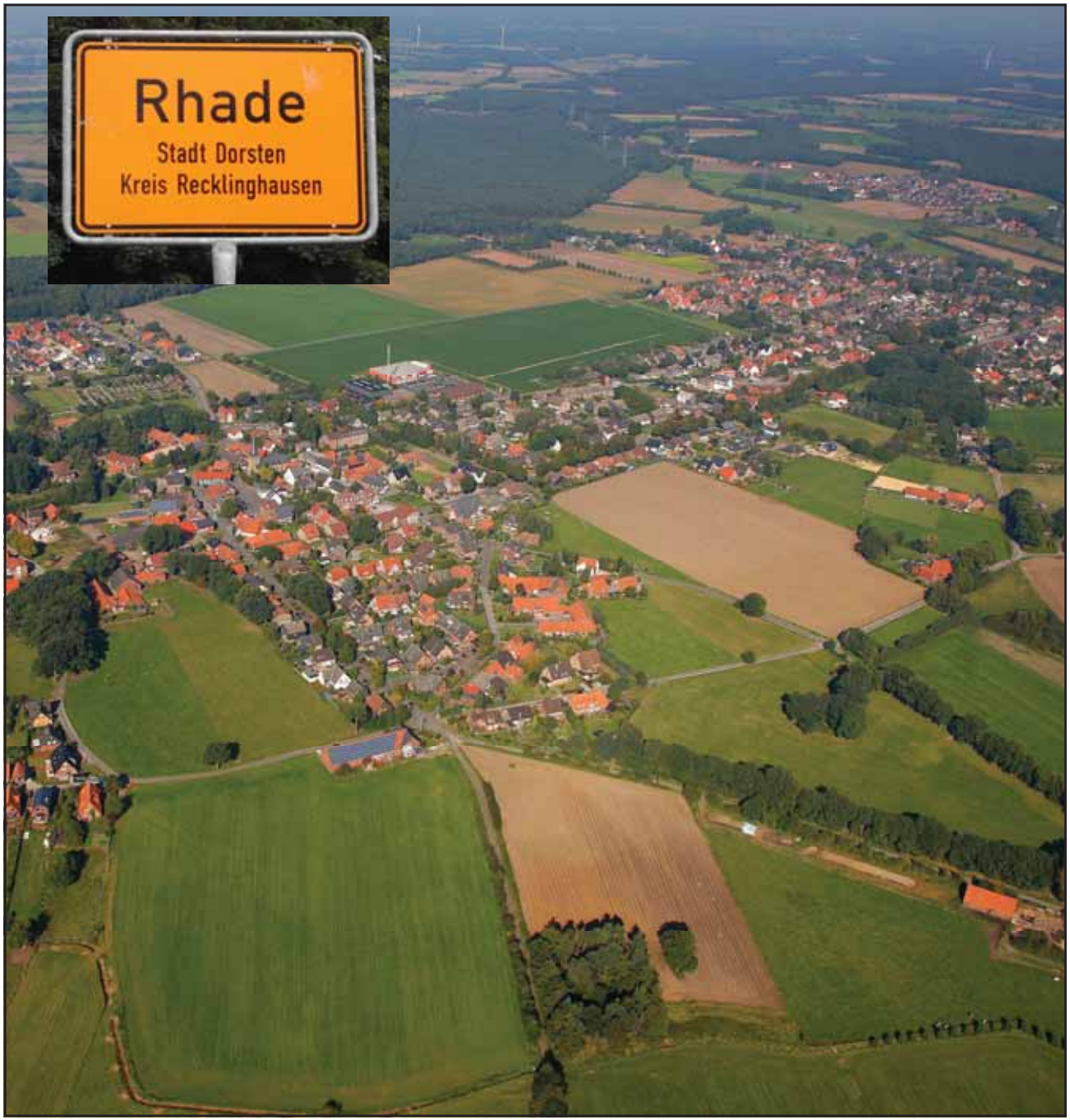


Stadt Dorsten
Der Bürgermeister

Entwurf
März 2013

Rahmenplanung Rhade

Stadtteilentwicklungskonzept

Beiträge zur Stadtplanung

Der Bürgermeister Techn. Dezernat
Planungs– und Umweltamt 2013

Impressum

Herausgeber:	Stadt Dorsten Planungs- und Umweltamt Stadtplanungsabteilung
Verfasserin:	Regina Danielzik
Begleitender Arbeitskreis:	Johannes Albersmann Thomas Boos Detlef Brand Stephan Dierkes Frank Dittmann Friedhelm Fragemann Hans-Willi Niemeyer Hans-Jürgen Reitmeyer Stefan Risthaus Thomas Schöller Achim Schrecklein Dirk Schult Rainer Thieken Sandra Uphues
Druck:	Hauptamt

Entwurfsfassung
Dorsten, 03/2013

Inhaltsverzeichnis

I.	**Einleitung**	**S. 5**
I.1	**Strukturelle Ausgangssituation** Raumabgrenzung, Siedlungsräumliche Gegebenheiten, Stadtentwicklungsziele, Nutzungsstruktur, Siedlungsgeschichte, Strukturelle Entwicklungen, Siedlungsstruktur der 3 Teilbereiche	**S. 5**
I.2	**Rhade in Zahlen** Demografische Entwicklung, Fläche, Statistik, Ausstattung	**S. 11**
I.3	**Erarbeitungsprozess** Auftrag, Arbeitskreis, Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsveranstaltungen, Workshops, Fragebogenaktion, Arbeit des Arbeitskreises	**S. 19**
II.	**Planinhalte**	**S. 29**
II.1	**Dorfkernentwicklung**	**S. 23**
II.2	**Verkehr**	**S. 29**
II.3	**Freiraum**	**S. 37**
II.4	**Baulandentwicklung**	**S. 43**
II.5	**Soziales**	**S. 48**
II.6	**Wirtschaft**	**S. 52**
III.	**Zusammenfassung**	**S. 54**
III.1	**Planungs- und Entwicklungsziele**	**S. 56**
IV.	**Ausblick**	**S. 57**

I. Einleitung

Ortseingang Rhade, Foto: Stadt Dorsten

Für den Ortsteil Rhade soll ein Rahmenplan erarbeitet werden. Der Rahmenplan ist ein Planungsinstrument, um die Entwicklungspotentiale des Ortsteils auszuloten und Perspektiven für dessen zukünftige Nutzung in groben Zügen darzustellen.

Nachdem der Flächennutzungsplan die städtebaulichen Zielvorstellungen im Jahr 2009 für die Gesamtstadt definiert hat, ist nun der Zeitpunkt gekommen, diese Ziele weiter zu konkretisieren und die städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten von Rhade darzustellen.
Mit der vorliegenden Rahmenplanung strebt die Stadt die Entwicklung eines Leitbildes, von Handlungsleitlinien und von Visionen für die künftige Entwicklung des Ortsteils an.

Die städtebauliche Rahmenplanung ist als Koordinierungselement zwischen der vorbereitenden Planung des Flächennutzungsplanes und der verbindlichen Planung der Bebauungspläne zu sehen.
Damit schließt der städtebauliche Rahmenplan die Maßstabslücke zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan.

Er soll im Rahmen von Selbstbindungsverpflichtung als sogenannte informelle Planung angenommen und als Grundlage für künftige Planungs- und Maßnahmenentscheidungen herangezogen werden. Der Status als informelle Planung bewirkt jedoch, dass die Inhalte in der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.

Die städtebauliche Rahmenplanung dient der Vorbereitung konkretisierender Entscheidungen der zuständigen Gremien.
Dabei ist die Rahmenplanung kein starres Korsett, sondern flexibel für Neuentwicklungen und sollte immer wieder auf seine Aktualität hin überprüft werden.

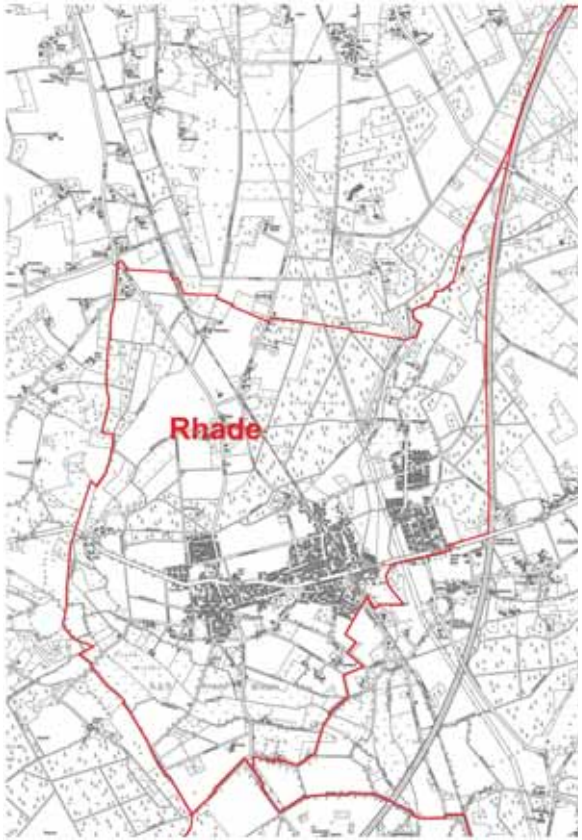
Am 01.06.2010 hat der Umwelt- und Planungsausschuss beschlossen für alle Ortsteile der Stadt Dorsten Rahmenpläne zu erstellen. Den Auftakt soll der Ortsteil Rhade bilden.

I.1 Strukturelle Ausgangssituation

Dorsten ist eine Mittelstadt am Rande des Ruhrgebietes. Die rund 77.000 Einwohner leben in elf Stadtteilen mit urbanen, aber auch dörflichen Strukturen. Von der Lage am Rande des Ruhrgebietes profitieren sowohl der nahe Ballungsraum als auch die Dorstener Bürgerinnen und Bürger: Denn kurze Wege und eine optimale Verkehrsanbindung zu den Zentren und den Kultur- und Sportstätten im Revier kommen Bürgerschaft und Gästen zugute - andererseits verfügt Dorsten über cirka 80 Prozent Acker- und Waldflächen und empfiehlt sich daher als leicht erreichbarer Erholungsschwerpunkt für das Ruhrgebiet.

Die Stadt Dorsten liegt im Kreis Recklinghausen im Norden der Emscher Lippe-Region. Die historische Kernstadt bildet das Zentrum des heutigen Hauptsiedlungsbereiches an der Lippe. Zahlreiche Ortsteile, wie auch der Stadtteil Rhade wurden im Laufe des letzten Jahrhunderts eingemeindet.
Dorsten grenzt von Norden im Uhrzeigersinn betrachtet an die Städte bzw. Gemeinden Heiden, Reken, Haltern, Marl, Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop und Schermbeck. Geprägt wird das 171 km² große Stadtgebiet durch landwirtschaftliche Flächen, die 50 % des Stadtgebietes ausmachen,

I.1 Strukturelle Ausgangssituation



Stadtteilabgrenzung, Quelle: Stadt Dorsten

sowie Waldflächen (27 %). Der Siedlungsanteil beträgt ca. 11 %.

Die Ost-West-Ausdehnung erstreckt sich über 11 km, in Nord-Süd-Richtung sind es 20 km. Die tiefste Stelle liegt mit 27 m über NN in der Lippeniederung, die höchste mit 122 m über NN in der „Hohen Mark", einer Hügellandschaft, die sich als prägender Naturraum über ein Drittel des Stadtgebietes erstreckt.

Raumabgrenzung
Rhade ist ein Ortsteil von Dorsten, etwa 12 km vom Stadtkern entfernt. Er liegt am nördlichen Rand von Dorsten, eingebettet in eine bäuerlich strukturierte Kulturlandschaft im Übergang zum Münsterland.

Der Stadtteil weist aufgrund seiner räumlichen Lage eine deutliche Eigenständigkeit mit vorhandener Grundversorgung an sozialen Einrichtungen sowie mit Dienstleistungen auf.

Siedlungsräumliche Gegebenheiten
Heute ist Rhade als agrarisch strukturiertes Dorf eine gute Adresse für junge Familien, die sich den dörflichen Traditionen des Ortsteils gerne anschließen.

Dank der reich gegliederten Kulturlandschaft bietet der Dorstener Norden mit dem Naturpark Hohe Mark nicht nur Naherholungsfunktion, er stellt vielmehr ein stark frequentiertes, regionales Erholungsgebiet dar.

Stadtentwicklungsziele
Schon im Flächennutzungsplan wurden die Stadtentwicklungsziele grob formuliert. „Zur Erhaltung der ländlich-dörflichen Prägung des Ortsteils und zur Sicherung der vorhandenen Infrastruktur ist das Wohnungsangebot und die Versorgungssituation unter Wahrung des Naturerlebnisraumes im Dorstener Norden zu verbessern".

Besonderes Augenmerk ist auf Veränderungsprozesse im historischen Dorfkern zu richten.

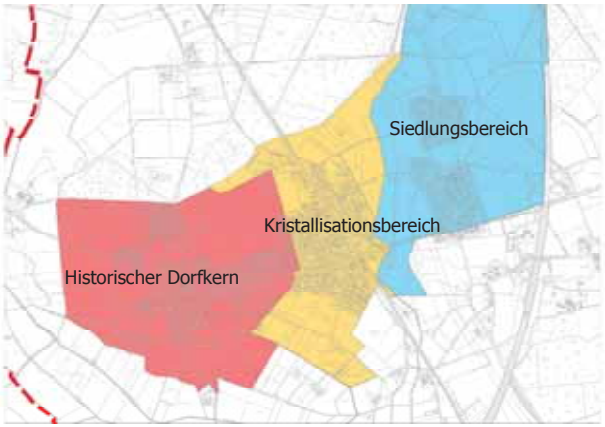
Nutzungsstruktur
Der Stadtteil Rhade stellt sich nicht als geschlossener Siedlungskörper dar, sondern lässt sich in drei Teilzonen gliedern, die durch den Verlauf der K 13 (Erler Straße / Lembecker Straße) miteinander in West-Ost-Richtung bandartig verbunden sind.

I.1 Strukturelle Ausgangssituation

„Historischer Dorfkern"
Bei der Stärkung und Weiterentwicklung des alten Dorfkerns ist zwischen dem Erhalt schutzwürdiger Strukturen, wie z.B. dem dörflichen Charakter mit landwirtschaftlichen Hofstellen, Baudenkmälern oder bedeutenden Grünelementen, und einer Attraktivitätssteigerung durch Neubebauung im Stadtteil zu vermitteln. Bedingt durch den Strukturwandel und einem immer stärker hervortretenden Schwerpunkt auf Wohnnutzung wurde der Kernbereich durch Neubaumaßnahmen nachverdichtet. Hinzu kamen Baugebiete, die den Altbestand nach Norden erweiterten.

„Kristallisationsbereich Bahn"
In Zuordnung zur Bahnlinie und dem Bahnhof entwickelte sich im Verlauf der Erler Straße / Lembecker Straße eine lockere Bebauung mit Wohn- und handelsgewerblichen Nutzungen. Darüber hinaus entstanden in jüngerer Zeit Wohngebiete, welche hinsichtlich ihrer Ausdehnung den Kernbereich des Dorfes übertreffen.

„Siedlungsbereich Stuvenberg / Kalter Bach"
Der Siedlungsbereich Stuvenberg ist von der Schwerpunktbebauung des Stadtteils deutlich getrennt und stellt einen eigenständigen Siedlungsansatz im Osten des Stadtteils dar. Die Siedlung Stuvenberg wird dauerhaft den Charakter eines separaten Wohngebietes behalten.



Teilbereiche Rhades, Quelle: Stadt Dorsten

Der bandartigen Gliederung des Stadtteils in mehrere Siedlungsansätze, die zu großen Entfernungen innerhalb der Ortslage Rhade geführt haben, sollte mit raumbildenden Maßnahmen stärker entgegengewirkt werden.

Siedlungsgeschichte

Rhade ist seit 1975 ein Stadtteil von Dorsten

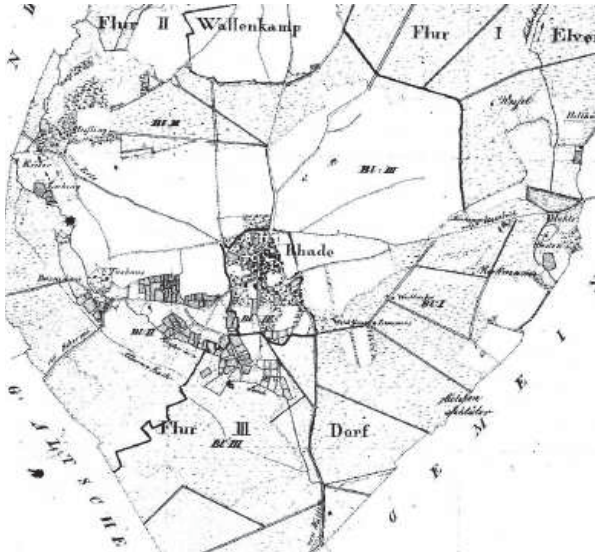
Name und Wappen
Der Name bezieht sich auf die Entstehung des Ortes durch das Roden von Waldflächen um Platz für die Siedlung und von Wiesen- und Ackerflächen zu schaffen. Das in den 1930er Jahren verliehene Wappen spiegelt diese Entstehungsgeschichte wider: In einem zweigeteilten Feld (oben blau, unten gold) weist ein Baumstumpf auf das Roden hin.

Wappen Rhade, Quelle: Wikipedia

Geschichte
Im 13. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt, gehörte Rhade zunächst zum östlich gelegenen Lembeck.
1489 erfolgte die Abpfarrung und es entstand die Kirchengemeinde St. Urbanus mit der im Ortszentrum gelegenen Kirche.

I.1 Strukturelle Ausgangssituation

Weiterhin gehörte das Dorf zur Herrlichkeit Lembeck und die Besitzer des dortigen Schlosses verfügten in Rhade über zahlreiche Ländereien und Besitztümer, so z. B. über den Mühlenteich mit der Mühle, an der noch heute das Wappen der Herren von Lembeck (als Kopie) angebracht ist.



Rhade 1822, Historische Karte, Quelle: Stadt Dorsten

War die Einwohnerzahl über Jahrhunderte relativ konstant, so setzte mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Gelsenkirchen - Winterswijk (Niederlande) im Jahr 1880 ein wirtschaftlicher Aufschwung ein, der sich auch im Anstieg der Bevölkerungszahlen widerspiegelt. Die Landstraße ins westliche Erle wurde 1902, diejenige nach Lembeck 1906 fertiggestellt. 1921 erfolgte der Anschluss ans Stromnetz.
Von den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs blieb Rhade weitestgehend verschont. Historische Bausubstanz fiel vor allem den Abrissen und Modernisierungen in der Nachkriegszeit zum Opfer. So wurde in den 1960er Jahren das Klothsche Kötterhaus am Kirchplatz, ein stattlicher Fachwerkbau, und in den 1970er Jahren das Stauwehr der Mühle samt Mühlrad abgerissen. Schließlich fiel in den 1980er Jahren das Pfarrhaus der Abrissbirne zum Opfer.
Der Heimatverein Rhade hält heute die Erinnerung an das alte Rhade durch Informationstafeln wach und hat neben der Mühle ein Vereinshaus errichtet.
Am 1. Januar 1975 wurden im Zuge der kommunalen Neuordnung Nordrhein-Westfalens die Gemeinden der ehemaligen Herrlichkeit Lembeck (mit Ausnahme von Erle) aufgelöst und der ehemals kurkölnischen Stadt Dorsten im Vest Recklinghausen angegliedert.
Heute hat der Stadtteil eine durchaus unterschiedliche Struktur, die sich in den Debatten über eine Zuordnung Rhades zum Münsterland oder zum Ruhrgebiet, widerspiegelt. Ehemals war das relativ kleine Dorf Rhade mit seiner ländlichen Prägung, trotz der Nähe zum Ruhrgebiet, kulturhistorisch sehr eindeutig dem Münsterland zuzurechnen.

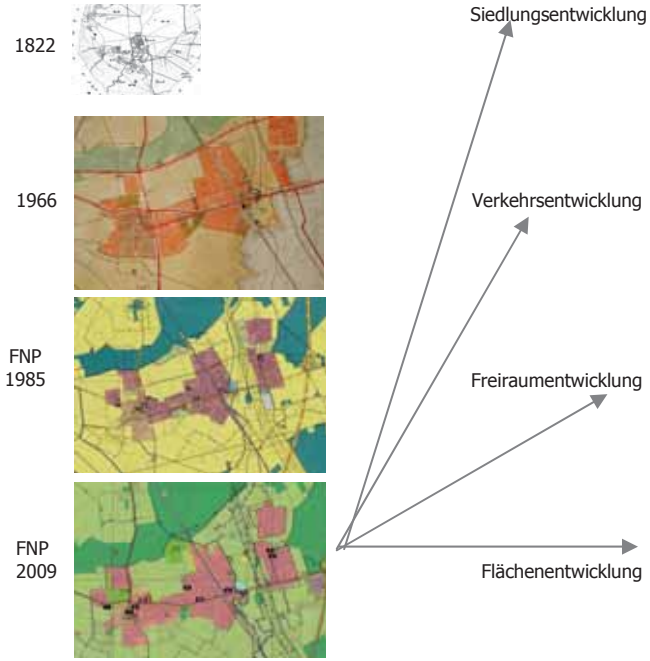
Mit der Ausdehnung der Siedlung "Stuvenberg" am Rande Rhades bzw. im Stadtteil Lembeck, wuchs die Einwohnerzahl Rhades in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts rasant. Neben der Vernichtung der historischen Bausubstanz im damaligen Zeitgeist der Modernisierung, konnte Rhade durch die Verlagerung des Siedlungsschwerpunktes in Richtung Bahnhof und z. T. Stuvenberg, seinen dörflichen Charakter schwer wahren.

Wie im gesamten Münsterland führten die Agrarreformen der Nachkriegszeit mit ihren Flurbereinigungen zur Vernichtung der Lebensräume vieler Tier- und Pflanzenarten. So wurde z.B. im Westen ein Teilabschnitt des Rhader Baches mit mäandrierenden Verlauf und großen Bestand an Auenbewaldung begradigt und abgeholzt.
Auch die Tendenz hin zu einer industriellen Agrarproduktion zieht sich bis in die heutige Zeit und verschärft das Problem einer im Verschwinden begriffenen ländlichen Kulturlandschaft. *(Quelle: Wikipedia)*

I.1 Strukturelle Ausgangssituation

Siedlungsstruktur der 3 Teilbereiche

Entwicklungsoptionen



Entwicklungen im Flächennutzungsplan, Quelle: Stadt Dorsten

Historischer Ortskern

Im alten Dorfkern mit seinen baulichen Ergänzungen überwiegt die historische Bausubstanz mit einer Mischnutzung einschließlich landwirtschaftlicher Hofstellen. Bedingt durch den Strukturwandel und einem immer stärker hervortretenden Schwerpunkt auf Wohnnutzung wurde der Kernbereich durch Neubaumaßnahmen nachverdichtet. Hinzu kamen Baugebiete, die den Altbestand nach Norden erweiterten.

Aufgrund der hier vorhandenen Infrastruktur (insbesondere Gemeinschaftseinrichtungen wie Schule, Kirche, Gemeindehaus, Senioreneinrichtungen usw.) und aus der siedlungsgeschichtlichen Prägung heraus gilt das besondere Augenmerk auf die Stärkung und Weiterentwicklung des Ortskerns zu richten. Hierbei ist zwischen dem Erhalt schutzwürdiger Strukturen (Baudenkmäler, dörflicher Charakter durch Hofstellen im Ortskern, Grünelemente) und einer Attraktivitätssteigerung durch Neubebauung, Umnutzung usw. zu vermitteln. Insgesamt sollte das Hauptgewicht zukünftiger Bautätigkeit in diesem Bereich liegen, ohne gewachsene und wertvolle Dorfrandbereiche völlig aufzugeben. In diesem Bereich soll auch in Zukunft der Schwerpunkt der Versorgungsfunktionen liegen - in Analogie zur Konzentration künftiger Neubaugebiete zur Wohnnutzung.

Der zentrale Versorgungsbereich (Entwicklungskonzept zur Steuerung des Einzelhandels in der Stadt Dorsten, Stadt Dorsten 2009) ist in diesem Bereich verortet und verbindet das Nahversorgungszentrum an der Erler Straße mit dem historischen Quartier rund um die Urbanuskirche, in welchem sich kleinteilige Laden- und Dienstleistungsnutzungen befinden. Hier sollen Austauschprozesse zwischen Handel einerseits und Kultur und Bildung andererseits möglich sein.

Der Flächennutzungsplan `09 weist in diesem Bereich den für Rhade größten Anteil der Siedlungserweiterungen aus. Die Flächen an der Lembecker Straße, Ringstraße / Debbingstraße und Erweiterung Schlehenweg bieten insgesamt ein Potenzial

möglicher Wohnbauflächen von ca. 3 ha. Eine gemischte Baufläche in der Größenordnung von ca. 2,2 ha (Höfer Weg) im Bereich des Nahversorgungszentrums für ein Nebeneinander von nicht störendem Gewerbe und Wohnen soll die städtebauliche Entwicklung für die nächsten 15 Jahre abrunden.
Rhade weist im Jahr 2009 noch etwa 100 Baulücken aus, die sich überwiegend innerhalb rechtsverbindlicher Bebauungspläne befinden (Ermittlung Stadt Dorsten, September 2009). Angesichts der Tatsache, dass seit dem Jahr 2000 verstärkt Bebauungspläne und Abrundungs- oder Ergänzungssatzungen in dem historischen Ortskern entwickelt wurden, sind mehr als 40 % aller ermittelten Baulücken hier zu finden.
Der durch den demografischen Wandel bedingte allgemeine Bevölkerungsrückgang macht sich in der Entwicklung und Inanspruchnahme von Bauflächen innerhalb eines Bebauungsplans bemerkbar.
Während die Baugrundstücke des 1995 entwickelten Bebauungsplangebiet Dorsten Nr. 109 „Dillenweg" innerhalb von zwei Jahren zu 90 % vermarktet werden konnten, ist für das im Jahr 2000 entwickelte Baugebiet Dorsten Nr. 142 „Hakenweg / Wulderheideweg", das in etwa die gleiche Größe hat, dieses Vermarktungspotenzial innerhalb von 9 Jahren (bis zum Jahr 2009) nicht erreicht.

Kristallisationsbereich Bahn
Mit dem Kernbereich im wesentlichen durch straßenbegleitende Bebauung an der Erler Straße / Lembecker Straße verbunden, hat sich in die Zuordnung zur Bahnlinie bzw. zum Haltepunkt des Nahverkehrs ein Siedlungskomplex aus mehreren Wohnbaugebieten überwiegend neueren Ursprungs entwickelt, der hinsichtlich seiner Ausdehnung den Kernbereich des Dorfes übertrifft.
Entlang der Lembecker Straße zwischen Bahnlinie und Dillenweg haben sich Nahversorgungs- und Dienstleistungsbetriebe etabliert, die die Versorgung der östlichen Siedlungsgebiete übernehmen.
In diesem Bereich sind rd. 25 Baulücken vorhanden. Durch die Aufhebung des seit 1957 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Dorsten-Rhade Nr. 1 „Kiebitzberg" im Bereich Bogenstraße / Am Mühlenteich können auch hier durch Innenverdichtung zusätzliche Baumöglichkeiten entstehen.
Da der städtebaulichen Zielvorstellung entsprechend das Hauptgewicht der Wohnbauerweiterungen in dem historischen Ortskern stattfinden soll, sieht der Flächennutzungsplan `09 nur Ergänzungen im Bereich Moerser Straße und Feldstraße in der Größe von insgesamt ca. 1,5 ha vor.

Wohngebiet Stuvenberg
Von der Schwerpunktbebauung Rhades klar getrennt zeigt sich der Bereich Stuvenberg als eigenständiger Siedlungsansatz im Osten des Stadtteils. Da eine Verdichtung und Erweiterung den städtebaulichen Zielvorstellungen widerspräche, wurde auf Erweiterungsflächen im FNP `09 verzichtet. Gleichwohl sind in dem Bereich noch ca. 25 Baulücken vorhanden.

Obwohl es in Rhade eine große Anzahl an Baulücken gibt, wird die Notwendigkeit bestehen, innerhalb des Zeitrahmens des Rahmenplanes neue Baugebiete zu entwickeln. Der Grund liegt darin, dass nicht alle Baulücken dem Markt zur Verfügung stehen. Vielfach werden Baugrundstücke als Erbteil und / oder Alterssicherung gesehen. Die Anforderungen an Wohnflächengrößen und die Qualität der Wohnungen steigen weiter, die Haushaltsgrößen verringern sich, so dass davon auszugehen ist, dass zukünftig weiterhin Bauflächen durch Bebauungspläne zu entwickeln sind.

I.2. Rhade in Zahlen

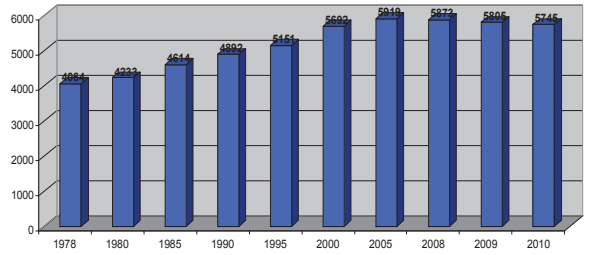
Demografische Entwicklung

„Weniger, älter, bunter". Mit diesen Worten wird die zunehmende und sich beschleunigende Veränderung der Gesellschaft oft beschrieben.

Mit den gesellschaftlichen Veränderungen verändert sich auch die Nachfragestruktur:

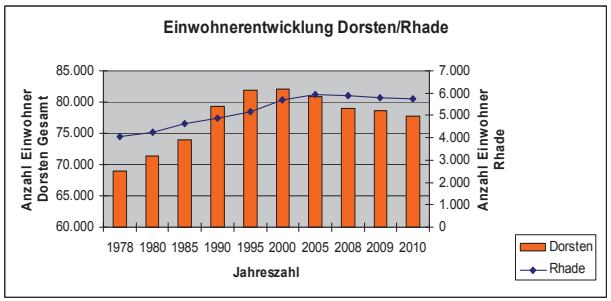
- Der Bedarf an zusätzlichen großen Baugebieten sinkt,
- die Anforderungen an das Wohnen verändern sich,
- Handelsformen verändern sich.

Die Anzahl der Einwohner von Rhade stieg kontinuierlich an. Seit Ende des 2. Weltkrieges stieg die Einwohnerzahl von 1.591 im Jahr 1949 bis auf 5.919 zum Ende 2005 an. Seitdem ist die Bevölkerung rückläufig (siehe Abb. unten).



Einwohnerentwicklung in Rhade von 1978 bis 2010; Quelle: Statistikstelle der Stadt Dorsten

Im Verhältnis zur Gesamtstadt verläuft der Bevölkerungsrückgang jedoch verhaltener.



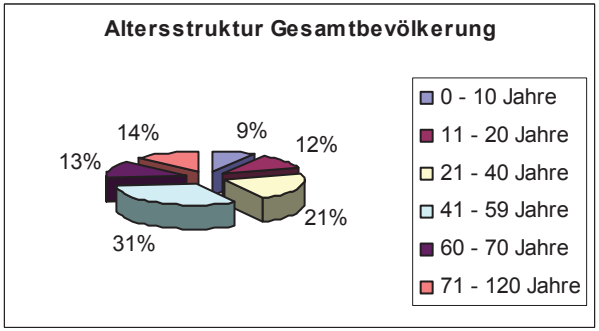
Einwohnerentwicklung, Quelle: Stadt Dorsten

Einwohner der 3 Teil-Bereiche von Rhade:
(Stand 31.12.2012)

A: Historischer Dorfkern	(2.237 Einwohner)
B: Kristallisationsbereich Bahn	(1.804 Einwohner)
C: Am Stuvenberg	(1.605 Einwohner)
Gesamt:	**5.646 Einwohner**

Altersstruktur in Dorsten Gesamteinwohnerzahl absolut (Stand Mai 2011)

0-10 Jahre	6.994
11-20 Jahre	9.031
21-40 Jahre	16.546
41-59 Jahre	24.281
60-70 Jahre	10.140
71-120 Jahre	10.542
Gesamt	**77.543**

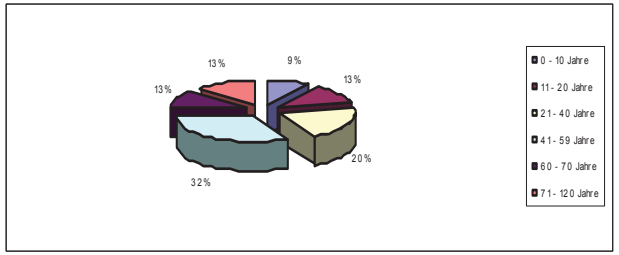


Altersstruktur der Gesamtbevölkerung in der Stadt Dorsten, Stand Mai 2011; Quelle: Stadt Dorsten

I.2 Rhade in Zahlen

Altersstruktur in Rhade Absolut (Stand Mai 2011)

0-10 Jahre	528
11-20 Jahre	719
21-40 Jahre	1.172
41-59 Jahre	1.853
60-70 Jahre	724
71-120 Jahre	725
Gesamt	**5.721**

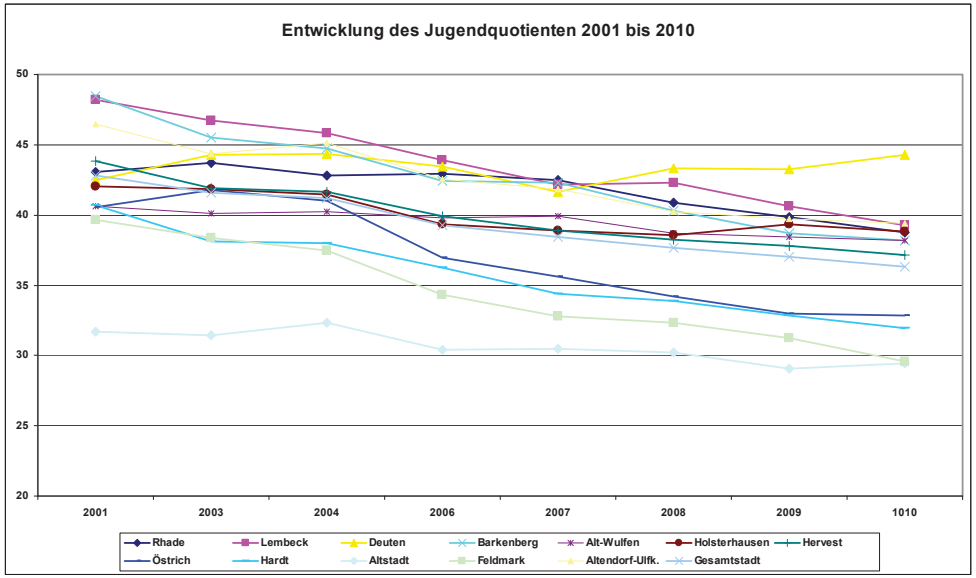


Altersstruktur der Bevölkerung im Ortsteil Rhade, Stand Mai 2011; Quelle: Stadt Dorsten

Einwohnerstatistik:
50,59 % (2.893) weiblich,
49,41 % (2.828) männlich

Einwohner mit Migrationshintergrund:
82 (1,41 %), gesamt
50 % (41) weiblich,
50 % (41) männlich

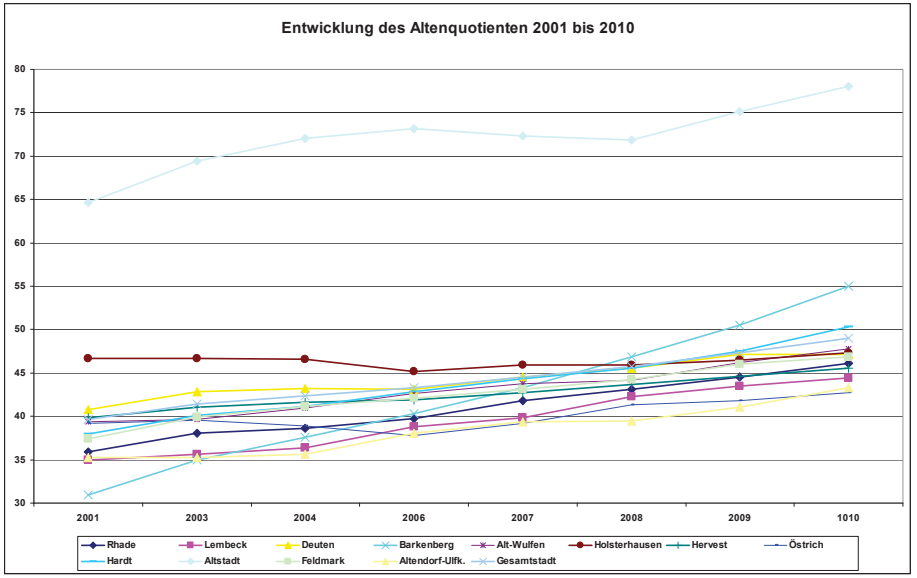
Jugendquotient (unter 20- Jährige je 100 der 20- bis 64- Jährigen)
Der Jugendquotient verdeutlicht das Verhältnis von unter 20- Jährigen zu den 20- bis 64- Jährigen in einer Kommune. Bei einem Quotienten von 33 stehen 33 unter 20- Jährige 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren gegenüber.



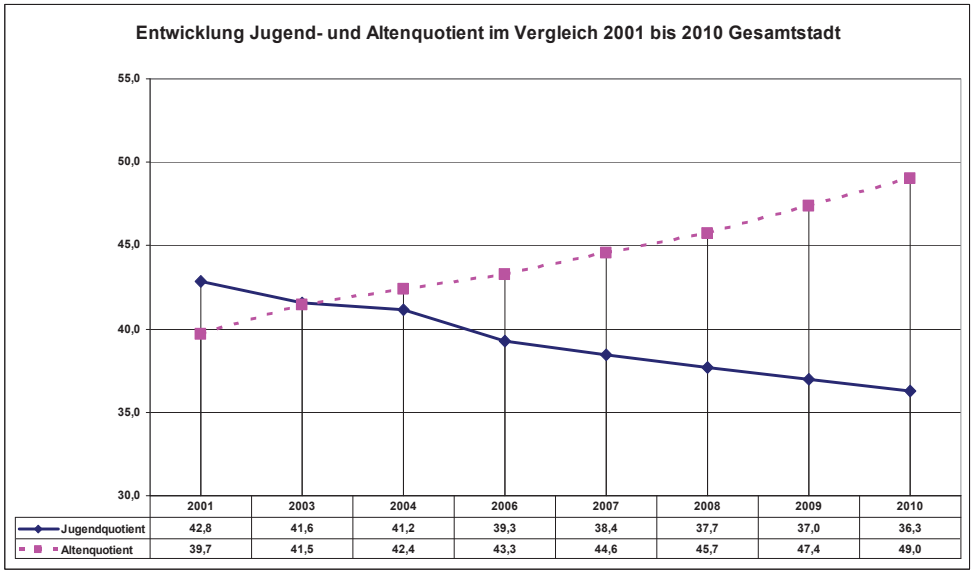
Entwicklung des Jugendquotienten 2001 bis 2010; Quelle: Stadt Dorsten

Altenquotient (über 65-Jährige je 100 der 20- bis 64-Jährigen)
Der Altenquotient verdeutlicht das Verhältnis über 65- Jährigen zu den 20- bis 64- Jährigen in einer Kommune. Bei einem Quotienten von 50 stehen 50 über 65- Jährige 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren gegenüber.

Wie aus den vorherigen Tabellen ersichtlich ist, verändert sich die Altersstruktur in der Weise, dass der Anteil älterer Bürger zunimmt, während der Anteil der jüngeren Bevölkerung abnimmt.



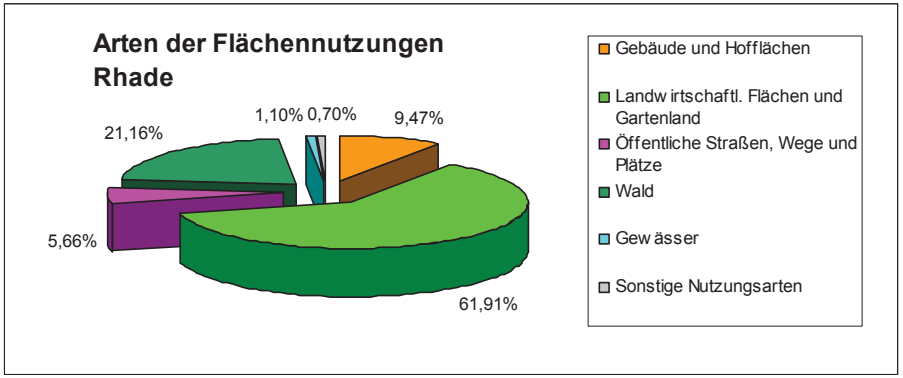
Entwicklung des Jugendquotienten 2001 bis 2010; Quelle: Stadt Dorsten



	2001	2003	2004	2006	2007	2008	2009	2010
Jugendquotient	42,8	41,6	41,2	39,3	38,4	37,7	37,0	36,3
Altenquotient	39,7	41,5	42,4	43,3	44,6	45,7	47,4	49,0

Entwicklung Jugend- und Altenquotienten 2001 bis 2010 in der Gesamtstadt; Quelle: Stadt Dorsten

I.2 Rhade in Zahlen



Flächennutzungen 2010, Quelle: Stadt Dorsten

Arten der Flächennutzungen	Rhade m ²	Rhade %
Gebäude und Hofflächen	1.240.742	9,47%
Landwirtschaftl. Flächen und Gartenland	8.114.740	61,91%
Öffentliche Straßen, Wege und Plätze	742.542	5,66%
Wald	2.773.457	21,16%
Gewässer	144.094	1,10%
Sonstige Nutzungsarten	92.231	0,70%
Gesamt	13.107.806	100,00%

Flächennutzungen 2010, Quelle: Stadt Dorsten

Flächendaten
Flächengröße:

Dorsten	17.120 ha
Rhade	1.310 ha

Siedlungsdichte (2010)
Rhade: 5.745 EW / 13,1 km² = 438 EW / km²
Dorsten: 77.694 EW/ 171,2 km² = 454 EW / km²

Städtebauliche Integration:
Versorgung (Stand 2009)
Größe des zentralen Versorgungsbereiches: 5,79 ha
Anzahl der Betriebe der Nahversorgung gesamt: 29
Verkaufsfläche gesamt: 4.410 m²
Anzahl der Leerstände: 8
Fläche Leerstände: 550 m² (12,47 %)
Betriebe innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs gesamt: 103,
davon:

- Einzelhandel, Dienstleistungen: 30 (29,1 %)
- Banken, Versicherungen, Immobilien, Marketing: 21 (20,4 %)
- Gesundheitsdienste: 10 (9,7 %)
- Elektronik, Informatik, Technik: 5 (4,9 %)
- Gewerblicher Bereich: 35 (34,0 %)
- Sport und sonstige: 2 (1,9 %)

(Daten 2009)
Landwirtschaftliche Betriebe: 15 im Jahr 2005

Städtebauliche Planung

- Baulücken für Wohnen: ca. 100 (Ermittlung 2009)
- Anzahl rechtsverbindliche Bebauungspläne: 13, davon 12 für Wohnen, Festsetzungen als reine und allgemeine Wohngebiete mit Doppel- und Einzelhäusern mit ein- bis zweigeschossiger Bebauung

I.2 Rhade in Zahlen

- Anzahl Satzungen: 5 als gemischte / einfache Wohnbebauung nach § 34 oder § 35 BauGB

- Flächenneuausweisungen nach Flächennutzungsplan:
- Erweiterung Schlehenweg: 0,7 ha
- Ringstraße: 1,1 ha
- Lembecker Straße: 1,1 ha
- **Gesamt Wohnen: 2,9 ha**

- Höfer Weg: 2,2 ha

(als gemischte Bauflächen)
Entwicklungsflächen insgesamt 5,1 ha

Bildung
Kindergärten:
- Anzahl Kinder 0-3 Jahre: 149 (31.12.2012)
- Anzahl Kinder 4-6 Jahre: 127
- Anzahl Kindergartenplätze: 157, davon 18 U3-Plätze (Stand August 2012)
- Kath. St. Urbanus-Kindergarten, Fröbelweg 2 (85 Plätze, davon 10 U3-Plätze)
- Kommunaler Kindergarten Rhade, Am Stuvenberg 40 (72 Plätze, davon 8 U3-Plätze)
- Kommunaler Kindergarten Rhade, Am Stuvenberg 49 (13 Plätze in 2011, 0 Plätze für 2012 geplant)

Vergleich zu Gesamt-Dorsten: Kindergartenjahr 2012/ 2013
38 Einrichtungen, 2.228 Plätze, davon 374 U3-Plätze

Prognose:
Es wird davon ausgegangen, dass in den nächsten Jahren im Schnitt 150 Kindergartenplätze benötigt und belegt werden.

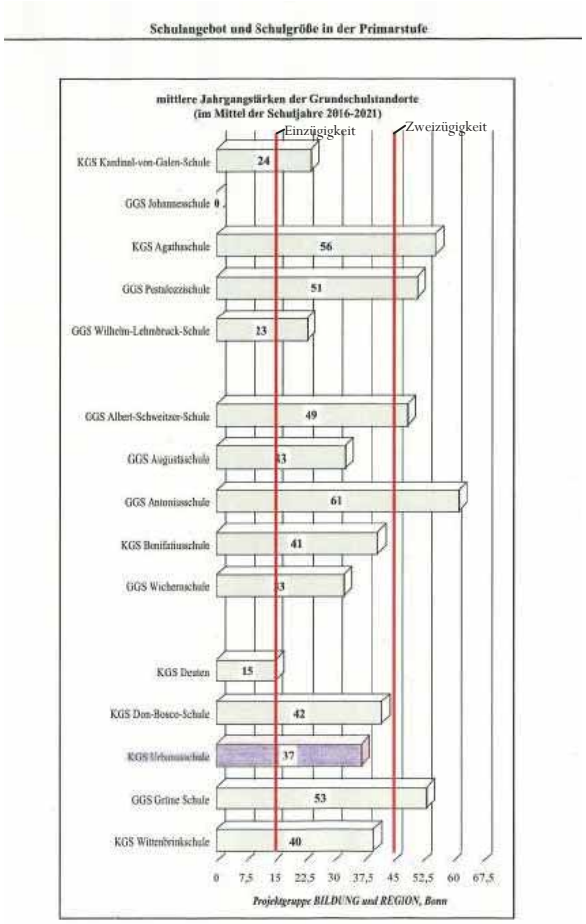
Ende 2012 leben 149 Kinder unter 3 Jahren (U3) in Rhade. Nach den neuesten Prognosen wird dieser Wert rückläufig sein und sich zwischen 106 und 112 Kindern bis zum Jahr 2015 bewegen.
Bei den unter 3-jähigen Kindern geht man von einer Betreuungsrate von 30% aus. Diese Rate soll in 2013 auf 35 % steigen.

Ende 2012 leben 127 Kinder im Alter über 3 Jahren (Ü3) bis zum Eintritt in die Schule. Nach den neuesten Prognosen wird dieser Wert ebenso leicht rückläufig sein und sich zwischen 122 und 106 Kindern bis zum Jahr 2015 bewegen.
Für 99 % der Kinder von 3 Jahren bis ins schulpflichtige Alter soll ab 2012 / 2013 ein Kindergartenplatz zur Verfügung stehen.

Schulen:
- Kath. Bekenntnisgrundschule St. Urbanus, Erler Straße 41 (Schülerzahlen 2011 / 2012: 187 Schüler, 2012 / 2013: 184)
Die Schülerzahlen sind seit 2006 rückläufig und werden weiter zurück gehen. Während im Jahr 2006/ 2007 noch 325! Schüler unterrichtet wurden, waren es 2011/2012 nur noch 187 Schüler . Nach den Prognosen werden im Schuljahr 2015/2016 nur noch 152 Schüler im Grundschulbereich in Rhade unterrichtet.

Der Schulstandort ist jedoch gesichert.

I.2 Rhade in Zahlen



Schulangebot und Schulgröße in der Primarstufe, Quelle: Schulentwicklungsplan Stadt Dorsten

Die St. Urbanusschule in Rhade liegt mit einer mittleren Jahrgangsstärke von 37 Schülern im mittleren Segment der Zweizügigkeit.

Spielmöglichkeiten:
16 Spielplätze bei 14.293 m² Spielfläche
Anzahl Kinder/Jugendliche: 1.315
Spielfläche je Kind/Jugendlicher: 10,87 m²

Sportplätze:
- Sportanlage Dahlenkamp, Dillenweg 115:

2 Sportplätze, Skateranlage Rhade, Tennisverein Rhade e.V., Schießgruppe Rhade, Entwicklung zum Sport und Freizeitzentrum („Verein der Zukunft"), Voraussetzung zur Erweiterung sind gegeben
- „Alter Sportplatz"
- Sporthalle Urbanusschule, Erler Straße 32

Vereine:
- Basketball: SV Rhade-Basketball, Winkelstr. 57
- Fußball: FC Schwarz-Grün Rhade, Urbanusring 8,
- Sportfreunde Rhade, Bogenstraße 18
- Fitness/Gymnastik/Turnen: SV Rhade, Winkelstraße 57
- Frauen Fitness, Feldstraße 26a,
- Sportfreunde Rhade-Frauen- und Kinderturnen, Bogenstraße 18,
- Frauen-/ Männersport-Gymnastik, Neuer Grund 16
-Tanz- und Trachtengruppe,
-Heimatverein Rhade, Sandstraße 3

Weitere Vereine:
Kirche, Sport, Musik, Stammtische, Gemeinnützig, Wirtschaft, Politik

Verkehrs-Infrastruktur
ÖPNV-Verbindungen: 209, TB 209, 295
Bahnhof Rhade: vom historischen Dorfkern ca. 1,3 km entfernt
Autobahn 31 Anschlussstelle Dorsten-Lembeck: ca. 2,6 km vom Dorfkern entfernt

Kirchliche Infrastruktur
- Kath. Kirchengemeinde St. Urbanus, Urbanusring 19
- Gemeindezentrum St. Ewald, Am Stuvenberg 54
- TOT Jugendheim Rhade, Urbanusring 17
- Carola-Martius-Haus, Freizeitheim, Urbanusring 17
- Evangelische Kirchengemeinde Holsterhausen, Bezirk Rhade (Heilig-Geist-Kirche) Dillenweg 11
- Kath. Friedhof St. Urbanus, Höfer Weg

I.2 Rhade in Zahlen

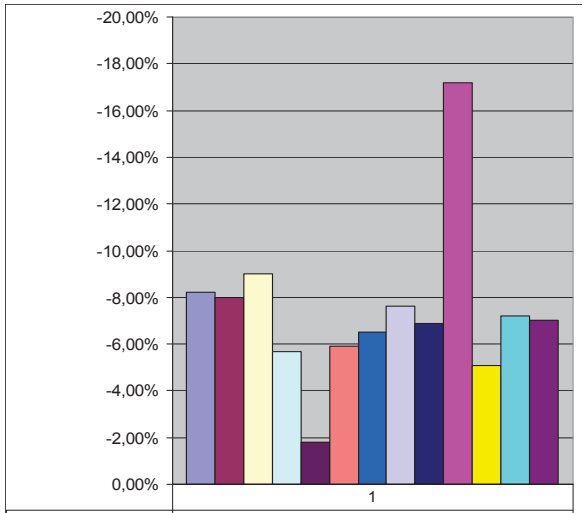
Altersgerechte Infrastruktur:

Anzahl Senioren 65-74 Jahre: 602
Anzahl Senioren 75 und älter: 504

Betreuung:
- Senioren- und Pflegeheim: „Haus der Geborgenheit" MANTRA (48 Plätze, 2 Kurzzeitpflege)
- Ambulante Dienste: ambulanter Pflegedienst „Haus Lebensquelle"
- Seniorenwohnungen: 30 Wohneinheiten
- Ambulant betreutes Wohnen: 12 Wohneinheiten
- Seniorenbegegnung: Seniorenclub St. Urbanus
- Seniorensport: Gymnastik ab 60 Jahre (Mehrzweckhalle)

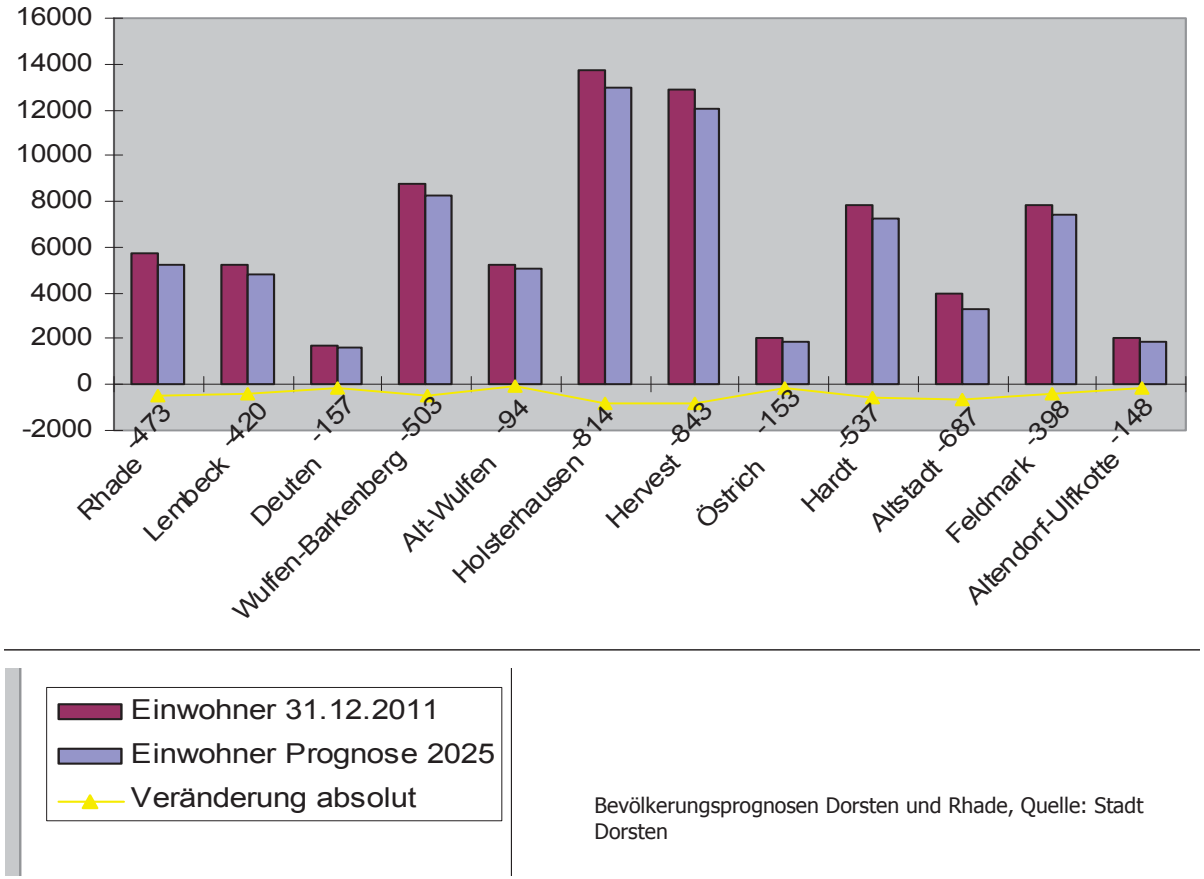
I.2 Rhade in Zahlen

Bevölkerungsentwicklung 2011-2025 in Prozent (Ermittlung Stadt Dorsten)



Rhade	-8,20%
Lembeck	-8,00%
Deuten	-9,00%
Wulfen-Barkenberg	-5,70%
Alt-Wulfen	-1,80%
Holsterhausen	-5,90%
Hervest	-6,50%
Östrich	-7,60%
Hardt	-6,90%
Altstadt	-17,20%
Feldmark	-5,10%
Altendorf-Ulfkotte	-7,20%
Gesamtstadt	-7,00%

Bevölkerungsentwicklung bis 2025 absolut (Ermittlung Stadt Dorsten)



Bevölkerungsprognosen Dorsten und Rhade, Quelle: Stadt Dorsten

I.3 Erarbeitungsprozess

Auftrag
Arbeitskreis
Mit dem Beschluss des Umwelt- und Planungsausschusses vom 01.06.2010 wurde für die Arbeiten an der Rahmenplanung Rhade eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die die Verwaltung unterstützen soll. Beschlossen wurde außerdem, dass eine öffentliche Auftakt- und Abschlussveranstaltung im Sinne einer Zukunftswerkstatt stattfinden soll.

Fraktion	ord. Mitglied	stellv. Mitglied
CDU	Ratsherr Risthaus	Ratsherr Thieken
CDU	Herr Albersmann	Ratsherr Brand
CDU	Ratsfrau Uphues	Herr Dierckes
SPD	Ratsherr Schrecklein	Ratsherr Schult
SPD	Herr Niemeyer	Ratsherr Fragemann
FDP	Herr Dittmann	Ratsherr Boos
GRÜNE	Ratsherr Reitmeyer	Herr Schöller

Ständige Mitglieder des politischen Arbeitskreises

Der Arbeitskreis arbeitet mit einer Besetzung 3-2-1-1 (7er Modus) aus Mitgliedern des Rates bzw. eines Fachausschusses. Der Arbeitskreis kann im Einzelfall themenbezogen Bürger mit Sachkunde hinzuziehen. Von dieser Möglichkeit wurde bei fast allen Arbeitskreissitzungen Gebrauch gemacht.

Als Mitglieder der Verwaltung nahmen an den Arbeitskreissitzungen teil:

- Herr Lohmann, Frau Danielzik, tlw. Herr Lohse und
- vereinzelt Frau Dieckmann, Herr Lehmann, Herr Deutsch. Zu den Themen Freiraum, Verkehr, Dorfkernentwicklung, Soziales und Wirtschaft wurde der Arbeitskreis von den Fachämtern unterstützt. Der Bürgermeister hat die Einleitung zu den Öffentlichkeitsveranstaltungen gegeben.

Der Arbeitskreis hat sich im 2-Monats-Rhythmus getroffen, um die in der Auftaktveranstaltung angesprochenen Themen weiter zu intensivieren und Ideen und Maßnahmen für den Ortsteil festzulegen.

Die Anregungen, die aus der Auftaktveranstaltung sowie Bürgeranregungen, die an die Verwaltung und die Arbeitskreismitglieder herangetragen wurden, sind bei diesen Treffen ausführlich diskutiert worden. Als Ergebnis wurde jeweils ein Maßnahmenplan / Maßnahmenkatalog entwickelt, der in die Rahmenplanung übernommen wurde.

Bürgerbeteiligung
Die Bürgerbeteiligung fand auf verschiedenen Ebenen statt.
Entsprechend dem Beschluss des Umwelt- und Planungsausschusses wurden Öffentlichkeitsveranstaltungen durchgeführt.

Die Auftaktveranstaltung fand am 24.11.2010 in Rhade statt. Insgesamt nahmen 35-40 Personen an der Veranstaltung teil. In Workshops wurden die wichtigsten Herausforderungen an die Stadtteilentwicklung herausgearbeitet.

Im Anschluss an die Auftaktveranstaltung wurde eine Fragebogenaktion gestartet, bei der die Probleme im Ortsteil und die Zufriedenheit / Verdrossenheit der Bürger mit ihrem Ortsteil zu erfahren war.

Im Internet wurde die ganze Zeit über den Verlauf und die Themen, die der jeweilige Arbeitskreis behandelt, berichtet. Auch bestand an die Bürger das Angebot sich an dem Erarbeitungsprozess

über das Internet zu beteiligen.

Zu den Arbeitskreissitzungen wurden Bürger mit Sachkunde eingeladen. Insgesamt nahmen 17 Bürger an den 8 (nichtöffentlichen) Arbeitskreissitzungen teil.

Die zweite Öffentlichkeitsveranstaltung fand am 13.10.2011 ebenfalls in Rhade mit ca. 50 Bürgern statt, die zu den Themen Verkehr, Freiraum und Dorfkernentwicklung in Gruppen diskutierten und anschließend die Ergebnisse im Plenum vorstellten.

Unterstützung erhielt die Arbeit des Arbeitskreises durch Bürgerversammlungen der SPD und der CDU, die Bürgerstammtische bzw. Bürgersprechstunden im Vorfeld zu den Themen der Sitzungen abhielten und die Anliegen der Bürger in den Arbeitskreis einbrachten.

Auftaktveranstaltung
Am 24.11.2010 fand in Rhade die öffentliche Auftaktveranstaltung zur Rahmenplanung Rhade statt.

STADT DORSTEN
ZUKUNFTSWERKSTATT
RAHMENPLAN - RHADE

Einladung zur Auftaktveranstaltung

Mittwoch, 24.11.2010, 17.30 Uhr
Pfarrzentrum der St. Ewald-Kirche, Am Stuvenberg 54 in Rhade

Bürgermeister Lambert Lütkenhorst lädt alle Rhader Bürgerinnen und Bürger zu einer Veranstaltung rund um die Zukunft des Ortsteils Rhade ein.
Dabei geht es um Fragen wie: Was gefällt Ihnen an Rhade? Was ist Ihnen wichtig? Welche Mängel müssen in Ihrem Stadtteil behoben werden? Mit der Rahmenplanung wollen wir gemeinsam Entwicklungsziele für Rhade festlegen. Nach einer Einführungsinformation werden Arbeitsgruppen gebildet, deren Ergebnisse abschließend im Plenum vorgestellt werden.

Über Ihre Beteiligung freuen wir uns.

Hrsg. Stadt Dorsten/ Der Bürgermeister,11-2010
Planungs- und Umweltamt der Stadt Dorsten

Plakat Auftaktveranstaltung, Quelle: Stadt Dorsten

Foto Auftaktveranstaltung, Quelle: Dorstener Zeitung

Nach der Begrüßung durch den Bürgermeister, Herrn Lütkenhorst, der Vorstellung der Mitglieder des Arbeitskreises und einer Erläuterung der Zielsetzung des Rahmenplanes Rhade, erfolgte die Bildung von Workshops zu den Themen Verkehr, Wirtschaft, Freiraum, Stadtteilentwicklung, Bildung und Soziales.

100 Wünsche für Rhade
Auftaktveranstaltung der „Zukunftswerkstatt Rahmenplanung Rhade"

Pressenotiz, Quelle: Dorstener Zeitung

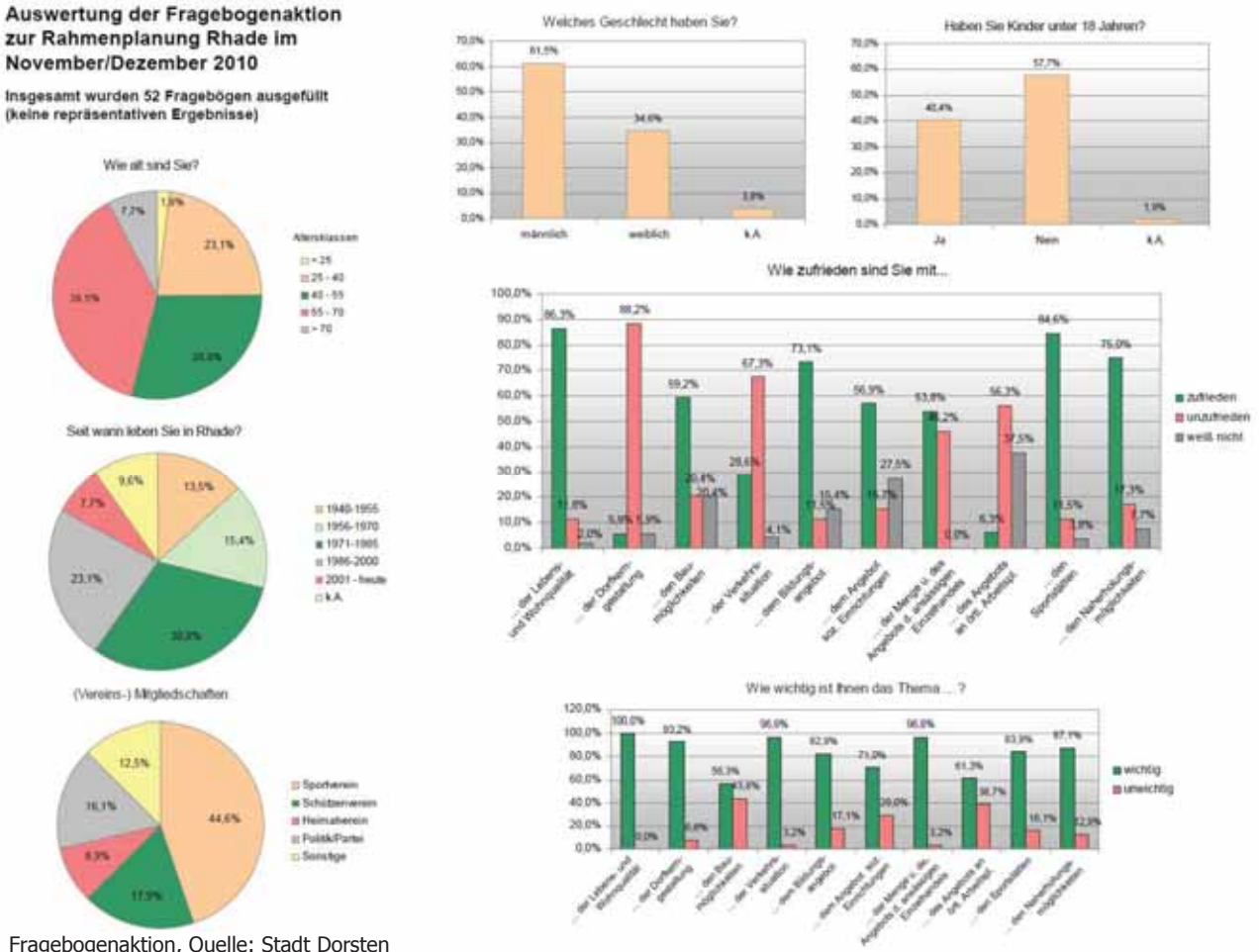
I.3 Erarbeitungsprozess

Hier wurden die Probleme des Ortsteils ausgelotet und Entwicklungspotentiale definiert. Mit viel Engagement und Sachkunde wurden in den Arbeitsgruppen Ideen und Vorschläge zur Weiterentwicklung des Ortsteils eingebracht, die danach im Plenum vorgestellt wurden. Die in den Arbeitsgruppen entwickelten Ideen und Vorschläge bildeten die Grundlage für die Arbeit des Arbeitskreises Rahmenplanung Rhade.

Fragebogenaktion

Mit der Auftaktveranstaltung wurde eine Fragebogenaktion eingeleitet.

Der Fragebogen wurde zusätzlich von 24.11.2010 bis 24.12.2010 ins Internet gestellt. Dort konnte er ausgefüllt werden und anonym an die Stadtverwaltung gesandt werden. Insgesamt wurden 52 Fragebögen ausgefüllt. Das ergibt zwar keine re-



Fragebogenaktion, Quelle: Stadt Dorsten

präsentativen Ergebnisse, aber Tendenzen lassen sich durchaus daraus ableiten.

Bemerkenswert ist, dass fast 95 % der Befragten sehr gern (60 %) oder gern (35 %) in Rhade leben. 87 % der Befragten sind mit der Lebens- und Wohnqualität zufrieden. Wohingegen 88 % der Befragten mit der Dorfkerngestaltung und 67 % mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Das genaue Ergebnis der Fragebogenaktion ist den Grafiken zu entnehmen:

Arbeit des Arbeitskreises

Die Themen der Auftaktveranstaltung sowie die Ergebnisse der Workshops und der Fragebogenaktion bildeten das Gerüst, auf dem der Arbeitskreis seine Arbeit aufbauen konnte. Weitere Anregungen und zusätzliche Informationen der Bürger vervollständigten das Wissen über die Probleme des Ortsteils.

Insgesamt hat sich der Arbeitskreis zwischen November 2010 und März 2012 zehn Mal getroffen, um die Entwicklungsziele für die Rahmenplanung festzulegen.

Der Erarbeitungsprozess mündete letztendlich in der zeichnerischen Umsetzung dieser Ziele in der Rahmenplanung.

In den folgenden Kapiteln werden die Themen und die Stadtentwicklungsziele für den Ortsteil Rhade erläutert.

II.1 Dorfkernentwicklung

Dorfkernentwicklung—Chancen und Möglichkeiten
Der historische Dorfkern erstreckt sich ringförmig um die Urbanuskirche und den ehemaligen kreisförmigen Friedhof.

Gebäudebestand 1982 und heutiges Straßen- und Wegenetz, Quelle: Heimatkalender der Herrlichkeit Lembeck,1983

Um die Kirche herum gruppieren sich kleinteilige Baukörper mit Wohn- und Geschäftshäusern, öffentliche Einrichtungen, wie das Carola-Martius-Haus, sowie nordwestlich der Schützenstraße landwirtschaftliche Hofstellen. Durch die offene, kleinteilige Bebauung mit einer Vielzahl an denkmalgeschützten Gebäuden und den landwirtschaftlichen Hofstellen hat der Dorfkern seinen ländlichen Charakter weitgehend behalten.

Das Thema Dorfkernentwicklung wird von den Rhader Bürgerinnen und Bürgern als ein sehr wichtiges Thema angesehen, das sensibel zu behandeln ist.

Die Meinungen bewegen sich im Spannungsfeld zwischen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und fehlender Parkplätze.
Fehlentwicklungen hin zur Beliebigkeit sollten steuernd verhindert werden. Es ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Strukturen bewahrt bleiben.

Kirchplatz

Kirchplatz, Foto: Stadt Dorsten

Der Platz entlang des Urbanusrings unterteilt sich in zwei Teilbereiche, denen unterschiedliche Funktionen zugewiesen werden sollten.

Der Platz um das prägendste Gebäude Rhades, der St. Urbanus-Kirche bildet aufgrund der Lage und der Nutzungen den Ortsmittelpunkt. Die Mehrzahl der Gemeinbedarfseinrichtungen befindet sich in diesem Bereich.

Der historische Dorfkern rund um die Urbanus-Kirche ist zu schützen.
Durch eine Erweiterung des Platzes unter Einbeziehung des Carola-Martius-Hauses und des Soggebergschen Hauses kann mit der Funktionszuweisung als öffentlicher Raum und Ort der Begegnung ein Ort der Identität, der auch für Märkte oder Veranstaltungen zu nutzen ist, entstehen.

Die städtebauliche Qualität ist unter Bewahrung der dörflichen Struktur durch eine Belebung und Attraktivitätssteigerung aufzuwerten.
Verbesserungen in der Aufenthaltsqualität sind durch Ausgestaltung der Pflasterungen und Stadtmöblierungen wie Bänke, Beleuchtungen, Fahrradständer sowie durch Bepflanzungen zu erreichen.
Der Verkehr sollte weitestgehend aus dem Bereich herausgehalten werden und ist auf den reinen

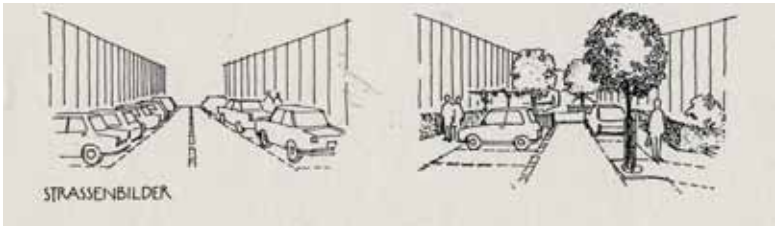
Parkplatzflächen am Urbanusring, Foto: Stadt Dorsten

Anliegerverkehr zu beschränken.
Eine klare Gliederung zu dem südlichen Platzbereich ist unbedingt erforderlich und dient einer besseren Orientierung.
Der südliche Bereich wird hauptsächlich als ungeordnete Parkplatzfläche genutzt. Er zeichnet sich durch eine fehlende bauliche Fassung und einen hohen Versiegelungsgrad aus. Die vorhandenen Pkw-Stellplätze wirken sich zudem negativ auf das Raumempfinden aus. Eine tatsächliche Ausgestaltung des Raumes gibt es nicht. Die Funktionszuweisung als Parkplatzfläche ist aufgrund des Bedarfs an Stellplätzen erforderlich, jedoch ist dieser Bereich städtebaulich aufzuwerten.

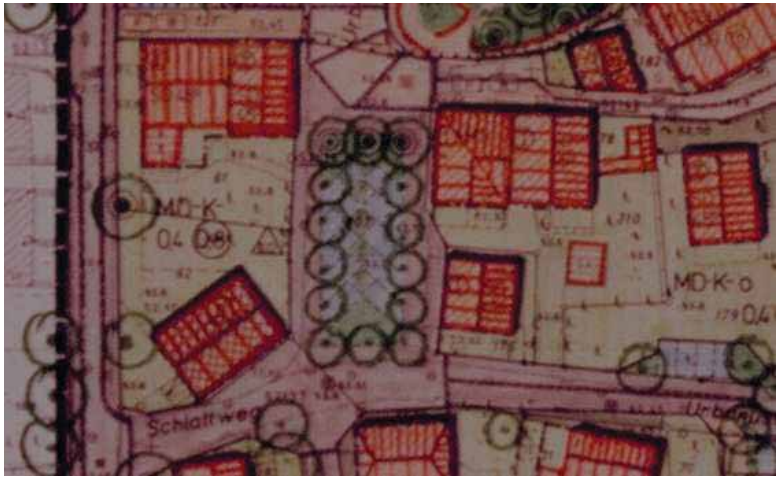
Debbingstraße
Die Debbingstraße zeichnet sich durch ungeordnetes Nebeneinander zwischen Fahrbahn, Gehweg und Parkplatzflächen aus. Durch historische Bebauung sind die Gehwege an manchen Stellen eingeengt. Vielfach wird auf den Gehwegen geparkt.

Über eine Verbesserung der Situation der Debbingstraße wurde im Arbeitskreis ausführlich diskutiert.
Die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs ist unbedingt erforderlich, wobei Fußgänger und Radfahrer eine stärkere Berücksichtigung finden sollten.

Die Aufenthaltsqualität der Debbingstraße ist gering, der Versiegelungsgrad hoch und es gibt



Gestaltung und Anlage von Stellplätzen im Straßenraum, Quelle: Prinz



Bebauungsplanentwurf, Quelle: Stadt Dorsten

II.1 Dorfkernentwicklung

Debbingstraße, Foto: Stadt Dorsten

kaum Gestaltungselemente.
Sie weist Gestaltungsmängel im Straßenraum auf sowie fehlende Möblierung.

Die Schaffung eines attraktiven Straßenraumes einschließlich einer sicheren und ansprechenden Fuß- und Radwegeführung ist das erklärte Ziel der städtebaulichen Planung.
Fahrbahn und Fußgängerbereiche könnten höhengleich gepflastert werden und durch Materialwechsel optisch voneinander getrennt werden.
Dem Straßenraum fehlt es an Begrünung. Teilentsiegelung der durchgängigen Asphaltflächen sowie die Anlage von Baumpflanzungen verbessern das Mikroklima und gliedern den Raum.

Einzelhandel
Das Kernproblem im Bereich Einzelhandel in Rhade sind die Leerstände in der Debbingstraße und der Lembecker Straße. Während die Nahversorgung durch die Ansiedlung des Nahversorgungszentrums an der Erler Straße als hervorragend zu bezeichnen ist, leiden die Geschäfte für den periodischen Bedarf an der Debbingstraße und der Lembecker Straße. Hinzu kommen durch Insolvenzen (Schlecker an der Debbingstraße) ausgelöster Leerstand. Auch am Stuvenberg gegenüber dem Kindergarten war noch vor einiger Zeit die Versorgung dieses Siedlungsbereiches gesichert. Auch hier sollte angestrebt werden, die Leerstände zu aktivieren.

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten und im Hinblick auf die Identifikationsfunktion des historischen Ortskerns ist eine Stärkung des Ortskerns anzustreben. Der kleinteilige Einzelhandel mit Sortimenten wie z. B. Drogerieartikel, Geschenkartikel, Haushaltwaren, Raumausstattung und Bekleidung sollte verbessert werden. Daneben sollte zur Attraktivitätssteigerung des Ortskerns versucht

Hofstelle im Dorfkern, Foto: Stadt Dorsten

werden, gastronomische Betriebe, wie Cafe oder Eisdiele mit Außengastronomie anzusiedeln.

Der Hofladen innerhalb des Ortskerns an der Schützenstraße ist aufgrund seiner einzigartigen Lage im Ortseingang von Rhade geeignet ein zentrales Bauerncafe mit Biergarten unter alten Bäumen anzubieten. Durch eine stärkere Belebung böte sich hier die Chance, auch „Anfahrstelle" als Station für Radtouristen aus der Region zu sein.

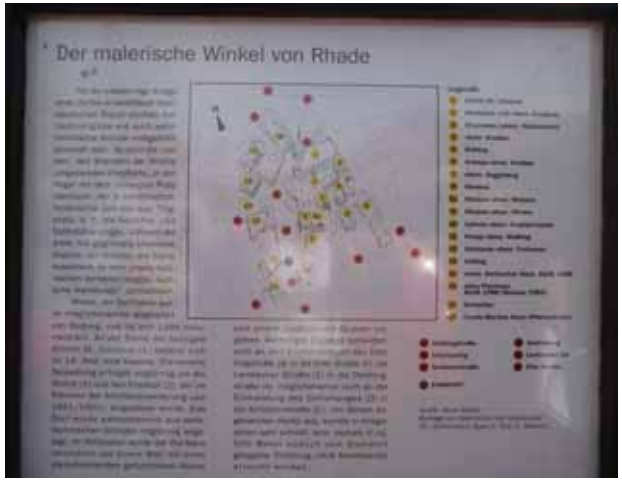
II.1 Dorfkernentwicklung

Bei dem Geschäftsbereich an der Lembecker Straße besteht in bezug auf Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer das Problem des Durchgangsverkehrs.

Unübersichtliche und ungeordnete Parkplätze befinden sich vor den Geschäften. Tlw. müssen die Radfahrwege durch vom Parkplatz anfahrende Autofahrer gequert werden. Weitere Ausführungen finden sich unter dem Kapitel „Verkehr".

Dorfbild

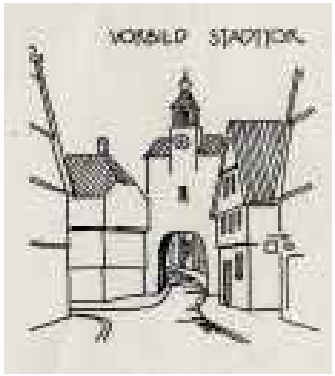
Die Hofstellen westlich der Schützenstraße gehören zum Dorfkern und sind für das Gepräge des Dorfes unverzichtbar. Die Struktur der Hofstellen sollte auf jeden Fall beibehalten werden und eine Entwicklung zu einer beliebigen Wohnbebauung vermieden werden.



Informationstafel des Heimatvereins, Foto: Stadt Dorsten

In Rhade sind neun Gebäude in der Denkmalliste der Stadt Dorsten eingetragen, die sich überwiegend im historischen Ortskern befinden. Jedoch sind sowohl der Siedlungsgrundriss als auch weitere Gebäude von denkmalwürdigem Wert. Darum ist die Denkmalpflege zukünftig stärker in das Blickfeld zu nehmen.

Durch die Aktivitäten des Heimatvereins wurde dazu beigetragen, dem Ortsteil ein unverwechselbares Aussehen zu geben. Infotafeln mit historischen Plänen erläutern die Siedlungsgeschichte des Dorfes sowie die Elemente historischer Bausubstanz.



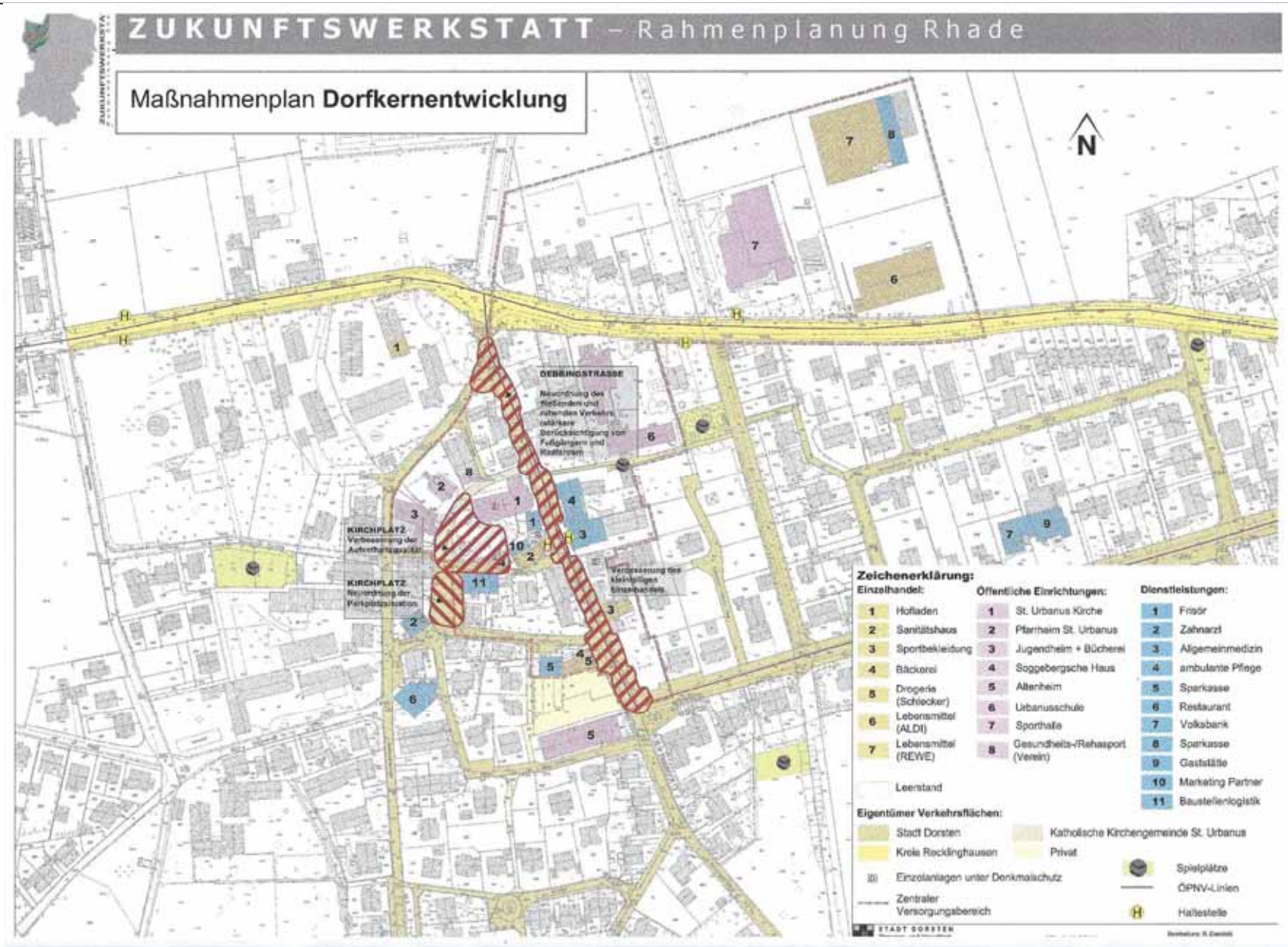
Quelle: Prinz

Damit wird die Identität nicht nur der Rhader Bürgerinnen und Bürger gestärkt, sondern gleichzeitig der Tourismus gefördert.

Asphaltierte Flächen; Foto: Stadt Dorsten

Dem interessierten Besucher Rhades wird vor Ort die Geschichte des Ortsteils anschaulich vermittelt.

Wie im Kapitel Verkehr näher erläutert, gibt es an den Ortseingängen keine Torsituation. Es fehlt eine als Eingangssituation wahrnehmbare Bebauung. Die Orientierung fällt schwer. Neben einer Bebauung kann diese Torsituation auch durch entsprechende Baumpflanzungen erfolgen.



Erarbeiteter Maßnahmenplan zur Dorfkernentwicklung, Quelle: Stadt Dorsten

II.1 Dorfkernentwicklung

Überhaupt fehlt dem Ortsteil ein durchgängiges Grünkonzept.
Das zu entwickelnde Grünkonzept sollte sich an standortgerechten Gegebenheiten orientieren.

Viele Flächen liegen unnötigerweise unter Asphalt. Eine Entsiegelung der Asphaltflächen auf das Maß der notwendigen Verkehrsflächen sowie deren Nutzung als unbebauter naturnah gestalteter Bereich würde das Kleinklima verbessern und die Regenwasserversickerung fördern.

Auf dem Plan der vorherigen Seite sind die erarbeiteten Maßnahmen zur Zukunftsentwicklung des Dorfkerns dargestellt. Er beinhaltet außerdem die Ausstattung des Dorfkerns mit Einzelhandel, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen.
Die Maßnahmen sind durch Detailplanungen weiter zu konkretisieren.

Fazit:

Rhade hat eine historische Dorfstruktur, deren Entwicklung als sehr wichtig für die Rhader Bürger angesehen wird.

Der Dorfkern ist attraktiver zu gestalten. Die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern.

Der fließende und ruhende Verkehr auf der Debbingstraße ist neu zu ordnen, wobei die Belange von Fußgängern stärker berücksichtigt werden müssen.

Für die Beseitigung der Geschäftsleerstände sind große Anstrengungen zu unternehmen.

Ein Grünkonzept sowie ein Möblierungskonzept ist zu entwickeln.

II.2 Verkehr

Analyse
Dorsten-Rhade besitzt eine gute überörtliche Erreichbarkeit.
Durch die Anschlussstelle Lembeck - Rhade der A 31, die etwa 2,6 km vom historischen Ortskern entfernt ist, ist der Ortsteil an das Autobahnnetz angebunden und besitzt damit die direkte Anbindung an das Ruhrgebiet und nach Norddeutschland.
Die Hauptachse des Ortsteils, die alle 3 Teilbereiche des Ortes in Ost-West-Richtung verbindet, ist die Erler Straße / Lembecker Straße als klassifizierte Straße (K 13).

Zum Hauptverkehrsstraßennetz gehören weiterhin der Rüther Weg als südlicher Anschluss und Verbindung zwischen K 13 und B 58, die Gemener Straße als Nord-Süd-Erschließung, die Debbingstraße / Lembecker Straße zur Erschließung des Dorfkerns und der Höfer Weg, der als Kreisstraße (K 7) die Anbindung des Dorfkerns von der K 13 bis nach Borken bildet.

Die die Hauptstraßen flankierenden Wohnstraßen sind überwiegend als „Zone 30" oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.
Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes entspricht den heutigen Anforderungen. Doch weist der Ausbaustandard der Straßen innerhalb der zentralen Geschäftsbereiche an der Debbingstraße und entlang des Geschäftsbereichs der Lembecker Straße Defizite auf.

Verkehrsbelastung
Der subjektive Eindruck der Rhader Bürger ist, dass die Verkehrsbelastung auf der K13 stark zugenommen hat. Anhand der Verkehrszählungen der Jahre zwischen 2003 und 2007 ergibt sich ein anderes Bild. (Die letzte Zählung fand 2007 statt, da in den folgenden Jahren aufgrund verschiedener Baustellen im Stadtgebiet keine vergleichbaren Zahlen ermittelt werden konnten.)

<u>Zählstelle 43: westlich K7 Höfer Weg</u>
Juni 2003: 3.322 Kfz/24h
Juni 2005: 2.947 Kfz/24h (-11,3 %)
Hinweis: Deckensanierung Raesfeld
Juni 2007: 3.287 Kfz/24h (+11,5 %);

LKW-Anteil 5,6 % = 184 LKW in 24h gegenüber Juni 2005: + 4 LKW in 24h

<u>Zählstelle 44: westlich Schrankenanlage</u>
Juni 2003: 8.996 Kfz/24h
Juni 2005: 8.420 Kfz/24h (-6,4 %)
Juni 2007: 8.916 Kfz/24h (+5,9%);

LKW-Anteil 3,5 % = 316 LKW in 24h gegenüber Juni 2005 - 42 LKW = 11,7 %

<u>Zählstelle 45: westlich A 31</u>
Juni 2003: 8.786 Kfz/24h
Juni 2005: 8.299 Kfz/24h (-5,5 %)
Juni 2007: 9.022 Kfz/24h (+8,7 % = 723 kfz);

LKW-Anteil 3,6 % = 321 LKW in 24h gegenüber Juni 2005 - 8 LKW = 2,4 %

(Verkehrszunahme hier vornehmlich durch Ansiedlung im Gewerbepark Rhade) Juni 2003/Juni 2007: +236 Kfz/24h

Abgesehen von der Zunahme des Kfz-Verkehrs durch den Gewerbepark ist bei den beiden anderen Zählstellen gegen den allgemeinen Trend (~ +10 – 12 % Verkehrszunahmen im MIV) eine Verkehrsabnahme auf der K13 in Rhade über einen Zeitraum von 4 Jahren zu verzeichnen.

Öffentlicher Nahverkehr
Der Haltepunkt Rhade ist 1,3 km vom Dorfkern entfernt und verbindet im Stunden-Takt Rhade mit Borken und Essen über Dorsten. Die Verbindung wird durch die P+R Parkplätze und die Fahr-

Bahnhof Rhade; Foto: Stadt Dorsten

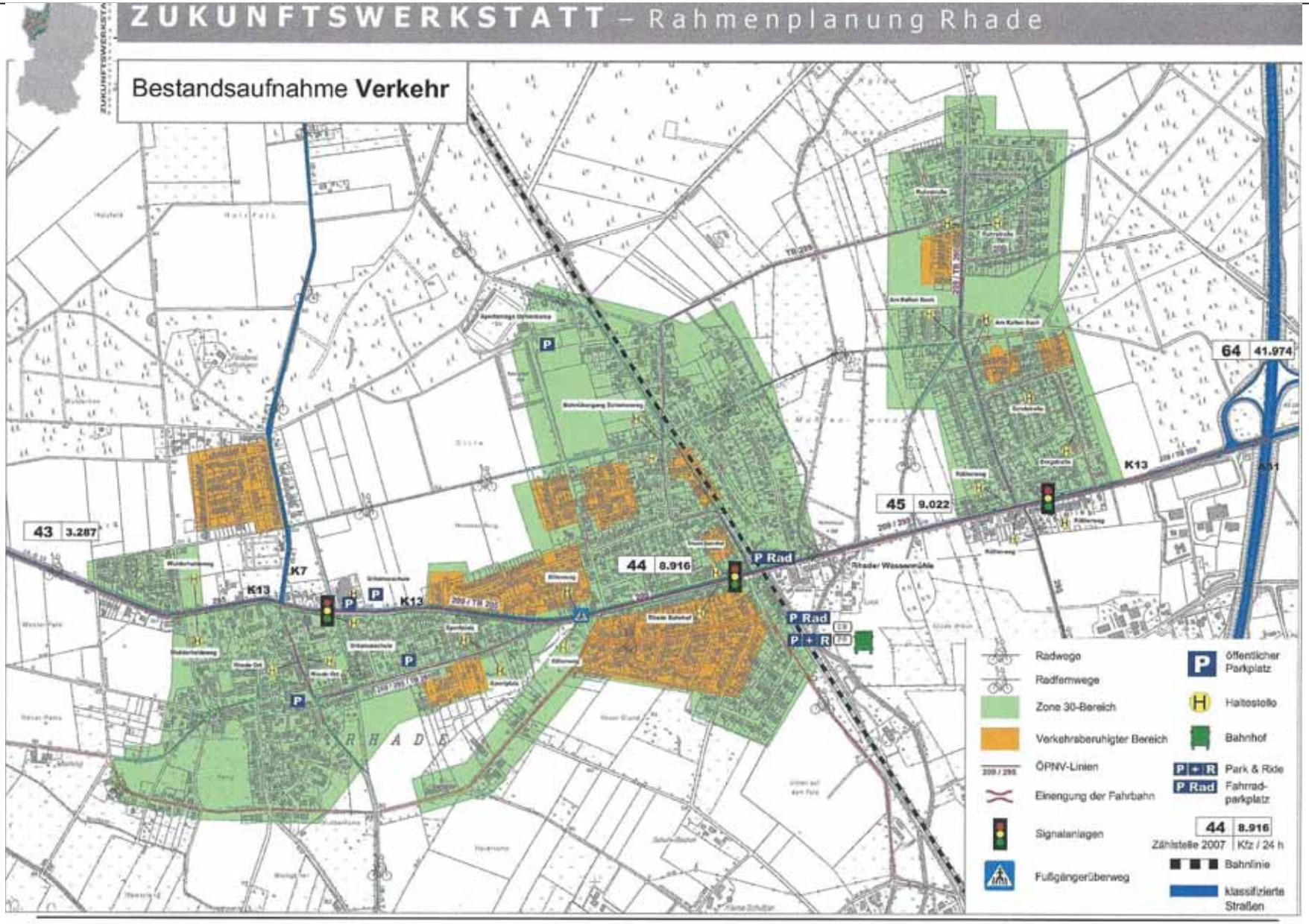
radparkplätze am Bahnhof von Pendlern gut angenommen. Parkplatzprobleme ergeben sich aus der Tatsache, dass aufgrund der Tarifgrenze in Rhade die P+R Parkplätze aus großem Umkreis angefahren werden.

ÖPNV-Verbindungen:
Die Linie 209 verbindet Rhade bedarfsorientiert für Schülerverkehr mit Wulfen und Lembeck.
Die Taxibuslinie (TB) 205 verkehrt im Stundentakt von Rhade nach Lembeck.
Die Buslinie 295 verbindet im 1-Stunden- bzw. 2-Stunden-Takt das Stadtzentrum Dorsten über Deuten und Holsterhausen. Am Wochenende bestehen jedoch nur eingeschränkte Verbindungen.

Radwegenetz
Insgesamt legt der Arbeitskreis Rahmenplanung großen Wert auf die Stärkung und Weiterentwicklung des Radverkehrs in Rhade. Dabei ist das Augenmerk sowohl auf die Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag als auch auf Freizeit-, Naherholungs- und Tourismusaspekte zu richten. Unter dem Gesichtspunkt der Elektromobilität kann damit gerechnet werden, dass die Bedeutung des Radverkehrs weiter steigen wird. Deshalb sollen, wo immer möglich, Verbesserungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs umgesetzt werden.

Die Ausgangssituation für den Radverkehr in Rhade ist äußerst positiv zu werten, da die Einwohner eine Vorliebe für die Radnutzung haben.
Die Radwegeverbindungen werden überwiegend über vorhandene Wirtschaftswege geführt. In den verkehrsberuhigten und Zone-30 Bereichen sind keine separaten Radwege erforderlich.
Entlang der K 13 und der K 7 (Höfer Weg) sind Radwege vorhanden bzw. geplant.
Ausführlich diskutiert wurde der Vorschlag eine West-Ost-Verbindung entlang des Schlehenwegs als reine Fahrradstraße, bei der der Fahrradfahrer Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern genießt, herzustellen. Dieser Vorschlag scheitert jedoch an den gesetzlichen Vorschriften (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen –ERA, der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen –RAST und der Straßenverkehrsordnung -StVO). Hierfür wäre ein wesentlich höheres Radverkehrsaufkommen notwendig.

Unabhängig davon ist hier eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Radfahrer anzustreben.



Analyse der Verkehrssituation, Erarbeitung Stadt Dorsten

II.2 Verkehr

Debbingstraße; Foto: Stadt Dorsten

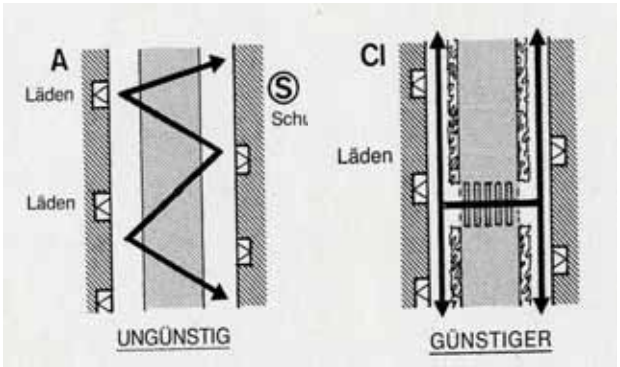
Maßnahmen, die im Maßnahmenplan „Verkehr" (S. 36) dargestellt sind

Debbingstraße, siehe Maßnahme Nr. 5 im Maßnahmenplan
Die Debbingstraße im Ortskern von Rhade stellt sich verkehrlich als unbefriedigend dar. Hoher Parkdruck und die beengten Verhältnisse erschweren das konfliktfreie Neben- und Miteinander der Verkehrsteilnehmer.

Hier treffen PKWs, Linienbusse, landwirtschaftlicher Verkehr, Radfahrer, Fußgänger und Kinder auf dem Schulweg aufeinander.

Der niveaugleiche Ausbau der Debbingstraße als Geschäftsbereich würde das Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer fördern.
Durch Ordnung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs ist der sichere Aufenthalt für Fußgänger zu verbessern.

Der dörfliche Charakter und die Betonung als zentraler Bereich von Rhade sollte durch zusätzliche Maßnahmen einer attraktiven Straßenraumgestaltung wieder gewonnen werden.



Quelle: Prinz

Geschäftsbereich Lembecker Straße; Foto: Stadt Dorsten

Weitere Ausführung im Kapitel I.1 Dorfkernentwicklung

Lembecker Straße, Maßnahme Nr. 9
Der Geschäftsbereich an der Lembecker Straße sollte stadtverträglich umgebaut werden.

Hier soll dem Autofahrer deutlich sein, dass sich in diesem Teilabschnitt beidseitig der Straße Läden und Dienstleistungsbetriebe befinden, die von Fußgängern aufgesucht werden.

Die Straße wird von Fußgängern und Radfahren an vielen Stellen gequert und Autofahrer suchen einen Parkplatz vor den Geschäften.
Maßnahmen der Orientierung und der Geschwindigkeitsreduzierung müssen dabei die städtebauliche Qualität und das Erscheinungsbild des öffentlichen Straßenraumes deutlich aufwerten, was gleichzeitig der Wirtschaftlichkeit der Läden dient.

Hier ist auch ein stärkeres Engagement der Ladenbetreiber zur Verbesserung des direkten Umfeldes ihrer Läden gefordert.

Kreisverkehre Maßnahmen Nr. 4, 14

Kreuzung Erler Str. / Höfer Weg; Foto: Stadt Dorsten

In Rhade sind an zwei Standorten Kreisverkehrslösungen als Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung angedacht.

Zum einen sollte die Kreuzung zwischen der K 13 und der K 7, Kreuzungsbereich Erler Straße / Höfer Weg (Maßnahme Nr. 4) als Kreisverkehrslösung ausgeführt werden.
Die Planungen sind sehr weit gediehen und die Lösung wird mit einer hohen Priorität bewertet. Straßenbaulastträger (Eigentümer) ist hier jedoch der Kreis.

Kreisverkehre weisen gewichtige Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit auf.
Das geringe Geschwindigkeitsniveau in Kreisverkehrsplätzen gegenüber dem im Bereich von Kreuzungen trägt dazu bei, mögliche Konflikte zu entschärfen und die Zahl und Schwere der Unfälle zu reduzieren. Hiervon profitieren insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmer, Fußgänger und Radfahrer, die Kreisverkehre sicher und komfortabel passieren können.
(
Bei der zweiten Kreisverkehrslösung (Maßnahme Nr. 14), Kreuzung Lembecker Straße / Stuvenberg / Rütherweg ist zu überprüfen, ob der vor-

Kreisverkehrsplanung Erler Str. / Höfer Weg; Quelle: Kreisverkehrsprogramm Stadt Dorsten

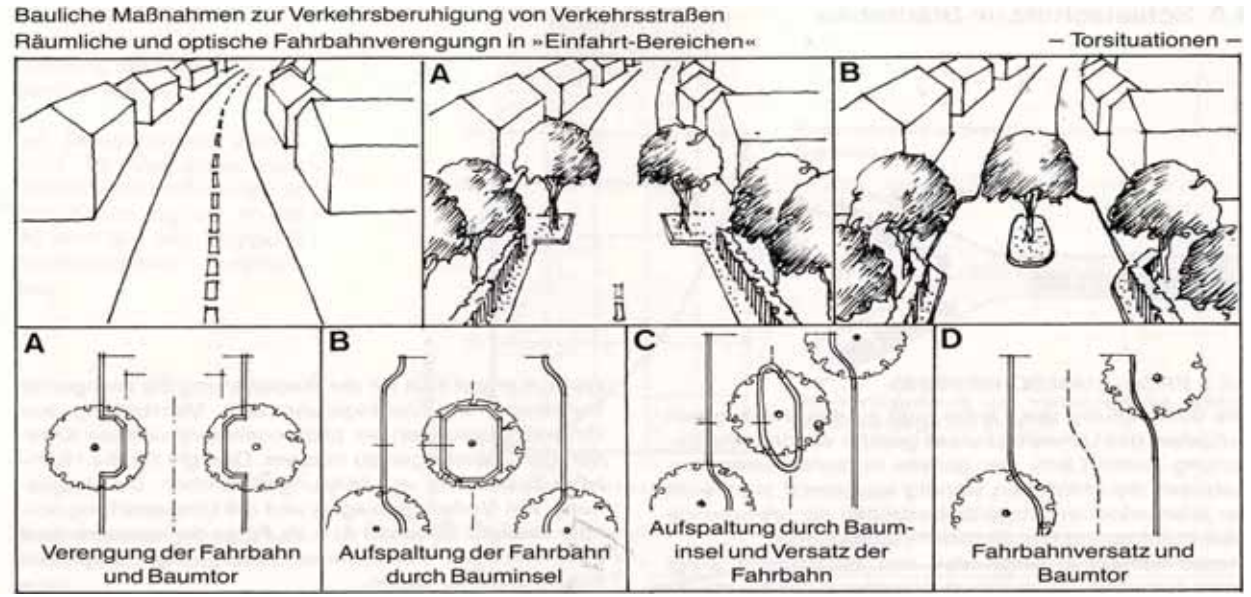
handene Straßenquerschnitt sowie angrenzende Flächen eigentumsrechtlich zur Verfügung stehen, um eine Kreislösung aufzunehmen.
Die Verhältnisse sind in diesem Bereich beengt, so dass eine genaue Überprüfung erforderlich ist, ob genügend Fläche für einen Ausbau, auch für LKW-Verkehre und landwirtschaftliche Verkehre zur

Kreisverkehr am Gewerbegebiet Endelner Feld, Foto: Stadt Dorsten

Verfügung steht.

Eine dritte Kreislösung wurde am Gewerbegebiet Endelner Feld (Ortsteil Lembeck) bereits ausgeführt. Hier ist genügend Platz, um die unterschiedlichen Fahrbeziehungen vom Gewerbegebiet zur Autobahn aufzunehmen. Dieser Kreisverkehr weist von seiner Gestaltung ein hohes Maß an städtebaulicher Qualität auf.

Ortseingänge / Siedlungsbereiche
Maßnahmen Nr. 1, 3, 11, 13, 15
An den Ortseingängen, sowie an den Ein- und Ausgängen der Siedlungsbereiche sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeit reduzieren. Durch die Schaffung von Torsituationen in Form von optischer Verengung des Straßenquerschnitts, durch Mittelinseln, durch architektonische Gestaltung oder durch grünordnerische Markierung wird die Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs gedrosselt.
Die vom Arbeitskreis vorgeschlagenen Maßnahmen wurden auf der Öffentlichkeitsveranstaltung diskutiert und im wesentlichen bestätigt.
Die folgenden Maßnahmen sollen in der Rahmenplanung Berücksichtigung finden.
Die Sichteinschränkung an der westlichen Ortseinfahrt bei der Ausfahrt vom Schlehenweg auf die Erler Straße sollte verbessert werden. Die 30er Zone an der Lembecker Straße sollte zwischen Bahn und Mühlenteich erweitert werden.



Beispiel Fahrbahnverengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung; Quelle: Prinz

Zusätzliche Querungen
Maßnahmen Nr. 7, 10
Bei der Hauptachse von Rhade, der K 13 sind die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern und mit Maßnahmen, die zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit führen ist die Sicherheit der Fußgänger zu verbessern.
Eine zusätzliche Querung wird in Höhe Hoonkesweg vom Arbeitskreis für erforderlich gehalten.

Radverkehr und Schulwegsicherung
Maßnahmen Nr. 6, 8, 12
Da viele Radwege als Schulweg genutzt werden, ist besonders auf einen guten Ausbau- und Unterhaltungsstandard zu achten. Soweit möglich sollte der Radverkehr vom Fußverkehr separiert werden, der durch Bepflanzung oder Bordsteine deutlich vom Kraftverkehr abgetrennt wird.
Soweit die Radwege über die Wirtschaftwege geführt werden, ist durch Markierungen im Straßenquerschnitt dem Radfahrer eine Optionsspur einzuräumen.
Um unnötiges Kreuzen der Fahrbahn für den Radfahrer zu vermeiden, ist im Bereich der Erler Straße auf dem Abschnitt zwischen Fußgängerampel, Schule und Hoonkesweg beidseitiger Radverkehr zuzulassen.

Berücksichtigt werden soll weiterhin, dass die Anbindung des Schlehenwegs an den Siedlungsbereich Stuvenberg durch den Ausbau des „Pättken" verbessert wird.

Weiterhin regt der Arbeitskreis an, folgende Aspekte in der Detailplanung näher zu untersuchen und nach Möglichkeit zu berücksichtigen:

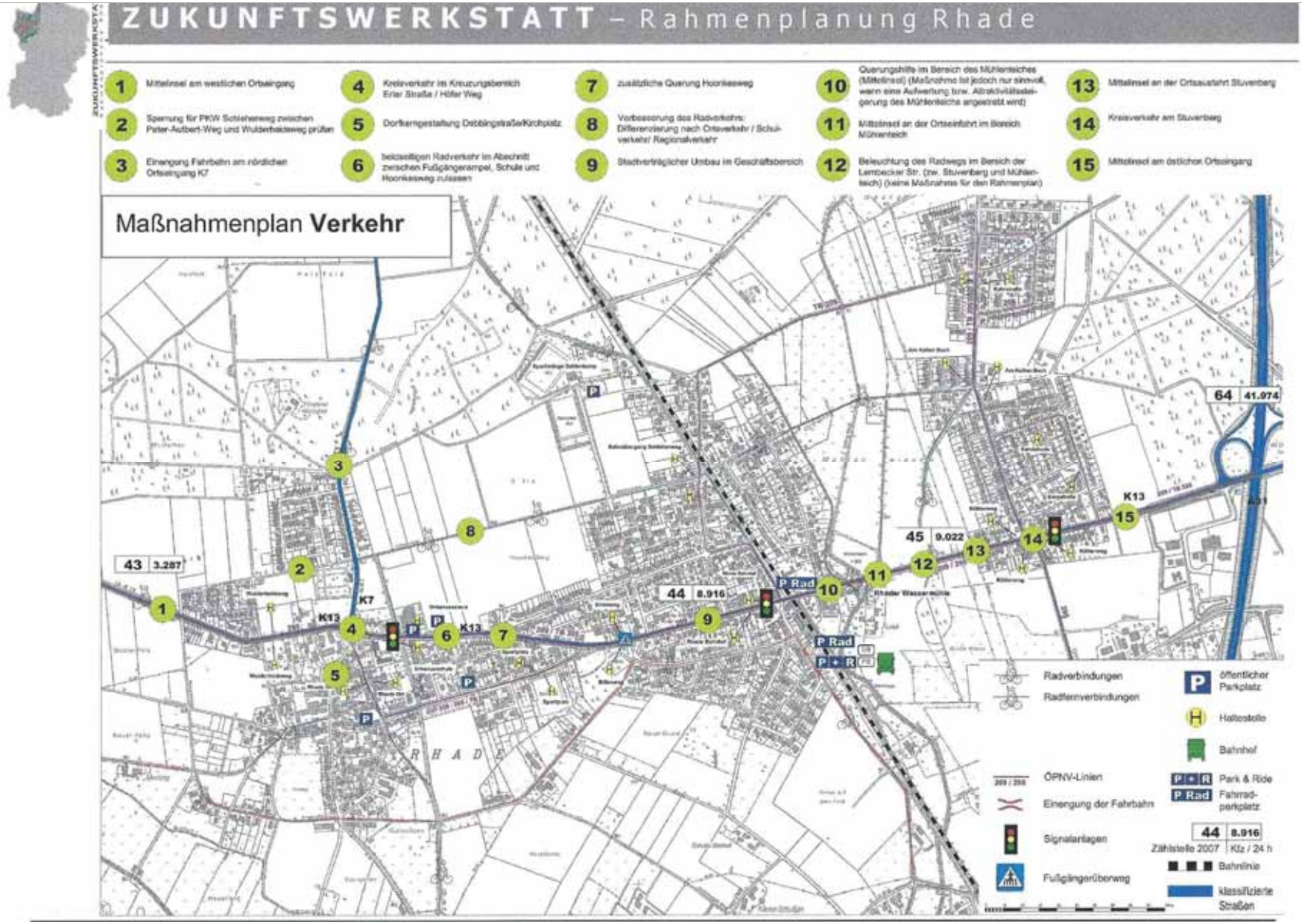
- Ausreichend dimensionierte Querungshilfen,
- Radwegweisung, sowohl für Ortskundige als auch Touristen,
- ausreichend Fahrradabstellanlagen an Zielorten,
- Aufstellflächen an Kreuzungsbereichen, vor Ampeln und Abbiegespuren,
- Radstation und andere Servicestationen,
- Öffentlichkeits- und Pressearbeit: Aktionstage mit dem Rad.

Es sollen sichere und schnelle Radwegeverbindungen entstehen, die die Teilbereiche von Rhade mit den wichtigsten Zielen innerhalb des Ortsteils und dem Freiraum verbinden.

Fazit:

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes entspricht den heutigen Anforderungen. Doch weist der Ausbaustandard der Straßen innerhalb der zentralen Geschäftsbereiche an der Debbingstraße und entlang des Geschäftsbereichs der Lembecker Straße Defizite auf. Eine attraktive Straßenraumgestaltung mit dem Zweck, den Verkehr zu „entschleunigen" und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer stärker zu berücksichtigen, wird hier angestrebt.

Die Radwegeverbindungen sind zu verbessern und weiter auszubauen.



Maßnahmenplan der bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 13.10.2011 mit den Bürgern diskutiert wurde, Quelle: Stadt Dorsten

II.3 Freiraum

Landwirtschaft, Naturschutz, Freizeit und Sport

Rhade ist das Dorf im Grünen.
Von den 1.310 ha Gesamtfläche von Rhade werden nur rd. 16 % oder 200 ha für Gebäude und Hofflächen und Öffentliche Straßen, Wege und Plätze in Anspruch genommen.

Art der Flächennutzung	**Rhade in m²**	**Rhade in %**
Gebäude und Hofflächen	1.240.742 m²	9,47 %
Landwirtschaftl. Flächen und Gartenland	8.114.740 m²	61,91 %
Öffentl. Straßen, Wege und Plätze	742.542 m²	5,66 %
Wald	2.773.457 m²	21,16 %
Gewässer	144.094 m²	1,10 %
Sonstige Nutzungsarten	92.231 m²	0,70 %
Gesamt	**13.107.806 m²**	**100,00 %**

Tabelle Flächennutzungen; Quelle: Stadt Dorsten

Landwirtschaft in Rhade; Quelle: Stadt Dorsten

Der Siedlungsraum von Rhade wird umschlossen von landwirtschaftlichen Flächen, Wiesen, Feldern, Wäldern, Weiden und Bachläufen.

Der Freiraum wird von Spaziergängern, Wanderern, Radfahrern und Sportlern für Freizeit- und Erholungszwecke genutzt.

Er unterliegt jedoch auch ökologischen sowie ökonomischen Anforderungen.

Landwirtschaftliche Flächen

Neben ihrer Freiraum- und Erholungsfunktion sind landwirtschaftliche Flächen vor allem aber die Produktionsgrundlage zur Sicherung der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe. Die Landwirtschaft in Rhade ist strukturell sehr gut aufgestellt. Mit Blick auf Zahl und Größe der landwirtschaftlichen Betriebe wird deren Leistungs- und Zukunftsfähigkeit ein hoher Stellenwert für die örtliche Wirtschafts- und Landschaftsstruktur beigemessen.
In und um Rhade gibt es mehrere landwirtschaftliche Betriebe. Die Mehrzahl der Betriebsstätten liegt im sogenannten Außenbereich. 7 Betriebe über 5 ha wirtschaften in Ortskernnähe am westlichen Rand von Rhade (Aussage landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan).
Einerseits prägen die landwirtschaftlichen Betriebe das Bild des Dorfes, andererseits führen die Emissionen der Viehhaltung dieser Betriebe zu Belästigungen der Bewohner im Ortskern.

Teilweise haben sich bäuerliche Betriebe auf die Direktvermarktung ihrer Produkte spezialisiert und haben sich dadurch ein weiteres Standbein der Existenzsicherung geschaffen.

II.3 Freiraum

Neben der Produktion von Lebensmitteln und dem Erhalt und der Pflege der Kulturlandschaft stellt sich die Landwirtschaft auch neuen Aufgaben. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) eröffnet der Landwirtschaft neue wirtschaftliche Möglichkeiten. Die Produktion von Biogas bietet einigen Betrieben interessante Einkommensquellen. Nachwachsende Rohstoffe zur Energiegewinnung können neue Märkte erschließen.

Luftbild Rhade; Quelle: Stadt Dorsten

Wald

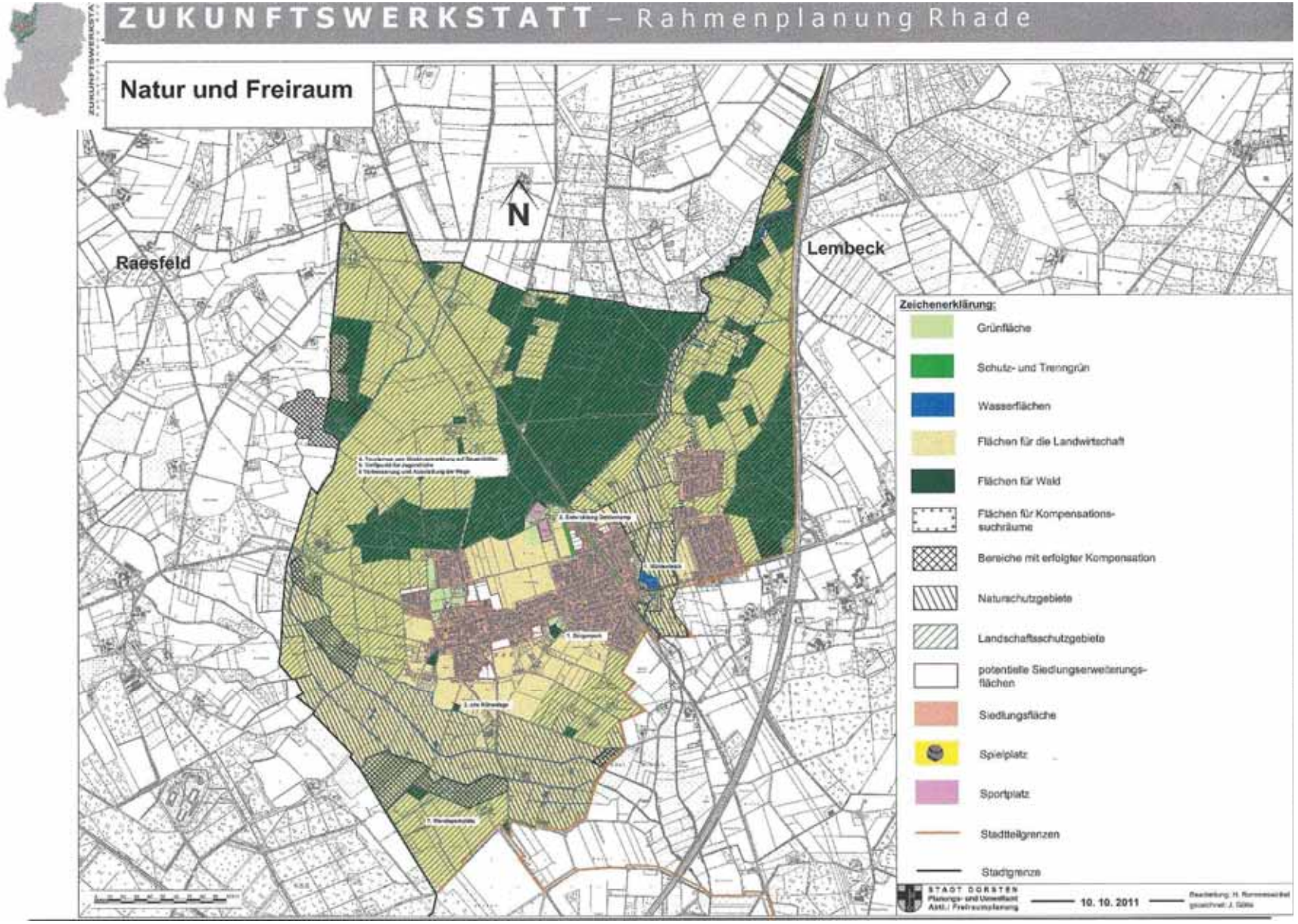
Ausgedehnte Waldflächen befinden sich überwiegend im Norden des Ortsteils. Insgesamt sind 277 ha Waldfläche in Rhade. Die Funktionsvielfalt des Waldes liegt innerhalb eines Spannungsfeldes aus Rohstoffgewinnung, Erholung und Schutzfunktion. Waldgebiete genießen bei der Bevölkerung eine hohe Wertschätzung zur Naherholung. Schutzfunktionen des Waldes bestehen hinsichtlich der Schutzgüter Wasser, Klima und Naturschutz.

Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete)

Südlich von Rhade befindet sich das Naturschutzgebiet „Rhader Wiesen". Zwischen dem Kristallisationsbereich der Bahn und dem Siedlungsbereich Stuvenberg erstreckt sich das Naturschutzgebiet „Bachsystem des Wienbaches", wobei die Bachläufe „Rhader Bach", „Rhader Mühlenbach", „Schafsbach" und „Kalter Bach" gleichzeitig Flora-Fauna-Habitat (FFH) - Schutzgebiete sind. Der übrige Freiraum ist hauptsächlich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Kompensationsflächen/Kompensationssuchräume

Kompensationsflächen sind Flächen, die für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden können. Insgesamt sind in Rhade auf 50 ha (= 3,8 % der Gesamtfläche) Kompensationsmaßnahmen durchgeführt worden.
Für städtische Eingriffsregelungen wurden in Rhade auf ca. 17,2 ha, das entspricht ca. 1,3 % der Rhader Fläche, Kompensationsmaßnahmen durchgeführt. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die der Aufwertung des Naturhaushaltes dienen, wie z. B. Umwandlung von Acker in Grünland, extensive Ackernutzung, Anpflanzungen, Anlage von Kleingewässern oder Schutz der Ufersäume.
Kompensationsmaßnahmen können zukünftig in den Kompensationssuchräumen durchgeführt werden. Grundsätzlich wird ein zusammenhängendes Netz von Kompensationsflächen angestrebt.



Bestands– und Maßnahmenplan Freiraum, Erarbeitung Stadt Dorsten

II.3 Freiraum

Freizeit und Sport

Freizeitanlage Dahlenkamp; Quelle: Stadt Dorsten

Rhade wird durch ein reges Vereinsleben geprägt. Über die sportlichen Aktivitäten hinaus setzen sich die engagierten Vereinsmitglieder aktiv für ihren Ortsteil ein.
Viele Vereine sind an der Sportanlage Dahlenkamp angesiedelt, die am nördlichen Rand von Rhade liegt.
Aber auch der alte Sportplatz an der Lembecker Straße wird von den Sportfreunden Rhade genutzt. Aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung besteht jedoch hierfür keine langfristige Entwicklungsoption. Sofern die Nutzung auf dem Alten Sportplatz aufgegeben werden muss, sind auf der Sportanlage Dahlenkamp bedarfsgerecht Flächen zur Verfügung zu stellen.

Derzeit gibt es Bestrebungen vieler engagierter Rhader alle Vereine zu bündeln und einen Großsportverein zu gründen. Ziel ist es, die Sportanlage Dahlenkamp zu einem Freizeit- und Begegnungszentrum weiterzuentwickeln.

Freizeitanlage Dahlenkamp, Foto: Oskar Neubauer

Forks Busch
Für den Forks Busch besteht von Seiten der Rhader der Wunsch, den Park aufzuwerten und als Dorfpark zu nutzen.

Mühlenteich
Der Mühlenteich könnte durch die Anlage eines Weges mit Ruhebänken für Spaziergänger und für die Bewohner des gegenüberliegenden Altenheims freizeitmäßig genutzt werden.

Alte Kläranlage
Auch bei der alten Kläranlage wird Entwicklungspotential für Freizeitnutzungen gesehen.

Bei der Arbeitsgruppensitzung wurde folgender Maßnahmenkatalog erarbeitet:

Maßnahmenkatalog

Maßnahmen mit genauer Verortung
1. Bürgerpark Forks Busch (Park aufwerten)
2. Mühlenteich für Erholung nutzen (einseitiger Weg, Ruhebänke)
3. Entwicklung „Großsportanlage Dahlenkamp"
4. Aufwertung alte Kläranlage
5. Ruhebereich hinter Sporthalle
6. Spiel-/ Bolzplatz am Hoonkesweg
7. Erreichbarkeit Dahlenkamp verbessern

Maßnahmen für Rhade
8. Höfe für Tourismus öffnen

8. Direktvermarktung auf den Höfen
9. Radtourismus mit Übernachtung
10. Treffpunkt für Jugendliche

Wege
12. Verbesserung der Rad-, Wander- und Reitwege
13. Ruhebänke
14. zusätzliche Spezialwege (E-Bike, Skater, Reiter, Mountainbiker)
15. Mobilität älterer Menschen berücksichtigen

Natur
16. naturbelassene Flächen unter Schutz stellen
17. Gliederung in naturbelassene und erlebbare Bereiche
18. Flächen der Natur überlassen
19. Aufwertung Mühlenbach durch Sichtfenster
20. Wiedervernässung Rhader Wiesen

Allgemeine Anregungen / Wünsche
21. Verzicht auf Gen-Technik
22. Restriktionen für Massentierhaltung
23. Steuerung für Windenergie
24. Förderung biologischer Landbau

Die Maßnahmen sind auf dem Plan auf Seite 39 dargestellt.

Innerörtliche Grünstrukturen

Um den Ortsteil herum erstrecken sich weite landwirtschaftliche Flächen mit Wäldern, Wiesen, Gehölzinseln und Hoflagen. Innerhalb des Ortsteils weist die Grünstruktur dagegen deutliche Defizite auf.

Landwirtschaftlicher Weg in Rhade; Foto, Quelle: Stadt Dorsten

Während die Wohngebiete durch ihre privaten Hausgärten zumeist ausreichende Grünstrukturen aufweisen, ist der öffentlich zugängliche Raum an einigen Stellen durch Mängel in der Durchgrünung geprägt. Insgesamt gibt es zu wenig Grün im Ortsteil. An ausgewählten Stellen sollte die Begrünung verbessert werden. Durch die Ausbildung von Siedlungsrändern könnte der Ortsrand sowohl ökologisch wie auch optisch verbessert werden. Gleichzeitig wird dabei der Abschluss der baulichen Entwicklungen dokumentiert.
Baumalleen entlang der Ringstraße / Westerfeldweg und entlang des Schlehenwegs können den Übergang von Siedlungskörpern zum Offenland bilden.

Abb. Grünordnerische Gliederung; Quelle: Prinz

Die unbefriedigende Situation der Debbingstraße kann durch Akzente in der Grüngestaltung aufgewertet werden. Verweilmöglichkeiten sind an verschiedenen Stellen im Ortsteil zu bieten.

Insgesamt ist ein Konzept zu entwickeln für einheitliche Grüngestaltungselemente, die sich im ganzen Dorf wiederfinden und für Rhade typisch sein sollen.

Auch durch ein ganzheitliches Konzept für Straßenmobiliar kann der Ortsteil eine städtebauliche Aufwertung erfahren. Dieses Konzept ist mit den Grüngestaltungselementen zu verschneiden.

II.3 Freiraum

Das Wohnumfeld sollte durch anzupflanzende Bäume, Sträucher und entsprechende Gestaltung besser erlebbar gemacht werden.

Mit dem Ausbau und der Neuentwicklung von Grün- und Gehölzstrukturen kann eine Steigerung des Erholungswertes für die Bewohner des Dorfes, für die Stadt Dorsten und überörtlich für Besucher aus den Nachbargemeinden geschaffen werden.

Gleichzeitig tragen Begrünungen zur Verbesserung des Klimas bei und bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Fazit:
Rhade ist ein Ortsteil mit hohem Freiraumanteil, den es zu schützen und bewahren gilt. Eine behutsame Entwicklung in die Richtung sanfter Tourismus wird angestrebt. Jedoch sollten alle touristischen Aktivitäten aus den Naturschutzgebieten herausgehalten werden.
Direktvermarktung mit Bauerncafe, jahreszeitlichen Festen und Übernachtungsmöglichkeit auf den Bauerhöfen kann der Landwirtschaft ein zusätzliches Einkommen sichern und der Naherholung für Wanderer und Radfahrer dienen.

Vereinssportaktivitäten sind auf die Sportanlage Dahlenkamp zu konzentrieren. Hier ist weiteres Entwicklungspotential gegeben.

Zur Verbesserung des Erholungswertes sind die bestehenden Gehölzstrukturen weiter zu entwickeln. Die Ortsrandgestaltung ist durch Trennung von Siedlung zur offenen Landschaft zu akzentuieren.

II.4 Baulandentwicklung

Während der Dorfkern eine eher bäuerlich-dörfliche Struktur mit historischen Gebäuden besitzt, erfolgte die Siedlungsentwicklung seit dem Ende des zweiten Weltkriegs stetig, um den dringenden Wohnflächenbedarf zu decken.

Als Konsequenz ergaben sich dadurch die bis heute in ihrer Dreiteilung vorhandenen Siedlungsansätze der Bereiche des historischen Ortskerns, des Kristallisationsbereichs der Bahn und der Bereich Stuvenberg / Am Kalten Bach.

Durch Bebauungspläne, die die Entwicklung von Wohngebieten zum Ziel hatten, sind Neubaugebiete mit Einfamilienhäusern als Einzelhäuser oder Doppelhaushälften entstanden.
Vorherrschend sind ein- bis zweigeschossige Gebäude mit geneigten Dachflächen.

Bis zum Jahr 2005 stieg die Bevölkerung in Rhade kontinuierlich an. In den letzten Jahren hat Rhade Einwohner verloren, jedoch war der Bevölkerungsrückgang verhaltener als in anderen Stadtteilen.

Während bis zum Jahr 2000 noch größere Baugebiete entwickelt wurden, nahmen die folgenden Bebauungspläne kleinere Siedlungsbereiche in Anspruch. Dabei stand einerseits die Innenentwicklung im Vordergrund, andererseits sollte die dörfliche Struktur erhalten bleiben und ein ungebremster Zuzug sollte keine infrastrukturellen Erweiterungen erzeugen.

Wir werden immer älter, weniger, bunter.

Neubaugebiet; Quelle: Stadt Dorsten

Trotz des demografischen Wandels wird der Bedarf an Wohnfläche pro Einwohner weiter steigen.

Der veränderte demografische Aufbau lässt die Zahl der Einwohner sinken. Der Anteil der jungen Menschen sinkt, gleichzeitig nimmt der Anteil älterer Menschen zu (Siehe Kapitel Rhade in Zahlen).
Durch den Trend zu immer kleineren Haushalten, neuen Haushaltstypen und einer zunehmenden Individualisierung der Bevölkerung kommt es zu Verschiebungen in der Auslastung der Infrastruktur (Schulen, Kindergärten) und zu veränderten Wohnformen.

Neben der klassischen Einfamilien-Doppelhaushälfte für junge Familien mit kleinen Kindern werden sich andere Wohn– und Lebensformen (Senioren-Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, Altenwohnen) in den neuen Baugebieten wiederfinden müssen.

Dem demografischen Wandel soll dadurch Rechnung getragen werden, in Zukunft maßvoll Bauflächen auszuweisen.
Dieses ist begründet zum einen um Bauinteressierte in Rhade zu halten und ein Abwandern in andere Gemeinden zu verhindern, zum anderen um den Bestand von Grundschule und Kindergärten zu sichern.

II.4 Baulandentwicklung

Im Jahr 2009 wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme der vorhandenen Baulücken durchgeführt.
Demnach waren im Jahr 2009 etwa 100 Baulücken in Rhade vorhanden (grafische Darstellung siehe nächste Seite).

Baulückenanalyse

Anzahl Baulücken aus dem Jahr 1999:	146	100%
Anzahl Baulücken aus dem Jahr 2009:	96	65,75%
Unterschied Baulücken:	-50	-34,25%

Anzahl noch bestehender Baulücken aus dem Jahr 1999:	40	41,67%
Anzahl neu entstandener Baulücken:	56	58,34%
Anzahl rechtsverbindliche Bebauungspläne:	15	
Anzahl Satzungen:	5	
Anzahl geplanter Wohneinheiten in den Bebauungsplänen:	928	
Anzahl geplanter Wohneinheiten in den Satzungen:	152	
Anzahl geplanter Wohneinheiten gesamt:	1080	
Anzahl geplanter Gebäude:	900	
Anzahl Bebauungspläne mit anderer Nutzung:	4	Do 121 (nur Sportanlage, kein Wohnen), Do 145 (nur Gewerbegebiet, kein Wohnen), Do 185 (nur Gemeinbedarfsfläche, kein Wohnen), Do 200 (nur Einzelhandel, kein Wohnen)

Ermittlung 2009, Tabelle, Quelle: Stadt Dorsten-

Im Vergleich zu anderen Ortsteilen ähnlicher Größenordnung ist die Anzahl von 100 Baulücken recht hoch. Das könnte zu der Schlussfolgerung führen, dass kurzfristig kein Bedarf an der Entwicklung neuer Bauflächen vorhanden ist.
Jedoch ist zu bedenken, dass ein Großteil der Baulücken nicht sofort für eine Bebauung zur Verfügung steht. Die Gründe liegen darin, dass Baugrundstücke nicht auf dem Markt gehandelt werden, da sie als Erbmasse zurückgehalten werden oder der Grundbesitz als Wertanlage behalten wird.
Um den Bedarf an Wohnbauflächen zu decken, wird es auch in Zukunft erforderlich sein, über die Entwicklung neuer Baugebiete nachzudenken.

Der Flächennutzungsplan gibt die Entwicklung von Siedlungsbereichen vor.

Ausschnitt Flächennutzungsplan; Quelle: Stadt Dorsten-

Das Hauptgewicht der Entwicklungsflächen liegt in der Stärkung des Ortkerns von Rhade. Darum wurden die meisten Flächen dort verortet.

Mit Wohnbauflächen in der Größenordnung von 4,4 ha kann der Wohnbauflächenbedarf über einen Zeitraum von ca. 20 Jahren gedeckt werden.

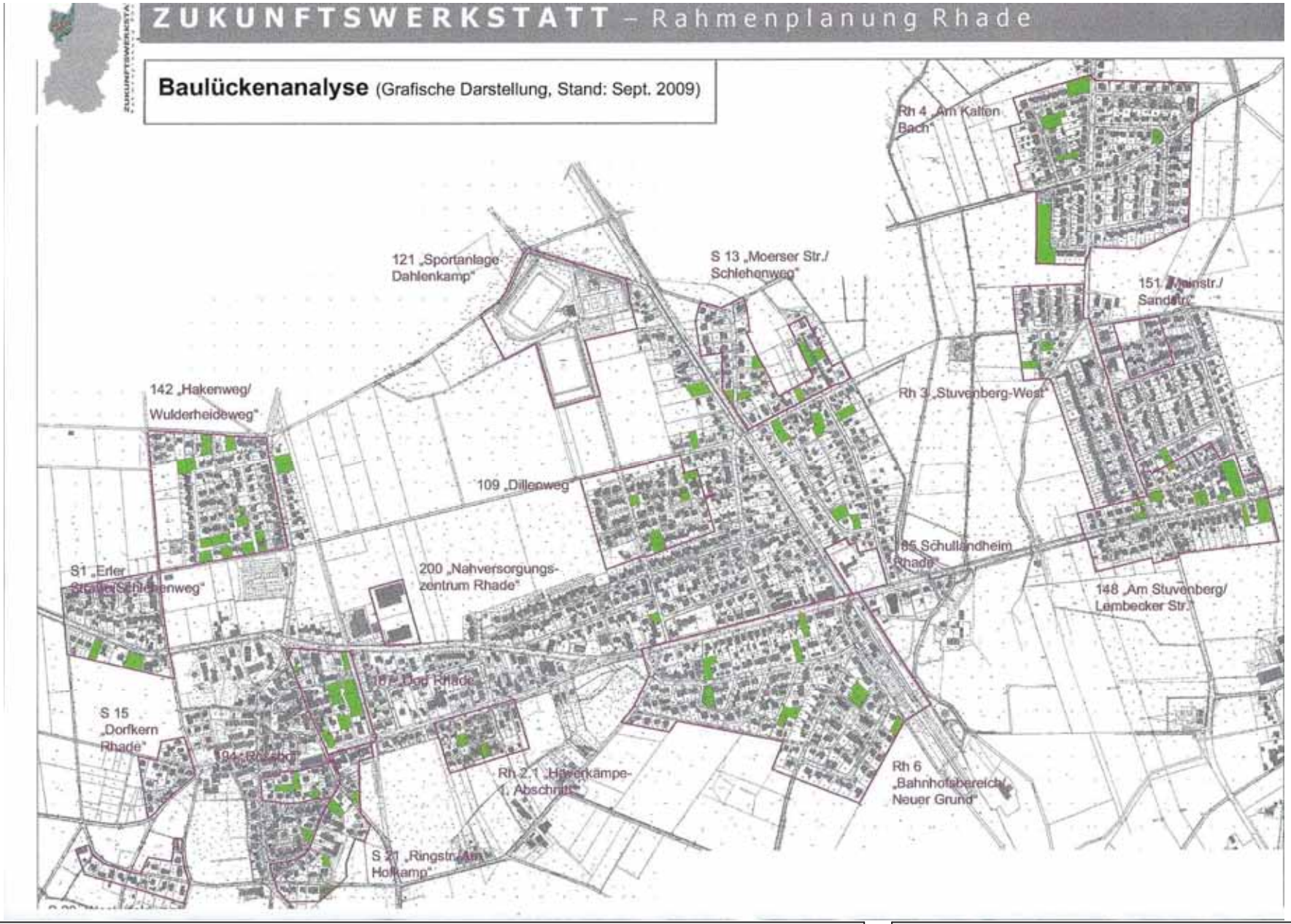
Sechs Flächen wurden im Flächennutzungsplan verortet:

- Erweiterung Moerser Straße
- Feldstraße
- Lembecker Straße
- Erweiterung Schlehenweg
- Ringstraße / Debbingstraße als Wohnbauflächen

und

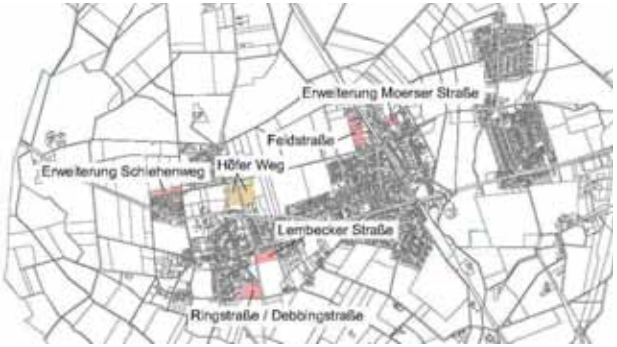
- Höfer Weg als gemischte Bauflächen.

Die Nutzung des alten Sportplatzes an der Lembecker Straße, der im Flächennutzungsplan nicht als Entwicklungsfläche bewertet wurde, ist auf Dauer aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung nicht gesichert. Darum soll auch er mittelfristig / langfristig einer wohnbaulichen Entwicklung zugeführt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass an der Sportanlage Dahlenkamp Ersatz für den Verein am alten Sportplatz geschaffen wird.


Baulückenanalyse (Grafische Darstellung, Stand: Sept. 2009)
Rh 4 „Am Kalten Bach"
121 „Sportanlage Dahlenkamp"
S 13 „Moerser Str./ Schlehenweg"
151 „Mainstr./ Sandstr."
142 „Hakenweg/ Wulderheideweg"
Rh 3 „Stuvenberg-West"
109 „Dillenweg"
85 „Schullandheim Rhade"
200 „Nahversorgungs-zentrum Rhade"
148 „Am Stuvenberg/ Lembecker Str."
S 15 „Dorfkern Rhade"
Rh 2.1 „Hüerkämpe- 1. Abschnitt"
Rh 6 „Bahnhofsbereich/ Neuer Grund"

II.4 Baulandentwicklung

Vorrangiges Ziel der Rahmenplanung ist es, Aussagen zu treffen, wie die mittelfristige Bauflächenentwicklung gestaltet werden soll.



Übersicht der Entwicklungsflächen; Quelle Stadt Dorsten

Im Arbeitskreis wurde intensiv darüber diskutiert, ob die Bauflächen einer Rangfolge im Sinne einer Priorisierung unterzogen werden sollten.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass davon abgesehen wurde. Stattdessen bildete sich im Arbeitskreis die Meinung heraus, dass folgende Bauentwicklungsflächen zur Ortskernstärkung geeignet seien:

- **Erweiterung Schlehenweg (ca. 0,7 ha)**

und

- **Lembecker Straße (ca. 1,1 ha)**

Diese sollten vorrangig als Wohnbauland ohne konkrete Priorisierung entwickelt werden.
Diese Flächen erfüllen im besonderen Maße alle zuvor erarbeiteten Kriterien für eine mittelfristige Entwicklung. Beide Flächen können durch die Nähe zum historischen Ortskern das Leben im Dorfkern bereichern und die Infrastruktur stärken. Die Flächengröße trägt dem demografischen Wandel Rechnung. Bei beiden Flächen liegt das Interesse der Eigentümer an einer Entwicklung vor.
Wichtig wären Baugebiete, die das Wohnen für Jung und Alt fördern, um zukunftsfähige und „demografiefeste" Wohnquartiere zu schaffen.

Auch die Entwicklungsfläche

- **Alter Sportplatz**

kann entwickelt werden, wenn der Zusammenhang mit der Sportanlage Dahlenkamp zu einer Lösung führt.

Da der Bedarf auch an Gewerbeflächen für Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe in Rhade vorhanden ist, ist die gemischte Baufläche:

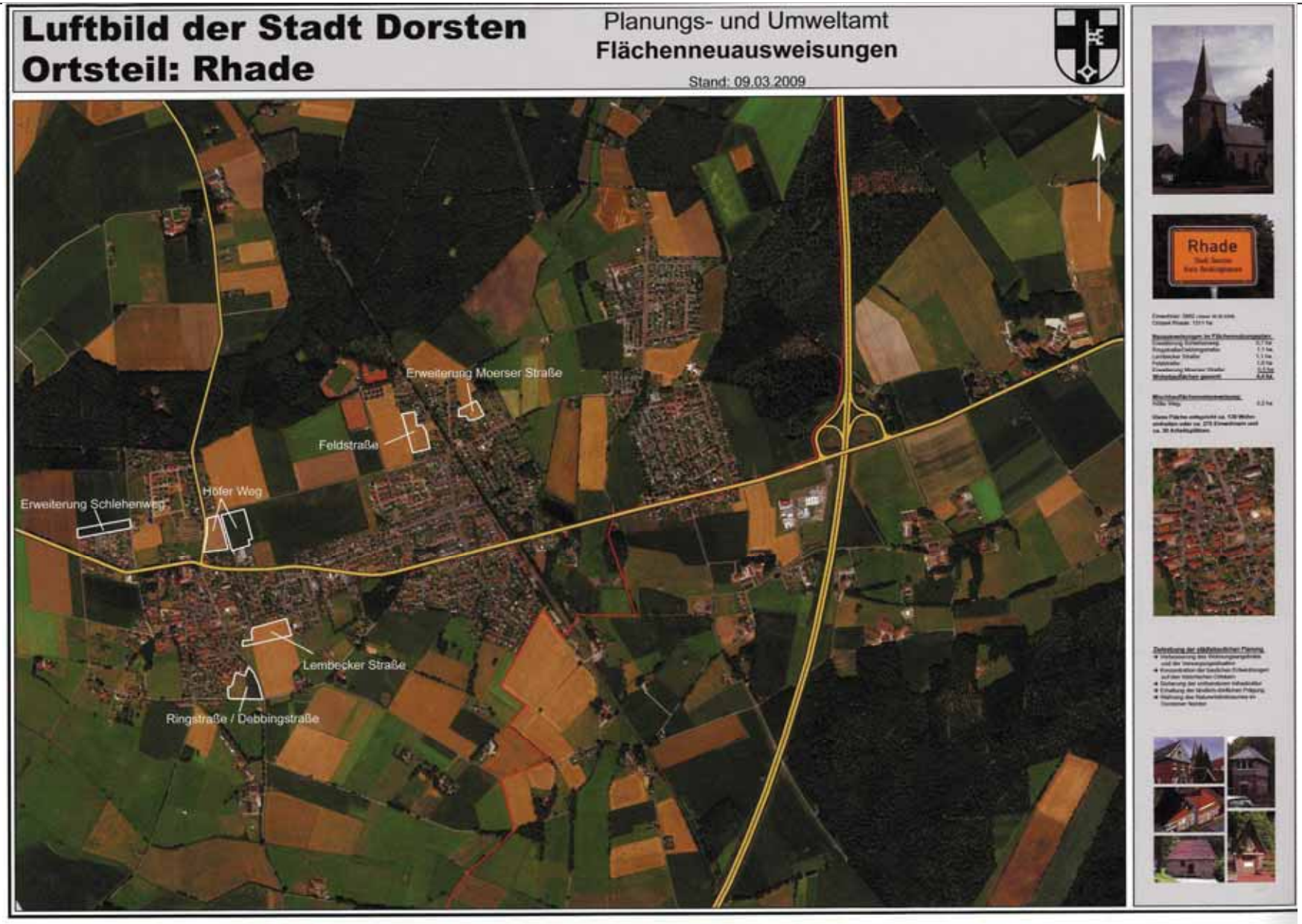
- **Höfer Weg (ca. 2,2 ha)**

als Option für nicht störende Gewerbebetriebe und Wohnen im Mischgebiet zu sehen.

Bei akutem Bedarf sollte die Fläche kurzfristig entwickelt werden. Bei einer abschnittsweisen Entwicklung des Baugebietes muss jedoch auf die Durchmischung von Wohnen und Gewerbe geachtet werden.

Somit stellt der Rahmenplan Baugebiete dar, die mittelfristig den Bedarf für Rhade decken sollen und mit stabilen Wohn- und Arbeitsquartieren dem demografischen Wandel begegnen.

Fazit:
Der Bedarf an neuem Bauland ist in Rhade vorhanden. Angesichts des demografischen Wandels sind Bauflächen jedoch nur noch verhalten zu entwickeln. Sie sollten sich an den gewachsenen Siedlungsbereichen orientieren und neue Wohnformen ermöglichen. Vorhandene soziale und technische Infrastruktur sollte durch die Neuentwicklung ausgelastet, Zusatzbedarfe in diesem Bereich möglichst vermieden werden.



Entwicklungsflächen des Flächennutzungsplans („alter Sportplatz" wurde nicht als Neuausweisung bewertet)

II.5 Soziales

Soziale und demografische Faktoren in der Ortsteilentwicklung

Ob ein Dorf lebenswert ist, hängt maßgeblich von sozialen Faktoren ab.

Wie ist der Ortsteil ausgestattet mit Kindergarten, Schule, Spiel- und Sportplätzen? Welche Möglichkeiten gibt es für Jugendliche ihre Freizeit zu verbringen? Wie engagiert sind die Vereine? Welche Senioreneinrichtungen sind vorhanden? Wie sieht die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs aus? Wie ist es mit der Gesundheitsversorgung bestellt?

Das alles sind Fragen, die die Wahl für oder gegen einen Ortsteil mit entscheiden.

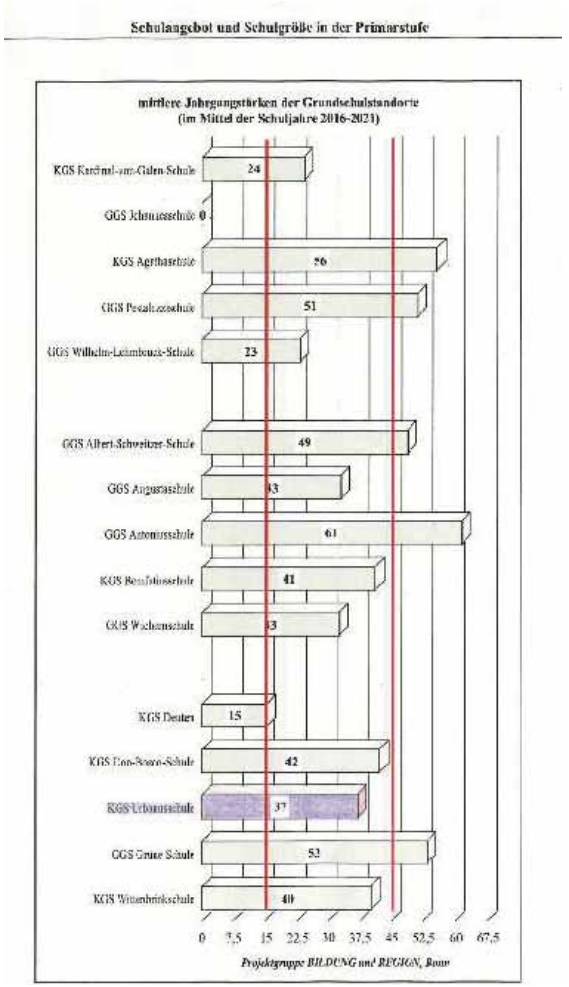
Der Plan auf der nächsten Seite beinhaltet eine Übersicht der infrastrukturellen Ausstattung des Ortsteils.
Dargestellt werden Kindergärten, Schule, Spiel- und Sportmöglichkeiten, Kirchliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Ärzte und Apotheke, ÖPNV-Verbindungen, Sehenswürdigkeiten und Einzelhandelseinrichtungen.

Wie schon zuvor erwähnt, hat Rhade in den letzten Jahren Bevölkerung verloren. Dieser Bevölkerungsrückgang findet in vielen Dörfern und Städten in Deutschland statt und ist nicht umzukehren. Ein Patentrezept, um den Schrumpfungsprozess zu verlangsamen oder gar aufzuhalten, gibt es nicht.

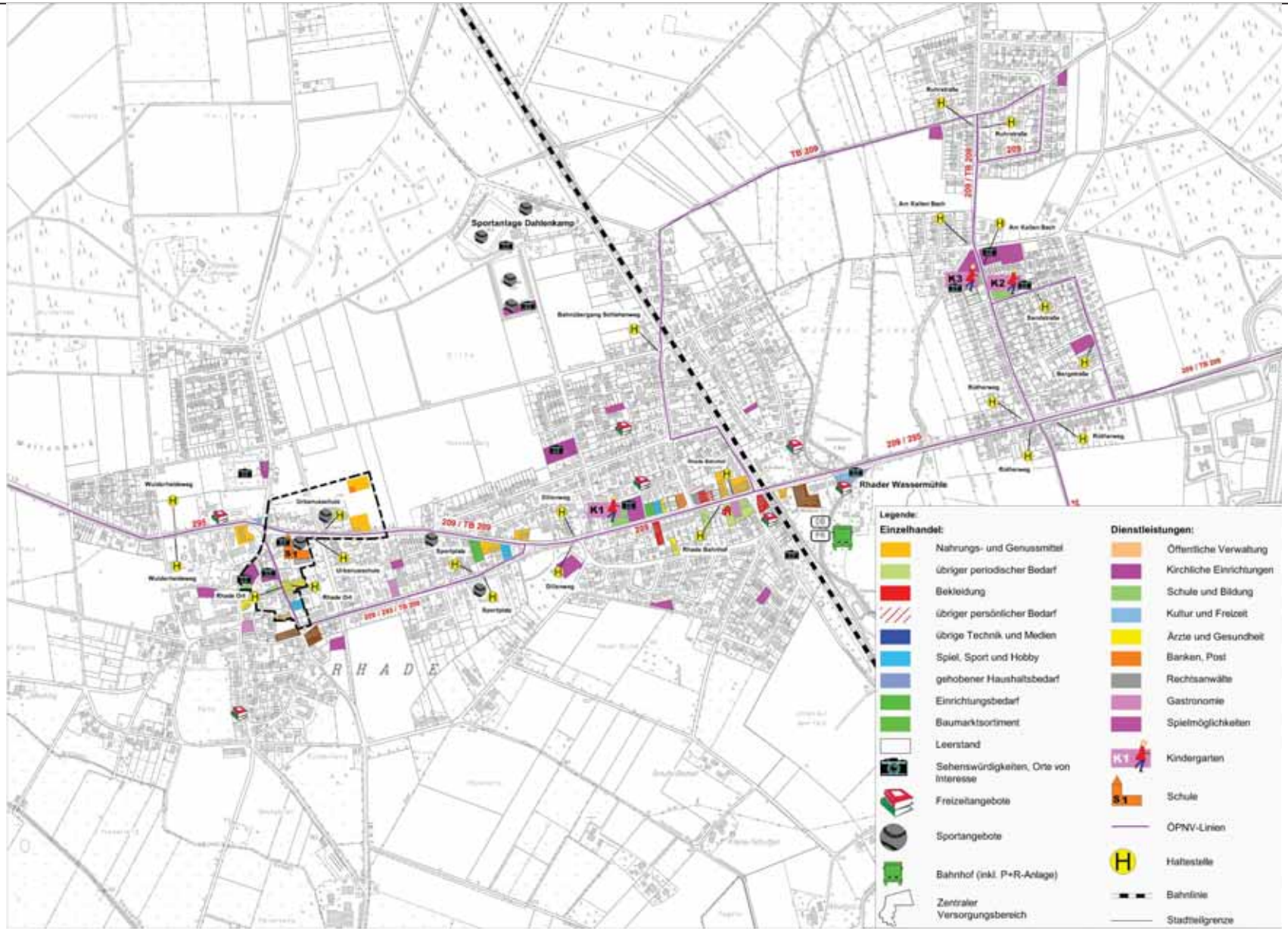
Die Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung sind erheblich. Die Infrastruktur ist nach Möglichkeit flexibel an den Bedarf anzupassen, um Versorgungslücken so lange wie möglich zu vermeiden.

<u>Kindergärten und Schulen</u>
Spürbare und anhaltende Rückgänge der Kinderzahlen führen in der Regel im Ergebnis zur Schließung von Kindergärten und Schulen.
Durch den Ausbau der Betreuungsplätze für unter Dreijährige in Kindertagesstätten werden in den nächsten Jahren keine Kindertagesstätten geschlossen.

Die Schülerzahlen der St. Urbanus Grundschule sind seit 2006 rückläufig und werden weiter zurück gehen. Im Schuljahr 2011/2012 wurden 187 Schüler an der St. Urbanus Schule unterrichtet.



Schulangebot und Schulgröße in der Primarstufe, Quelle: Schulentwicklungsplan Stadt Dorsten



Ausstattung des Ortsteils mit Einzelhandel und Dienstleistungen, Quelle: Stadt Dorsten

II.5 Soziales

Nach den Prognosen sinkt die Schülerzahl auf 152 in den nächsten Jahren. Der Schulstandort ist jedoch gesichert.

Angebote für Familien

Die Rhader Bürgerinnen und Bürger engagieren sich in ihrer Freizeit in Rhader Vereinen und in sozialen Organisationen. Sportliche Aktivitäten haben dabei einen hohen Stellenwert. Durch den Ausbau der Sportanlage Dahlenkamp zu einer Freizeitanlage, wozu Vereinsbestrebungen bestehen, könnten die Angebote für Familien und die sozialen Kontakte verbessert werden.

In Rhade befinden sich 16 Spielplätze, deren Pflegezustand von den Rhadern als schlecht eingestuft wird. Diese Situation könnte durch Spielplatzpatenschaften verbessert werden. Bei zwei Spielplätzen existiert eine offizielle Spielplatzpatenschaft, die von der Stadt Dorsten gefördert wird. Dabei geht es nicht allein darum, die Plätze sauber zu machen, sondern auch darum den Zusammenhalt in dem Wohngebiet zu fördern und auch Spielplatzfeste zu veranstalten. Inoffiziell werden aber mehr Spielplätze von Bürgerinnen und Bürgern („positive Dunkelziffer von ca. 10 %") instand gehalten.

Kinderspielplatz, Foto: Stadt Dorsten

Einige der Spielplätze könnten zukünftig als Treffpunkt für Jung und Alt dienen.

Senioren

Während die junge Bevölkerung abnimmt, wird durch die steigende Lebenserwartung der Anteil an Alten zunehmen.

Schon jetzt sind über 25 % der Bevölkerung über 60 Jahre alt und über 5 % über 80 Jahre. Dieser Anteil wird weiter steigen und damit wird auch der Anteil der Pflegebedürftigen steigen. Da weniger junge Menschen dieser Altergruppe gegenüberstehen, können die Familien weniger oder gar nicht zur Pflege der bedürftigen Angehörigen zur Verfügung stehen. Soziale Kontakte finden nicht mehr ausschließlich in den Familien statt. Hinzu kommt, dass auch pflegende Angehörige mehr Unterstützung benötigen. Auch werden Angebote für Altersdemente verstärkt erforderlich sein.

Senioren, Foto: Stadt Dorsten

Vorhandene Strukturen sind dabei zu verbessern und zu vernetzen.

Zu den bestehenden 48 Pflegeplätzen in Seniorenеinrichtungen (Siehe auch Kapitel I.2 Rhade in Zahlen) wird der Bedarf zukünftig durch immer neue Angebote im Pflegebereich gedeckt werden müssen. Insgesamt sollten die Bestrebungen dahin gehen, einen Heimaufenthalt solange wie möglich hinauszuzögern. Vorhandene Strukturen sind dabei zu verbessern und zu vernetzen.

Bei jeder baulichen Maßnahme sollte von den Beteiligten an die Barrierefreiheit gedacht werden.

Die Barrierefreiheit von Wohnquartieren und Straßenräumen dient gleichermaßen Familien mit Kinderwagen als auch Rollator- und Rollstuhlnutzern.

II.5 Soziales

Das Miteinander zwischen Alt und Jung ist zu fördern. Vernetzungen zwischen Alteneinrichtungen und Kindergärten, sowie Spielplätze als Treffpunkt für Jung und Alt könnten dabei ein Ansatz sein.

Fazit:
Einigkeit besteht darüber, dass in Rhade die sozialen Strukturen durch Bürger, die sich ehrenamtlich engagieren, Vereine und kirchliche und soziale Institutionen gut aufgestellt sind. Die Lebensqualität in Rhade ist gut und die Zufriedenheit mit der sozialen Ausstattung sehr hoch. Defizite werden durch ehrenamtliches Engagement ausgeglichen, was in Rhade sehr ausgeprägt ist. Hier wünschen sich die Rhader eine stärkere Unterstützung und Förderung durch die Stadt Dorsten.
Schnittmengen der vielfältigen Angebote im Sozialbereich sind zu sichten, bestehende Strukturen zu verbessern und zu vernetzen.
Dem demografischen Wandel ist durch die Berücksichtigung der Belange einer älter werdenden Gesellschaft zu begegnen, ohne die Bedürfnisse der Familien außer acht zu lassen.
Die Attraktivität des Ortsteils ist zu pflegen und zu entwickeln, um Abwanderungstendenzen zu vermeiden.

II.6 Wirtschaft

Der Wirtschaftsstandort Rhade

Betrachtet man den Aspekt von Rhade als Wirtschaftsstandort so wird er geprägt durch Gewerbetreibende, Landwirte und Kaufleute. Produzierendes Gewerbe kommt dabei strukturbedingt kaum vor.

Da Rhade durch ein landwirtschaftliches Umfeld geprägt wird, bildet auch die Landwirtschaft einen wichtigen Wirtschaftsfaktor.
In den letzten Jahren haben in diesem Wirtschaftssegment erhebliche Konzentrationsprozesse stattgefunden, so dass von ehemals 50 Haupterwerbsbetrieben nur noch 15 Betriebe Landwirtschaft im Haupterwerb betreiben. Trotz allem bestehen weiterhin die Familienstrukturen in der Landwirtschaft.
Ein weiteres Segment der Landwirtschaft ist in den letzten Jahren durch den Ausbau alternativer Energien hinzugekommen. Als Beispiel seien der Ausbau von Bioenergieanlagen und Windenergie, auch als Genossenschaftsmodell, genannt.

Die Nahversorgung in Rhade ist durch den Bau des Nahversorgungszentrums als hervorragend zu bezeichnen. Doch zeugen die Geschäftsleerstände auf der Debbingstraße und der Lembecker Straße

Foto: Gewerbegebiet Endelner Feld; Quelle: Stadt Dorsten

sowie am Stuvenberg von den Schwierigkeiten, denen Kaufleute ausgesetzt sind, kleine und mittlere Verkaufsflächen zu vermieten. Der Reaktivierung dieser Ladenlokale kommt eine hohe Bedeutung zu.
Defizite in der mittelfristigen Versorgung wird vor allen Dingen bei den Segmenten Bekleidung, Sportartikeln und, nach der Schließung der Schlecker-Filiale, bei Drogerieartikeln gesehen. Mit der Belebung dieser Segmente könnte der Dorfkern gestärkt werden. Hier sind unternehmerisches Handeln, gemeinschaftliche Anstrengungen der Rhader Unternehmer Gemeinschaft (RUG) und der Wirtschaftsförderung in Dorsten (WINDOR) und die Bereitschaft in die Immobilie zu investieren, um den Vermarktungswert zu erhalten / zu erhöhen, gefragt.

Flächen für Gewerbetreibende stehen hauptsächlich in Gewerbegebieten zur Verfügung. Da das Gewerbegebiet Endelner Feld weitgehend bebaut ist, müssen für Neuansiedlungen und Betriebserweiterungen und Betriebsverlagerungen attraktive Gewerbeflächen angeboten werden.
Als Optionsfläche für die Entwicklung eines Bebauungsplanes steht die im Flächennutzungsplan dargestellte gemischte Baufläche am Höfer Weg zur Verfügung. Sobald sich der Bedarf für Gewerbeflächen abzeichnet, ist diese zu entwickeln. Eine schrittweise Entwicklung dieser Fläche ist denkbar, wobei darauf geachtet werden muss, dass es sich nicht um eine reine Gewerbliche Baufläche handelt, sondern um eine Gemischte Baufläche. Wohnen und Gewerbe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, müssen sich dort wiederfinden. Beim Wohnen müssen gleichzeitig Emissionen in Kauf genommen werden, die sich aus der gewerblichen Nutzung ergeben.
Eine wirtschaftlich-gewerbliche Ausrichtung von Rhade sollte zukünftig den Charakter des Ortsteils als Dorf im Grünen nicht entgegen stehen.
Diese Lagegunst des Ortsteils ist als Stärke anzusehen und ist touristisch weiterzuentwickeln.

Der westliche Bereich der Debbingstraße ist durch eine Durchmischung von Wohnen, gewerblichen Nutzungen und Nebenerwerbslandwirtschaft geprägt. Diese Struktur sollte auf jeden Fall erhalten bleiben und nicht durch Wohnen zurückgedrängt werden. Die Hofstellen in diesem Bereich werden als ortsbildprägend angesehen. Bei möglichen Betriebsaufgaben sollten die Landwirte über eine städtebaulich gewünschte Umnutzung beraten werden. Die Lage von Schultes Hof bietet sich ausgezeichnet für einen stärkeren Ausbau der Direktvermarktung und eines Hof-Cafes an.

Darüber hinaus bestehen schon ausbaufähige Ansätze, nicht-störendes Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen in alte Gebäudesubstanz bzw. Hofstellen zu etablieren. Dieser Ansatz sollte gefördert werden.

Fazit:
Die Stärke Rhades ist seine Lage im Grünen. Die Landwirtschaft nimmt einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert ein. Hier ist Entwicklungspotenzial, das touristisch mit Naherholung zu verbinden ist.
Die Leerstände in den Geschäftsbereichen sind zu reaktivieren. Dieses bedeutet große Anstrengungen der Eigentümer, sowie der Unterstützung der Wirtschaftsförderung.
Für die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben sollte die Baufläche am Höfer Weg abschnittsweise entwickelt werden.

III. Zusammenfassung

Rhade – mit Ecken und Kanten
Es gibt vieles in Rhade, was positiv ist. Vieles ist verbesserungswürdig. Rhade ist ein Ortsteil mit Stärken und Schwächen.

Stärken
- gut genutzter Bahnanschluss
- Autobahnanschluss
- Naturerlebnisraum direkt vor der Haustür
- hohes Naturpotenzial
- Sportanlage gut angenommen
- Nahversorgung sehr gut
- Schulen und Kindergärten gut
- Bedingungen für Naherholungstouristen durch Bahnhof gut
- reges Vereinsleben
- dörflicher Charakter
- Hofstellen im Dorfkern
- Hofladen
- Historische Gebäude, Sehenswürdigkeiten
- Rhader Mühle und Mühlenteich
- gutes Spielangebot
- gutes Miteinander
- guter Zusammenhalt

Schwächen
- bandartige Struktur des Ortsteils durch Lembecker / Erler Straße, Zersiedelung
- keine zentrale Mitte, Platz
- dicht gedrängter Ortskern
- Fahrradwege ausbauwürdig
- Entfernung Bahnstation- Nahversorgung
- Entfernung von zentralen Einrichtungen (Arzt - Apotheke, neues Pflegeheim - Ortskern)
- Siedlungsrandausbildung mangelhaft
- Spielplätze tlw. unattraktiv
- Begegnungsplätze fehlen - Dorfanger
- Vielfalt der Gastronomie im historischen Ortskern fehlt
- Fahrradstation am Bahnhof wünschenswert
- kein Anreiz im Ortskern für auswärtige Besucher
- Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf im öffentlichen und privaten Bereich
- Leerstände
- Fehlende Begrünung im Siedlungsbereich

Foto Infotafel Rhade; Quelle: Stadt Dorsten

Es lohnt sich in Rhade zu leben.

Das ist die Meinung der meisten Rhader Bürgerinnen und Bürger.
Die Menschen identifizieren sich mit ihrem Ortsteil. Der Zusammenhalt ist groß und das Miteinander wird als positiv eingeschätzt.

Rhade – gut angebunden
Die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz ist durch die Autobahn sehr gut. Als großes Plus wird der Bahnanschluss gesehen.
Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes entspricht den heutigen Anforderungen. Doch weist der Ausbaustandard der Straßen innerhalb der zentralen Geschäftsbereiche an der Debbingstraße und entlang des Geschäftsbereichs der Lembecker Straße Defizite auf. Eine attraktive Straßenraum-

III. Zusammenfassung

gestaltung mit dem Zweck den Verkehr zu „entschleunigen" und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer stärker zu berücksichtigen, wird hier angestrebt.
Die Radwegeverbindungen sind zu verbessern und auszubauen.

Rhade – gut versorgt
Rhade hat eine historische Dorfstruktur, deren Entwicklung als sehr wichtig für die Rhader Bürger angesehen wird.
Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist sehr gut. Der Dorfkern ist attraktiver zu gestalten. Die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern.
Der fließende und ruhende Verkehr auf der Debbingstraße ist neu zu ordnen, wobei die Belange von Fußgängern stärker berücksichtigt werden müssen.
Für die Beseitigung der Geschäftsleerstände sind große Anstrengungen zu unternehmen.
Ein Grünkonzept sowie ein Möblierungskonzept sind zu entwickeln.

Rhade – ein Dorf im Grünen
Rhade ist ein Ortsteil mit hohem Freiraumanteil, den es zu schützen und bewahren gilt. Eine behutsame Entwicklung in die Richtung sanfter Tourismus wird angestrebt. Jedoch sollten alle touristischen Aktivitäten aus den Naturschutzgebieten herausgehalten werden.
Direktvermarktung mit Bauerncafe, jahreszeitlichen Festen und Übernachtungsmöglichkeit auf den Bauernhöfen kann einerseits der Landwirtschaft ein zusätzliches Einkommen sichern und der Naherholung für Wanderer und Radfahrer dienen.
Vereinssportaktivitäten sind auf die Sportanlage Dahlenkamp zu konzentrieren. Hier ist weiteres Entwicklungspotential gegeben.
Zur Verbesserung des Erholungswertes sind die bestehenden Gehölzstrukturen weiter zu entwickeln. Die Ortsrandgestaltung ist durch Trennung von Siedlung zur offenen Landschaft zu akzentuieren.

Rhade – zukünftig gut gerüstet
Trotz einer großen Anzahl an Baulücken, ist der Bedarf an neuem Bauland in Rhade vorhanden. Angesichts des demografischen Wandels sind Bauflächen jedoch nur noch verhalten zu entwickeln. Sie sollten sich an den gewachsenen Siedlungsbereichen orientieren und neue Wohnformen ermöglichen. Vorhandene soziale und technische Infrastruktur sollte durch die Neuentwicklung ausgelastet, Zusatzbedarfe in diesem Bereich möglichst vermieden werden.

Rhade – das Dorf mit Zukunft
Die Stärke Rhades ist seine Lage im Grünen. Die Landwirtschaft nimmt einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert ein. Hier ist Entwicklungspotential vorhanden, das touristisch mit Naherholung verbunden werden kann.
Die Leerstände in den Geschäftsbereichen sind zu reaktivieren. Dieses bedeutet große Anstrengungen der Eigentümer, sowie der Unterstützung der Wirtschaftsförderung.
Für die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben sollte die Baufläche am Höfer Weg abschnittsweise entwickelt werden.

Einigkeit besteht darüber, dass in Rhade die sozialen Strukturen durch Bürger, die sich ehrenamtlich engagieren, Vereine, kirchliche und soziale Institutionen gut aufgestellt sind. Die Lebensqualität in Rhade ist gut und die Zufriedenheit mit der sozialen Ausstattung sehr hoch. Defizite werden durch ehrenamtliches Engagement ausgeglichen, das in Rhade sehr ausgeprägt ist.

Schnittmengen der vielfältigen Angebote im Sozialbereich sind zu sichten, bestehende Strukturen zu verbessern und zu vernetzen.

III.1 Planungs– und Entwicklungsziele

Dem demografischen Wandel ist durch die Berücksichtigung der Belange einer älter werdenden Gesellschaft zu begegnen, ohne die Bedürfnisse der Familien außer acht zu lassen.
Die Attraktivität des Ortsteils ist zu pflegen und zu entwickeln, um Abwanderungstendenzen zu vermeiden.

Nachfolgende Planungs- und Entwicklungsziele wurden für den Ortsteil herausgearbeitet und in der Rahmenplanung dargestellt.

- **Auflösung der bandförmigen Siedlungsstruktur durch Grünzüge**
- **Intensivere Durchgrünung**
- **Ortsrandgestaltung**
- **Landschaftliche Einbindung**
- **Verbesserung des Straßen und Wegenetzes**
- **Naturnahes Ökosystem „Bachaue"**
- **Behutsame Freizeitentwicklung Mühlenteich**

  Verbesserung der Radwegeverbindungen
- **„Dorfpark"**
- **Entwicklung des historischen Dorfkerns**
- **Erhalt bäuerlich-dörflicher Strukturen**
- **Aktivierung der Geschäftsflächen in historischer Ortslage**
- **Dorfrandallee**
- **Verkehrsberuhigter Umbau Debbingstr.**
- **Platzartiger Umbau des Geschäftsbereiches**
- **Abschnittsbildung Lembecker Straße**
- **Straßenbegrünungen**
- **Maßnahmen Verkehrsberuhigung**
- **Querungshilfen**
- **Ausbau Kreisverkehre**

IV. Ausblick

Rhade - ein starkes Dorf
Die Rahmenplanung benennt Maßnahmen, die zu einer Aufwertung des Ortsteils führen sollen. Defizite werden analysiert und aufgezeigt. Manche Maßnahmen sind sehr konkret, andere bedürfen weiterer Detailplanungen.

Die Durchführung der Maßnahmen bewegen sich im Spannungsfeld zwischen leeren öffentlichen Kassen und dem Wunsch der Bürger sofort Ergebnisse umgesetzt zu sehen.

Aber Rhade ist ein Ortsteil, in dem viele Bürger sich in Vereinen und politischen Gruppierungen ehrenamtlich engagieren. Diese Bürger besitzen ein ungeheuer hohes Potenzial, Maßnahmen durchzuführen.

Die Rahmenplanung ist bei allen städtebaulichen Entwicklungen in der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Rahmenplanung ist zwar kein verbindliches Instrument, das Rechtscharakter besitzt. Gleichwohl sind die Vorgaben der Rahmenplanung in die Abwägung einzubringen.

Letztendlich ist eine Rahmenplanung die Grundvoraussetzung Fördermittel für städtebauliche Maßnahmen zu beantragen.

Foto: Oskar Neubauer