der Anregung

2.1 Pauschalisierende und wertende Sprache

Die Anregung beschreibt den öffentlichen Straßenraum nahezu ausschließlich als Verteilungskonflikt zwischen dem motorisierten Individualverkehr auf der einen und Fuß-, Rad- so-

wie Aufenthaltsnutzungen auf der anderen Seite. Formulierungen wie „massenhaft“, „einseitig“ oder „zu einer Abstellfläche verkommen“ sind politische Wertungen. Sie schärfen den Konflikt sprachlich, ohne Umfang, räumliche Verteilung oder Ursachen der behaupteten Missstände für Rheine zu belegen.

Eine zugespitzte politische Bewertung ist im Rahmen einer Anregung zulässig. Sie kann aber eine weitreichende kommunale Entscheidung nicht tragen, wenn die zugrunde gelegte Problemlage weder räumlich abgegrenzt noch örtlich nachgewiesen ist.

2.2 Polarisierende Gegenüberstellung der Verkehrsteilnehmenden

Die Argumentation ist geeignet, die Stadtgesellschaft zu polarisieren. Autofahrende erscheinen im Wesentlichen als Begünstigte einer ungerechten Flächenverteilung und als Verursacher von Sicherheits- und Umweltproblemen. Damit werden unterschiedliche Verkehrsmittel und ihre Nutzergruppen gegeneinandergestellt, obwohl kommunale Mobilitätspolitik ihre berechtigten Interessen zusammenführen muss.

Sichere, barrierefreie Wege und attraktive Flächen für Fuß- und Radverkehr sind ebenso berechnete Ziele wie die Erreichbarkeit von Wohnungen, Arbeitsplätzen, Betrieben und Versorgungseinrichtungen. Keine dieser Anforderungen sollte pauschal gegen die andere ausgespielt werden.

2.3 Ausblendung wesentlicher Mobilitätsbedürfnisse

Die Anregung berücksichtigt nur unzureichend, dass Menschen je nach Lebenslage und räumlicher Situation unterschiedlich mobil sind. Schichtarbeitende, Pflegedienste, Handwerksbetriebe, Lieferverkehre, Menschen mit Behinderung, Familien sowie Bewohnerinnen und Bewohner der Ortsteile sind teilweise auf ein Kraftfahrzeug angewiesen. Auch Innenstadt, Wohnquartier, Gewerbegebiet und ländlich geprägter Ortsteil erfüllen unterschiedliche Funktionen.

Eine gerechte Flächenaufteilung ist deshalb nicht mit einer schematischen Gleichverteilung gleichzusetzen deren Betrachtung sich auf reine m² Zahlen reduziert. Vielmehr ist die qualitative Ausgestaltung maßgeblich. Erforderlich ist eine straßen- und gebietsbezogene Abwägung, nicht die Übertragung einer einheitlichen Problemdeutung auf das gesamte Gemeindegebiet.

2.4 Ideologisch vorgeprägte Problemdefinition

Die Anregung ist ideologisch gerahmt, weil sie die gewünschte Schlussfolgerung bereits in ihre Problemdefinition einbaut: Kostenloses Parken wird grundsätzlich als ungerechte Privilegierung bewertet; Reduzierung, Bewirtschaftung und Umwandlung werden als notwendige Konsequenz dargestellt, bevor Parkdruck, Nutzung, Auslastung, Alternativen und Nebenfolgen für Rheine untersucht sind.

3 Das Ergebnis des geforderten Konzeptes wird vorweggenommen

Die Anregung verlangt einerseits die Erarbeitung eines integrierten Konzeptes. Andererseits legt sie dessen wesentliche Ergebnisse bereits fest: weniger kostenloser Parkraum, eine Ausweitung der Bewirtschaftung, die Umwandlung von Stellplätzen und eine stärkere Verlagerung des ruhenden Verkehrs.

Damit soll das Konzept nicht ergebnisoffen prüfen, welche Maßnahmen an welchen Orten tatsächlich erforderlich sind. Es soll eine bereits getroffene politische Festlegung planerisch umsetzen und nachträglich begründen. Das widerspricht dem Anspruch einer integrierten Verkehrsplanung, die zunächst den Bestand, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche, mögliche Varianten und deren Folgen untersucht.

4 Fehlende Entscheidungsgrundlage und erheblicher Untersuchungsaufwand

4.1 Begrenzte Tatsachengrundlage der Anregung

Von einem Antragsteller im Verfahren nach § 24 GO NRW kann nicht erwartet werden, eine vollständige kommunale Parkraum- und Verkehrsuntersuchung vorzulegen. Das Fehlen einer solchen Untersuchung ist deshalb für sich genommen kein formeller Mangel der Anregung. Entscheidend ist jedoch das Missverhältnis zwischen der begrenzten Tatsachengrundlage und der Reichweite der verlangten Entscheidung. Die Anregung bezieht sich nicht auf eine konkret bezeichnete Straße oder ein abgegrenztes Quartier, sondern verlangt eine grundsätzliche Reduzierung und Bewirtschaftung kostenlosen Parkraums im gesamten Gemeindegebiet oder jedenfalls in großen Teilen davon. Eine solche Grundsatzentscheidung kann nicht allein auf allgemeinen Annahmen, einzelnen Beobachtungen und nicht auf Rheine bezogenen Studien beruhen.

4.2 Erforderliche stadtweite Bestandsaufnahme

Um die Forderungen sachgerecht beurteilen zu können, müsste die Verwaltung zunächst eine umfassende und räumlich differenzierte Entscheidungsgrundlage schaffen. Erforderlich wären insbesondere:

- eine Erfassung der öffentlichen Stellplätze nach Lage, Fläche, Bewirtschaftungsform und zeitlichen Beschränkungen,
- Auslastungs- und Parkdauererhebungen zu unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentagen,
- eine Abgrenzung von Bereichen mit tatsächlichem Parkdruck und die Ermittlung privater Stellplatzreserven,
- eine Bestandsaufnahme konkreter Gehwegbeeinträchtigungen einschließlich Restbreiten, Beschwerde- und Kontrolldaten,
- eine örtliche Untersuchung des Parksuchverkehrs sowie möglicher Ausweich- und Verlagerungseffekte,
- eine Analyse der Auswirkungen auf Anwohnerschaft, Menschen mit Behinderung, Handel, Handwerk, Pflege-, Liefer- und Rettungsverkehre.

4.3 Erheblicher Personal-, Zeit- und Finanzbedarf

Eine belastbare Untersuchung des gesamten Gemeindegebietes wäre kein einfacher Prüfauftrag. Sie würde Arbeitskapazitäten insbesondere in Verkehrsplanung, Stadtplanung und Ordnungsverwaltung binden und eine Abstimmung mit weiteren beteiligten Stellen erfordern. Für standardisierte Parkraum- und Verkehrserhebungen wäre zudem zu prüfen, ob externe Fachleistungen beauftragt werden müssten.

Der genaue Aufwand ist ohne vorherige Festlegung von Untersuchungsgebiet, Erhebungsmethode und Prüftiefe nicht bezifferbar. Erkennbar ist jedoch, dass bereits die Herstellung der

notwendigen Entscheidungsgrundlage ein eigenständiges, zeit- und kostenintensives Planungsprojekt darstellen würde.

4.4 Kein hinreichender Anlass für eine gesamtstädtische Sonderuntersuchung

Die Anregung benennt keine konkreten räumlichen Schwerpunkte, aus denen sich die Notwendigkeit einer zusätzlichen Untersuchung des gesamten Gemeindegebietes ableiten ließe. Es wäre mit einem verantwortungsvollen Einsatz begrenzter Verwaltungs- und Haushaltsressourcen nicht vereinbar, allein aufgrund der pauschalen Problembeschreibung ein neues gesamtstädtisches Erhebungsprojekt einzuleiten.

Dies gilt besonders, weil wesentliche Fragestellungen bereits im Parkraumkonzept für die Innenstadt, bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, in den Fußverkehrs-Checks und in konkreten Straßenplanungen bearbeitet werden. Benannte örtliche Gefahrenstellen oder Parkprobleme können innerhalb dieser bestehenden Zuständigkeiten und Planungsinstrumente gezielt untersucht werden.

5 Ungeeignete Statistiken und nicht belegte Kausalzusammenhänge

5.1 Übertragung allgemeiner und großstädtischer Zahlen auf Rheine

Die in der Anregung angeführte Zahl von durchschnittlich 41 Stunden Parkplatzsuche pro Jahr stammt aus einer INRIX-Untersuchung von 2017 in zehn großen deutschen Städten. Rheine wurde nicht untersucht. Auch ein pauschaler Anteil des Parksuchverkehrs von 30 bis 40 Prozent ist für Rheine nicht nachgewiesen. Großstadtwerte sind keine tragfähige Grundlage für eine flächendeckende Regelung in Rheine einschließlich Mesum, Elte, Hauenhorst oder Rodde.

5.2 Unfallentwicklung in Rheine

Die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs bleibt eine wichtige Aufgabe. Aus den verfügbaren Daten folgt jedoch nicht, dass der ruhende Verkehr die Hauptursache der Rheiner Verkehrssicherheitsprobleme ist.

Für Rheine lassen sich in den geocodierten Daten des Unfallatlas für 2023 bis 2025 insgesamt 26 von 1.012 Unfällen mit Personenschaden dem Unfalltyp „ruhender Verkehr“ zuordnen. Das entspricht rund 2,6 Prozent. Die 14 Fahrrad- und vier Fußgängerunfälle dieses Typs führten in diesen Daten jeweils zu leichten Verletzungen. Das widerlegt nicht jede Belastung durch parkende Fahrzeuge, wohl aber die These, die Unfallstatistik rechtfertige eine stadtweite Parkraumreduzierung.

5.3 Aussagekraft der bundesweiten Langzeitstatistik

Zwischen 1991 und 2025 ging die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland um rund 75 Prozent und die Zahl der Verletzten um rund 27 Prozent zurück, obwohl die Zahl aller polizeilich erfassten Unfälle leicht stieg. Zugleich bleibt die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer eine wichtige Aufgabe. Die bundesweite Entwicklung belegt jedoch weder, dass kostenloses Parken eine wesentliche Ursache der Rheiner Unfalllage ist, noch dass die beantragten Maßnahmen die örtliche Verkehrssicherheit verbessern würden.

Deutschland	Unfälle gesamt	mit Personenschaden	Verletzte	Getötete
1991	2.311.466	385.147	505.535	11.300
2025	2.521.977	297.364	371.109	2.832
Veränderung	+9,1 %	-22,8 %	-26,6 %	-74,9 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Straßenverkehrsunfälle - lange Reihe und endgültige Ergebnisse 2025. Die bundesweite Reihe erlaubt keine unmittelbare Ursachenübertragung auf Rheine.

6 Unverhältnismäßige Reichweite der Forderungen

6.1 Widersprüchlicher räumlicher Geltungsanspruch

Die Anregung wechselt zwischen dem gesamten Gemeindegebiet, verdichteten Wohn- und Geschäftsbereichen und einzelnen Konfliktlagen. Damit bleibt unklar, in welchen Gebieten welche Maßnahmen tatsächlich gelten sollen.

6.2 Keine Differenzierung nach örtlichen Verhältnissen

Eine einheitliche Vorgabe für Innenstadt, Wohnquartiere, Gewerbegebiete und ländlich geprägte Ortsteile wäre sachlich nicht gerechtfertigt. Aus einzelnen Konflikten oder allgemeinen verkehrspolitischen Zielen folgt keine Notwendigkeit einer flächendeckenden Reduzierung oder Bewirtschaftung des Parkraums.

7 Fehlende Folgen-, Kosten- und Umsetzungsprüfung

Die Anregung enthält keine belastbare Betrachtung der Folgen einer Umsetzung. Nicht untersucht werden insbesondere:

- Investitionen in Beschilderung, Parkscheinautomaten, digitale Systeme und bauliche Umgestaltungen,
- zusätzlicher Personalbedarf für Verkehrsüberwachung, Planung, Betrieb und Unterhaltung,
- Ausweichverkehr und Verlagerungen in benachbarte Straßen oder Quartiere,
- Auswirkungen auf Anwohnerschaft, Menschen mit Behinderung, Beschäftigte und Pendler,
- Folgen für Handel, Dienstleistungen, Handwerk, Pflege- und Lieferverkehre,
- soziale Wirkungen von Parkgebühren sowie mögliche Ausgleichs- und Ausnahmebestimmungen.

Dieser Abschnitt betrifft nicht den unter Ziffer 4 beschriebenen Aufwand zur Herstellung einer Entscheidungsgrundlage, sondern die zusätzlichen finanziellen, personellen und verkehrlichen Folgen einer späteren Umsetzung der geforderten Maßnahmen.

8 Bisherige Erfolge und laufende Maßnahmen

Der von der Anregung vermittelte Eindruck kommunaler Untätigkeit ist unzutreffend. Rat und Verwaltung haben in den vergangenen Jahren Konzepte beschlossen beziehungsweise umgesetzt, konkrete Maßnahmen realisiert und weitere Vorhaben vorbereitet. Dazu gehören

insbesondere:

Maßnahme	erreichter Stand	Bedeutung
Klimaschutzteilkonzept Radverkehr	Ratsbeschluss 2020; 131 verortete und priorisierte Einzelmaßnahmen.	Eine gesamtstädtische Strategie ist vorhanden und wird schrittweise umgesetzt.
Umsetzung Radverkehr	Rückbau störender Sperrpfosten, Verbesserungen u. a. an Lindenstraße und EmsAuenRadweg, zusätzliche Abstellanlagen sowie Planung weiterer Fahrradstraßen.	Die Verwaltung setzt konkrete Verbesserungen um.
Radweg Kettelerufer	Grundhafte Erneuerung im Herbst 2024; Landeszuwendung 164.000 Euro.	Qualitative Verbesserung einer wichtigen Radwegeverbindung.
Fahrradstraßen	Steinfurter Str, Kopernikusstr,....	
Fußverkehrs-Checks	Seit dem geförderten Check 2020 stadtteilweise fortgeführt; Einbeziehung wichtiger Schulwege.	Systematische Ermittlung und Beseitigung örtlicher Defizite.
Bonifatiusstraße / Stufenstraße	Barrierefreier und fußverkehrsgerechter Umbau aus dem Beteiligungsprozess des Fußverkehrs-Checks.	Konkrete Verbesserung für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen.
AGFS-Mitgliedschaft	Rheine wurde 2022 in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW aufgenommen.	Belegt kontinuierliche Aktivität und externe Anerkennung, ohne weiteren Handlungsbedarf auszuschließen.
Parkraumkonzept Innenstadt	Für 2026/2027 im Rahmenplan vorgesehen: Bestandsaufnahme zu Verhalten, Auslastung und Kosten sowie Prüfung von Steuerung und Umnutzung.	Die sinnvolle, ergebnisoffene Prüfung ist bereits im passenden räumlichen Maßstab vorgesehen.
Europa-Viertel	Erster Mobilitäts-Hub im Bau, weitere vorgesehen; rund 200 Pkw-Stellplätze je Hub sowie Sharing-, Lade- und Lieferfunktionen.	Innovative Mobilität wird in einem geeigneten neuen Quartier bereits praktisch umgesetzt.

Hinzu kommt die konkrete Planung für Esperlohstraße und Veltruper Straße. Dort werden Straßenbreiten, Radverkehr, Sicherheit und Parkraumbedarf abschnittsbezogen abgewogen. Gerade die unterschiedlichen Lösungen zeigen, warum pauschale Vorgaben fachlich nicht überzeugen.

8.1 Berechtigte Teilanliegen werden bereits aufgegriffen

Die Ablehnung bedeutet nicht, dass sämtliche angesprochenen Probleme verneint werden. Illegales Gehwegparken ist grundsätzlich unzulässig. Wo Gehwege tatsächlich blockiert, Restbreiten unterschritten oder Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen behindert werden, ist ein priorisiertes Einschreiten geboten. Dafür braucht es konkrete Schwerpunkte, dokumentierte Verstöße und eine nachvollziehbare Vollzugsplanung. Ebenso können Parkgebühren oder die Umwandlung einzelner Stellplätze in nachgewiesen belasteten Gebieten sinnvoll sein. Der Innenstadt-Rahmenplan benennt sowohl ausreichende Kapazitäten und Überkapazitäten an vielen Tagen als auch teilweise Suchverkehr und Umnutzungspotenziale. Genau deshalb ist ein Parkraumkonzept vorgesehen, das zunächst Nutzerverhalten, Auslastung und Kosten untersucht und erst anschließend Maßnahmen vorschlägt.

Ein sachgerechter Teilgedanke macht die methodisch und räumlich überzogene Gesamtfor-

derung jedoch nicht beschlussreif.

9 Gründe für die unmittelbare Ablehnung ohne weitere Ausschussverweisung

Eine Überweisung an den Bau- und Mobilitätsausschuss ist weder zur Sachverhaltsaufklärung noch zur Vorbereitung der Grundsatzentscheidung erforderlich. Der Rat kann die Anregung auf Grundlage der vorliegenden Informationen ablehnen. Maßgeblich sind folgende Gründe:

- Die Grundsatzentscheidung ist reif. Die vorgelegte Begründung trägt die verlangte flächendeckende Regelung nicht. Die Entscheidung, einen solchen gesamtstädtischen Auftrag nicht auszulösen, bedarf keiner weiteren fachlichen Vorberatung.
- Es fehlt ein abgrenzbarer fachlicher Prüfauftrag. Die Anregung bezeichnet weder konkrete Straßen noch ein Untersuchungsgebiet oder messbare Ziele. Der Fachausschuss müsste Gegenstand, räumliche Reichweite, Datenbedarf und Prüfmaßstäbe erst neu bestimmen.
- Der Fachausschuss müsste die Anregung inhaltlich neu fassen. Die unter Ziffer 4 beschriebenen Lücken könnten nur durch einen neuen, ressourcenintensiven Untersuchungsauftrag geschlossen werden. Dies wäre nicht mehr die Beratung der vorliegenden Anregung, sondern die Entwicklung eines anderen Arbeitsprogramms.
- Die sachlich sinnvollen Themen sind bereits verankert. Radverkehrskonzept, Fußverkehrs-Checks, Innenstadt-Rahmenplan, Parkraumkonzept und projektbezogene Straßenplanungen bieten die zuständigen Verfahren für konkrete Fragen.
- Eine Verweisung würde Doppelarbeit erzeugen. Sie würde zusätzliche Vorlagen-, Beratungs- und Prüfaufwände auslösen, obwohl kein ungeregeltes Planungsfeld und kein konkreter, entscheidungsfähiger Maßnahmenvorschlag vorliegt.
- Eine Verweisung würde ein falsches Signal setzen. Sie könnte als institutionelle Bestätigung der nicht belegten gesamtstädtischen Problemdiagnose verstanden werden. Pauschale und polarisierende Begründungen dürfen nicht ohne ausreichende Tatsachengrundlage einen neuen kommunalen Planungsauftrag auslösen.
- Die Ablehnung blockiert keine Problemlösung. Konkrete Gefahrenstellen, illegales Gehwegparken und nachgewiesener Parkdruck können weiterhin innerhalb bestehender Zuständigkeiten und beschlossener Konzepte bearbeitet werden.

Schlussfolgerung: Der Rat kann eine einseitige Problembeschreibung zurückweisen, ohne die Ziele von Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zurückzuweisen. Verantwortliche Mobilitätspolitik muss zwischen Stadtteilen, Straßenfunktionen und Lebenslagen unterscheiden.

10 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Der Ablehnungsbeschluss verursacht keine zusätzlichen unmittelbaren Haushalts- oder Personalaufwendungen. Die von der Anregung verlangte gesamtstädtische Untersuchung und Umsetzung würde demgegenüber bislang nicht bezifferte Aufwendungen für Erhebung, Planung, Beteiligung, Beschilderung, technische Bewirtschaftung, Kontrollen, Umbauten und Folgemaßnahmen auslösen. Eine belastbare Bezifferung ist mangels räumlicher und sachlicher Konkretisierung nicht möglich.

Die bereits beschlossenen oder vorgesehenen Maßnahmen werden innerhalb ihrer jeweiligen Haushalts- und Projektbeschlüsse fortgeführt. Für das Parkraumkonzept Innenstadt weist der Rahmenplan für 2026/2027 einen Kostenansatz von 50.000 Euro aus.

11 Gesamtabwägung

Die Anregung greift mit Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität berechnete Anliegen auf. Sie verbindet diese jedoch mit einer einseitigen und polarisierenden Problemdefinition, überträgt nicht passende externe Zahlen auf Rheine und leitet aus einer nicht belegten gesamtstädtischen Diagnose weitreichende Maßnahmen ab.

Um die Forderungen überhaupt sachgerecht beurteilen zu können, müsste die Verwaltung zunächst ein umfangreiches gesamtstädtisches Erhebungs- und Planungsprojekt einleiten. Dafür fehlt ein hinreichend konkreter Anlass. Zugleich werden die sachlich berechtigten Teilfragen bereits in bestehenden, räumlich passenden Verfahren bearbeitet.

Die unmittelbare Ablehnung ist deshalb sachlich folgerichtig. Sie verhindert Doppelstrukturen und eine unverhältnismäßige Bindung begrenzter Verwaltungsressourcen. Die Verwaltung setzt die beschlossenen Maßnahmen für Rad- und Fußverkehr, Barrierefreiheit, Verkehrsplanung und eine bedarfsgerechte Parkraumsteuerung fort. Konkrete, nachgewiesene Probleme bleiben Gegenstand der bestehenden Planungen und Vollzugszuständigkeiten.

12 Alternativen

Zustimmung zur Anregung: nicht empfohlen, da Reichweite, Kosten, Nebenfolgen und örtliche Tatsachengrundlage ungeklärt sind.

Weiterverweisung an einen Fachausschuss: nicht empfohlen, da sie faktisch einen neuen gesamtstädtischen Untersuchungsauftrag auslösen, bestehende Planungen überlagern und die nicht belegte Problemdiagnose institutionell aufwerten würde.

Anlage: Einwohnerantrag § 24 GO NRW - Parkraumbewirtschaftung