

## Synopsis Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept des Kreises Wesel

Akteur			Anregung		Art der Berücksichtigung			
Name	Gruppe	Nummer	Nummer	stichwortartige Beschreibung	ganz	teilweise	nicht	Begründung
"Runder Tisch ältere Menschen im Kreis Wesel" (RTäM)	VB 3	1	1.1	Ergänzung von drei Mobilstationen in Obermörmtter, Vynen und Lüttingen		x		Der Anregung wurde gefolgt. Es handelt sich aber nicht um klassische Mobilstationen, sodass sie separat aufgeführt sind.
RTäM	VB 3	1	1.2	mehr Parkflächen für Fahrräder vor den Geschäften; weniger Parkflächen für Auto im Innenstadtbereich	x			
RTäM	VB 3	1	1.3	Moers: Barrierefreiheit Haltestelle Eurotec		x		Die Haltestelle ist im Rahmen des Nahverkehrsplans kategorisiert.
RTäM	VB 3	1	1.4	Schermbeck: Errichtung eines Wartehäuschens Haltestelle B58/Brich		x		Die Errichtung von Wartehäuschen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.
RTäM	VB 3	1	1.5	Hamminkeln: Anrufsammeltaxi muss bekannter gemacht werden		x		Das Mobilitätskonzept sieht verstärkte Marketingaktivitäten vor.
RTäM	VB 3	1	1.6	Fahrpläne kaum lesbar; zu kleine Schrift	x			
RTäM	VB 3	1	1.7	Fahrradverkehr: - durchlässige und sicher Fahrradwege - Schranken an Fahrradwegen breiter für Lasten-/Dreiräder - Rastplätze an Fahrradwegen	x			
RTäM	VB 3	1	1.8	ÖPNV: - Barrierefreiheit - Lesbarkeit von Fahrplänen - leichte Sprache - bessere Taktung - Schulung des Fahrpersonals (mehr Zeit für ältere Menschen zum Hinsetzen)		x		Die Anregungen entsprechen den Vorgaben des Nahverkehrsplans oder sind aus wirtschaftlichen Gründen aktuell nur punktuell umsetzbar.
RTäM	VB 3	1	1.9	Temporeduzierung innerorts; Verkehrssicherheit fördert Radverkehr		x		Der Anregung wurde grundsätzlich gefolgt. Temporeduzierung kann aber nur auf den Kreisstraßen vom Kreis Wesel direkt angewendet werden.
RTäM	VB 3	1	1.10	mehr Fahrradstraßen; Kommunen übergreifend vernetzen	x			
RTäM	VB 3	1	1.11	Bustraining (Sicherheit an Haltestellen, richtiges Ein- und Aussteigen, Lesen der Fahrpläne, Ticketkauf, Sturzvermeidung)		x		Die Veranstaltungen können empfohlen werden.
RTäM	VB 3	1	1.12	Busbegleitung (Ehrenamtliche Ansprechpartner)		x		Auch hier ist eine Empfehlung sinnvoll.
RTäM	VB 3	1	1.13	Sonderverkehr (Einsatz eines Kleinbusses für Senioren/-innen)	x		x	Grundsätzlich ist dies sinnvoll und im Mobilitätskonzept auch im Rahmen eines hochwertigen Konzepts vorgesehen. Spezielle Sonderverkehre außerhalb des ÖPNV sind aber genehmigungsbedürftig und dürfen diesen nicht konkurrenzieren.
RTäM	VB 3	1	1.14	Radfahrkurse (Training für ältere Radfahrer)		x		Wird als Empfehlung aufgenommen.
RTäM	VB 3	1	1.15	Möglichkeiten zum Ausruhen und Verweihlen auf Einkaufswegen		x		Ist im Bereich der kommunalen Planungshoheit zu verordnen.
RTäM	VB 3	1	1.16	Lesbarkeit des Mobilitätskonzept einfacher gestalten		x	x	Es wurde auf bestmögliche Lesbarkeit geachtet.
RTäM	VB 3	1	1.17	schnelles, sicheres, komfortables Radwegenetz (mehr Vorrang für Radfahrende)	x			
RTäM	VB 3	1	1.18	sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Mobilstationen	x			
RTäM	VB 3	1	1.19	engere Taktzeiten im ÖPNV an allen Tagen und bis spätabends		x		Aus wirtschaftlichen Gründen nur bedingt realisierbar.

RTäM	VB 3	1	1.20	umweltfreundliche und bedarfsgerechte Stadtbussysteme		x	x	Stadtbussysteme unterliegen der Planungshoheit der Kommunen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel erlaubt aber solche Systeme zu ergänzen.
RTäM	VB 3	1	1.21	Verkehrssystem und Verkehrssammelangebote auf Anforderung in den Nebenverkehrszeiten	x			
RTäM	VB 3	1	1.22	sichere Mitnahme von Rollstuhlfahrenden und Menschen mit Rollator		x		Wird im Mobilitätskonzept empfohlen.
RTäM	VB 3	1	1.23	günstige Fahrpreise und einfache Preisgestaltung			x	Die Tarifgestaltung obliegt dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Hier bestehen wenig Einflussmöglichkeiten seitens des Kreises Wesel.
RTäM	VB 3	1	1.24	barrierefreie Mobilstationen mit gut lesbaren Fahrplänen	x			
RTäM	VB 3	1	1.25	keine stärkere Verlagerung auf die ehrenamtlichen Bürgerbusvereine		x		Eine Verlagerung auf ehrenamtliches Engagement findet nicht statt. Auf Wunsch wird dieses aber ermöglicht.
RTäM	VB 3	1	1.26	Anbindung der Außenbezirke	x			
RTäM	VB 3	1	1.27	Ausbau der Radwegenetze auch für Drei-/Lastenräder	x			
RTäM	VB 3	1	1.28	Taktung der Verkehrsverbindungen ohne größere Wartezeiten und ausreichend Umsteigezeit		x		Auf eine bessere Taktung wird Wert gelegt. Hier ist jedoch aufgrund der Komplexität und der Vielzahl der Verknüpfungen keine ideale Lösung für jede Fahrtrelation möglich.
RTäM	VB 3	1	1.29	ausreichende und geschützte Wartesitzplätze	x			
RTäM	VB 3	1	1.30	nutzerfreundliche Gestaltung der Fahrpläne (größere Schrift) und des Fahrkartenerwerbs		x		Der Anregung wird in Bezug auf besondere Fahrpläne für spezielle Kundengruppen gefolgt. Ein Auswechseln aller Fahrpläne an den Haltestellen ist bedingt durch die vermehrte Nutzung anderer Medien und die notwendige Auswechslung auch der die Fahrpläne aufnehmenden Kästen wirtschaftlich nicht vertretbar. Dies auch vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung.
RTäM	VB 3	1	1.31	stetige Verbesserung der Qualität des ÖPNV		x		Auf eine bessere Taktung wird Wert gelegt. Hier ist jedoch aufgrund der Komplexität und der Vielzahl der Verknüpfungen keine ideale Lösung für jede Fahrtrelation möglich.
Behindertenbeauftragte	VB 3 / FD 56	2	2.1	Mobilstationen: - landesweit einheitliches Design; wichtig für Orientierung - Abstellmöglichkeiten für dreirädrige Fahrräder		x		Die Abstellmöglichkeiten auch für Sonderfahräder sollen erweitert werden. Das landesweite Design findet bei der Kennzeichnung der Stationen Anwendung.
Behindertenbeauftragte	VB 3 / FD 56	2	2.2	vereinfachte Tarifstruktur für bessere Übersichtlichkeit			x	Auf die Tarifstruktur besteht seitens des Kreis Wesel kein Einfluss. Dies ist Aufgabe des VRR.
Behindertenbeauftragte	VB 3 / FD 56	2	2.3	regelmäßiger Austausch (alle 6 Monate); direkte Beteiligung der Behindertenbeauftragten	x			
FD 65-1-4	VB 5	3	3.1	KEINE Anregungen oder Änderungswünsche				
FD 63-1-1	VB 5	4	4.1	S. 4, Abs.2: Ergänzung: „Ziel des Konzeptes soll es sein, eine nachhaltige und attraktive Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel zu fördern ...“	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.2	S. 4, Abs.4: Formulierungsvorschlag: „Aufgabe dieses Konzeptes ist es, alle denkbaren Entwicklungen zu beleuchten [statt streifen] ...“	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.3	S. 6, Abs.1: Formulierungsvorschlag: „Um diese Vision Realität [statt Version realistisch] werden zu lassen...“	x			

FD 63-1-1	VB 5	4	4.4	S. 6, Abs.6: Das formulierte Ziel für den Wirtschaftsverkehr, eine Entlastung durch eine Verlagerung des Personenverkehrs auf andere Verkehrsmittel zu erreichen, kann ich fachlich nicht nachvollziehen und halte es für unglaublich! Ich weiß ja, dass man sich nicht mit dem Güterverkehr befasst hat, das sollte man dann auch offen darstellen, nachvollziehbar begründen und damit gut sein lassen.	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.5	S. 8, Abs.1: In der Tabelle sollte statt heutiger MS das Bezugsjahr genannt werden, aus dem die Daten stammen.	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.6	S. 9, Abs.2: Dieser Absatz scheint nicht im Zusammenhang der Absätze davor oder danach zu stehen, sondern liest sich wie eine Gedankennotiz des Autors.	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.7	S. 9, Abs.4: In der Auflistung wird das Thema Antriebstechniken als einer der vier Schwerpunkte dieses Konzeptes genannt, das spätere Kapitel erweckt aber nicht den Eindruck, dass hier ein Schwerpunkt liegt. Vllt. sollte dieser Passus nochmal geändert werden, dahingehend, dass es nur 3 Schwerpunkte gibt.		x		Das Thema Antriebstechniken wurde erweitert. Eine vollumfängliche Betrachtung im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist aber nicht sinnvoll.
FD 63-1-1	VB 5	4	4.8	S. 13, Abs.3: Korrektur: „Tatsächlich ist die Durchführung von Verkehr für das moderne Wirtschaftsleben, den Handel, den Wohlstand und auch die Erreichung wichtiger regionalpolitischer Ziele (z.B. Gleichwertigkeit [nicht Gleichheit, siehe § 1 Abs.2 ROG] ...“ Formulierungsvorschlag: „Ziel [statt Aufgabe] des Kreises Wesel ist es daher, durch die Förderung...“	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.9	S. 28, 3. Spiegelstrich bei „Allgemeine Maßnahmen zum ÖPNV“: Die Formulierung „nachtaktive Personen“ klingt komisch. Vielleicht kann man stattdessen schreiben, dass die Nachfrage für zusätzliche Nachtfahrangebote in den Bedarfszonen da ist und bedient werden sollte. Die Nachfrage lässt sich sicherlich auch nicht nur auf Studierende und „nachtaktive Personen“ begrenzen.	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.10	S. 36, Tabelle: Die hier genutzten Abkürzungen sollten entweder ausgeschrieben und erläutert werden. Mir fällt nicht ein, was z.B. „RG Süd“ bedeuten könnte und es erschließt sich mir auch nicht aus dem Kontext.	x			

FD 63-1-1	VB 5	4	4.11	S. 36, Abs.1: Die Städte Moers und Duisburg haben eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die mittlerweile auch als Ergebnis vorliegen müsste. Diese sieht die Querung des Rhein im Zuge des Neubaus der A40-Brücke vor. Dieser Passus sollte, vllt. in Rücksprache mit Moers korrigiert werden.	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.12	S. 44, Abs.2: Der Umgang mit den in unserem Mobilitätskonzept ermittelten Potenzialen beim Radverkehr sollte so gehandhabt werden, dass wir (Kreis und Kommunen) die Ergebnisse bei unserer Arbeit im Koordinierungskreis Mobilität berücksichtigen und dort ggf. Anregungen/Forderungen für die Fortschreibung des RVR-Radwegkonzeptes abstimmen und gemeinsam formulieren. Da wir ja nun aktiv mit den Kommunen an der Umsetzung der RVR-Netzes arbeiten sollten wir die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes nicht ungefiltert an den RVR weitergeben. Dieser Absatz muss also umformuliert werden, dahingehend, dass die Ergebnisse in die Arbeit von Kreis und Kommunen einfließen. Vermutlich muss man dann auch die darauffolgenden Absätze anpassen/umstellen um eine inhaltlich sinnvolle Reihenfolge der Aussagen zu haben.	x			
FD 63-1-1	VB 5	4	4.13	S. 69: Kap. 7.3.2 und 7.3.5 befassen sich beide mit bedarfsgesteuertem Verkehr. Scheint redundant.				
FD 63-1-1	VB 5	4	4.14	S. 78, Abs.3: Korrektur: „... während das zweite Fahrzeug Dingden und seine Umgebung, sowie den Bereich Loikum [statt Leukum]/Wertherbruch bedient.“	x			
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.1	konsequenterer Abgrenzung des Verantwortungsbereiches des Kreises und anderer Akteure für jede Maßnahme, z.B. werden im Kapitel 2 neun Ziele formuliert, bei denen nicht ersichtlich ist wer die Verantwortung für diesen Aufgabenbereich trägt und welche Rolle der Kreis innehat. Es werden Ziele formuliert, die kreisweit nicht sinnvoll zu bearbeiten sind, weil sie ausschließlich kommunaler Planungshoheit unterliegen. Ziele aus Kapitel 2 sollten nochmal überprüft werden und ggf. neu formuliert werden insbesondere im Zusammenhang mit den Schwerpunktbereichen aus Kapitel 3. Momentan stehen Kapitel 2 und 3 nicht im logischen Zusammenhang. Das führt zu Unverständlichkeiten.	x			

EAW FS EnKE	VB 4	5	5.2	Auch im Kapitel 6 "Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen" sollte die Rolle des Kreises ergänzt werden, um die Verantwortlichkeiten klar deutlich zu machen.	x			
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.3	Kapitel 6: Manche Spiegelstriche enthalten nur Erläuterungen und keine Maßnahmen, z.B. S. 28 "Verkehr an Schulen" erster Spiegelstrich. Bitte um Überprüfung.	x			
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.4	Aufgrund mangelnder Ortskenntnisse sind die Standorte für Mobilstationen nicht durch die Fachstelle bewertet worden. Aufgefallen ist, warum "Bahnhof Nord" in Moers nicht in die Betrachtung eingezogen wurde.	x			
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.5	Thema "bedarfsgesteuerter Verkehr" zweimal im Kapitel 7. Sollten zusammengeführt werden.	x			
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.6	Der teilweise sarkastische Ton ist völlig unangebracht.				
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.7	In Kapitel 7.3.3 "Änderung der Antriebstechniken" wäre beispielweise eine Erläuterung zu den bevorstehenden Herausforderungen bedingt durch die Clean Vehicles Directive und die Handlungsmöglichkeiten- bzw. Notwendigkeiten des Kreises Wesel (z.B. Fahrzeugförderung, Straßenreinigungsfahrzeuge, kommunale Flotte etc.) deutlich zielführender gewesen, als die dort getroffene Aussagen.		x		Das Thema Antriebstechniken wurde erweitert. Eine vollumfängliche Betrachtung im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist aber nicht sinnvoll.
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.8	In Kapitel 8 "Gesamtkonzept" sollte die aktuelle Situation mit dem bereits eingerichteten Koordinierungskreis Mobilität und den darin enthaltenen Arbeitsschwerpunkten beschrieben werden.	x			
EAW FS EnKE	VB 4	5	5.9	Insgesamt sollte das Konzept nochmal auf Rollenverteilung und mögliche Handlungsmöglichkeiten des Kreises überprüft werden, damit es für die weitere Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren dienen kann.	x			
EAW 85	VB 4	6	6.1	Die EAW regt an, die Verknüpfungsmöglichkeiten der Bürgerbusvereine mit dem Konzeptentwurf unter 7.4, ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit, noch mehr zu beleuchten, als im Konzept geschehen: Ziel sollte es sein, auch die durch die Bürgerbusvereine übernommenen Aufgaben zukunftsfähig zu machen. (Bürgerbusse spielen eine große Rolle. Kommunen wie Hamminkeln und Hünxe haben großes Interesse an einer Verbesserung der finanziellen und personellen Situation.)		x		Die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bürgerbusvereinen und Konzept für die Nebenverkehrszeit wurde durch eine erneute Abfrage bei den Vereinen aktuell geprüft. Die Bereitschaft zur direkten Mitwirkung ist nach wie vor gering ausgeprägt, wird aber von den meisten Vereinen durchaus als Zukunftsoption gesehen.

EAW 85	VB 4	6	6.2	Aus Sicht der EAW wäre es im Kreis Wesel Konzept wichtig, etwas detaillierter auf Vor- und Nachteile beider Wege-Netze (Regionales Radwegkonzept verglichen mit dem Konzept des Büros BVS) einzugehen, um dem Koordinierungskreis, der sich unter der Leitung des VB 5 grade gebildet hat, bessere Grundlagen für die Trassenauswahl zu geben.	x			
EAW 85	VB 4	6	6.3	Punkt 4.4: Bergisches Land ist nicht mit der Topografie des Kreises Wesel vergleichbar. Es sollte also erläutert werden, worin die Vergleichbarkeit besteht.	x			
EAW 85	VB 4	6	6.4	Im Fazit sollte evtl. noch erläutert werden, warum wichtige Aspekte wie Güterverkehr, Freizeitverkehr, etc. im Konzept nicht beleuchtet werden konnten.			x	Eine tiefergehende Beleuchtung der Themen Güterverkehr und Freizeitverkehr ist vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung nicht möglich gewesen. Die Stärkung des Güterverkehrs ist nach unserer Auffassung durchaus der richtige Ansatz für ein Mobilitätskonzept. Gleichzeitig ist natürlich auch zu berücksichtigen, dass die schädlichen Auswirkungen dieser Verkehrsrate minimiert werden.
Dinslaken	Kommune	11	11.1	Seite 5: Begriff "Version" richtig? Oder ist der Begriff "Vision" gemeint?	x			
Dinslaken	Kommune	11	11.2	Seite 6; 5. Wirtschaftsverkehr: Wenn das bedeuten soll, dass die Straßen vom Individualverkehr entlastet werden sollen, damit LKF-Wirtschaftsverkehr ungehindert fließen kann, wird diese These so NICHT geteilt. Stärkung im Güterverkehr ist das falsche Signal für ein Mobilitätskonzept.			x	
Dinslaken	Kommune	11	11.3	Seite 28: Hol- und Bring-Zonen an Schulen in Dinslaken oftmals nicht möglich. Es sollte besser in Zusammenarbeit mit den Schulen individuelle Lösungen gefunden werden. Es sollte nicht pauschaliert nur ein Mittel zur Verbesserung empfohlen werden.			x	
Dinslaken	Kommune	11	11.4	Seite 29-30: Thema "Signalanlagen": Es fehlt die wichtige Empfehlung, die Situation an den Signalanlagen unabhängig vom jeweiligen Straßenbaulastträger zu prüfen und zu ändern.	x			
Dinslaken	Kommune	11	11.5	Seite 45 Thema "Mobilstationen": Aspekt ergänzen, dass teilweise auch Mobilstationen ohne ÖV-Anschluss sinnvoll sein können. An Mobilstationen in Wohngebieten ohne (guten) ÖV-Anschluss kann das Angebot von verschiedenen anderen Verkehrsträgern auch zu einer Verbesserung des inter- und multimodalen, möglichst nachhaltigen Verkehrsverhaltens führen.	x			
Dinslaken	Kommune	11	11.6	Seite 63 "Vorschläge zu Standorten für Mobilstationen: Den Standorten "Bahnhof Dinslaken", "Neutor", "Hiesfeld - Kirche", "Oberlohberg - Kath. Kirche" und "Freesmann" wird zugestimmt.	x			

Dinslaken	Kommune	11	11.7	<p>Änderungsvorschläge an Mobilstationen (ausführliche Begründung in der Stellungnahme):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestelle "Am Wohnungsbusch" sollte mit HS "Helenenstraße" (Hagenviertel) ersetzt werden.</li> <li>- anstatt der HS "Fichtenstraße" wird die HS "Büngelerstraße" (Hiesfeld) vorgeschlagen</li> <li>- HS "Bertastraße" kann entfallen</li> <li>- zusätzlicher Bedarf einer Mobilstation an der HS "Trabrennbahn"</li> <li>- zusätzlicher Bedarf einer Mobilstation an der HS "Inkamp" (Blumenviertel)</li> <li>- zusätzlicher Bedarf einer Mobilstation für den Stadtteil Lohberg. Vorgeschlagen werden die HS "Schacht Lohberg" bzw. HS "Bergmannstraße"</li> </ul>	x			
Kamp-Lintfort	Kommune	12	12.1	<p>Seite 27: statt dem Begriff "E-Mobilität" besser "alternative (emissionsfreie) Antriebe" verwenden. Da sind dann E-Mob und Brennstoffzellenfahrzeuge (Wasserstoffantrieb), sowie andere emissionsfreie Antriebsarten enthalten.</p>	x			
Kamp-Lintfort	Kommune	12	12.2	<p>Seite 69/70; 7.3.3: Gerade im Bereich der Abfallentsorgung und dem Transport zur Müllverbrennungsanlage des Kreises (Abfallentsorgungszentrum Asdonkshof) und dem ÖPNV (NIAG) kann der Kreis Wesel mit seinen angehörigen Kommunen aktiv werden. Der große Anteil an kommunalen Entsorgungsfahrzeugen und kommunalen Betrieben, wie z.B. der ENNI oder dem Bestand an Nutzfahrzeugen in den kommunalen Fuhrparks bietet ein großes Einsparpotential an Emissionen. Der Kreis kann bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen den Einsatz emissionsfreier alternativer Antriebe fördern (Bonus-Malus-System) und fordern. Die Errichtung einer Wasserstoff-Elektrolyse (und ggfs. auch Tankeinrichtung vor Ort) kann in Kooperation mit den anderen kommunalen "Eigentümern" geprüft und ggfs. deren Einrichtung angeregt werden. Dies nutzt dann den kommunalen Fahrzeugbeständen die auf Wasserstoffantrieb umgestellt werden könnten.</p>	x			
Kamp-Lintfort	Kommune	12	12.3	<p>Seite 81; 8.: Hier kann die bereits unter 7.3.3 angeregte Koordinierung und Unterstützung durch den Kreis Wesel konkret beim Thema Alternative Antriebe im Bereich der Abfallentsorgung und kommunalen Fuhrparks und dem ÖPNV durchgeführt werden.</p>	x			

Moers	Kommune	13	13.1	Büro Spieckermann prüft Möglichkeit der Haltestellen "Königlicher Hof" und "Moers Bahnhof" als Mobilstationen; Bitte um Abstimmung	x			
Moers	Kommune	13	13.2	Punkte Seite 26/27: Hier würde ich zum besseren Verständnis die einzelnen Punkte zu thematischen Gruppen zusammenfassen. Die Punkte 1-8 sowie 11, 12 und 14 lassen sich unter "Betriebliches MM" zusammenfassen. Punkt 9 würde ich dem bereits bestehenden Abschnitt "Verkehr an Schulen" zuordnen. Punkt 13 passt zum Abschnitt "Allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr" Nur die Punkte 10, 15 und 16 kann ich keinem konkretem Thema zuordnen.	x	x		
Moers	Kommune	13	13.3	Da viele Signalanlagen im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW liegen, halte ich hier die Rolle des Kreises als "Sprachrohr" für alle Kommunen für besonders wichtig um den Druck auf Straßen.NRW zu erhöhen. Bisherige Versuche der Stadt Moers, Signalprogramme zugunsten der Radfahrer zu ändern wurden abgelehnt.	x			
Moers	Kommune	13	13.4	S. 31: Wann war das frühere Projekt im Auftrag des VRR gemeinsam mit der Firma MotionLogic (100%ige Tochter der Deutschen Telekom AG)	x			
Moers	Kommune	13	13.5	Abbildung 34 Seite 43: Radwegverbindung zwischen Moers und Rheinberg fehlt	x			
Moers	Kommune	13	13.6	Mobilstationen: Wie wird das Thema von den Verkehrsunternehmen unterstützt? (Seite 45/46)	x			Grundsätzlich sind alle im Kreis Wesel tätigen Verkehrsunternehmen für das Thema aufgeschlossen. Die NIAG hat sich bereiterklärt bei größeren einzelnen Mobilstationen die Aufgabenverantwortung zu übernehmen.
Moers	Kommune	13	13.7	Die Anzahl der eingezeichneten Standorte in den Abbildungen 51 und 52 stimmt nicht mit der Tabellen Abb. 53 und der detaillierten Auflistung für die Stadt Moers überein.	x			
Moers	Kommune	13	13.8	Seite 64: In der Auflistung fehlt Bahnhof Repelen	x			
Moers	Kommune	13	13.9	Seite 64: Mobilstation Ufort -Eurotec fehlt in Abb. 51	x			
Moers	Kommune	13	13.10	7.3.2 Titel identisch mit 7.3.5. Was ist damit gemeint?	x			
Moers	Kommune	13	13.11	Die Wir-4-Städte haben beim Landeswettbewerb "Mobil.NRW- Innovative Vorhaben im ÖPNV in ländlichen Regionen" ein Projekt zu einem gemeinsamen On-Demand-Bussystem eingereicht.	x			
Moers	Kommune	13	13.12	Seite 78: "Taxi-Gewerbe wird nicht konkurrenziert." Warum?		x		Das Konzept sieht eine Bedienung von Haltestelle zu Haltestelle und nicht von Haustür zu Haustür vor, auf diese Weise wird dem Taxigewerbe keine direkte Konkurrenz gemacht.



Moers	Kommune	13	13.13	Eine Kurzfassung des Konzeptes, die lediglich die Maßnahmen beschreibt, deren Umsetzung für den Kreis Wesel bzw. die Kommunen sinnvoll ist und auch die jeweiligen Zuständigkeiten nochmal deutlich hervorhebt, wäre wünschenswert.				x	Im Auftragsumfang nicht enthalten.
Rheinberg	Kommune	14	14.1	Kapitel 4.4, Seite 16: Übertragbarkeit der Stadt Bergisch Gladbach kritisch	x				
Rheinberg	Kommune	14	14.2	Kapitel 4.4, Seite 17/18: "Verringerung der Belegung von Stellplätzen" unverständlich/ nicht korrekt; erst weniger Autos führen zu geringer Belegung von Stellplätzen	x				
Rheinberg	Kommune	14	14.3	Kapitel 7.1.2, Seite 38ff.:signifikante Unterschiede zw. RVR und Kreis Konzept; RVR deutlich detaillierter - Warum wurde RVR Konzept nicht als Grundlage genommen und verfeinert? - Verbindung zw. Rheinberg und Dinslaken überflüssig - Warum gibt es keine direkte Verbindung zw. Rheinberg und Wesel? Beim RVR Konzept ist eine vorgesehen!! Laut Ergänzung von Herrn Harnack gibt es einen direkten Radweg auf dem Deich, der saniert wird. - Warum gibt es keine direkte Verbindung zw. Rheinberg und Moers wie im RVR Konzept? - Ebenso gibt es keine direkte Verbindung zw. Rheinberg und Duisburg. Wieso nicht?	x	x		x	Ein Teil der Anregungen wurde ins Konzept aufgenommen. Die Verbindung Rheinberg - Dinslaken wird nicht als überflüssig befunden. Das RVR-Konzept ist nach unserem Kenntnisstand nicht wirklich detaillierter, sondern muss, um als Grundlage für die Berechnung der Kosten dienen zu können, auf konkrete Trassenführungen zurückgreifen. Diese sind aber nach unserem Verständnis durchaus noch nicht festgelegt Auch der RVR arbeitet bislang auf Relationsbasis.
Rheinberg	Kommune	14	14.4	Kapitel 7.2.5.2: Abb. 46 nicht ganz korrekt: In Rheinberg kein Carsharing von NIAG/Ford. Dafür gibt es E-Carsharing von Dusolaris. Nachbesserung im Mobiko gewünscht	x				
Rheinberg	Kommune	14	14.5	Kapitel 7.2.7 Mobilstationen - Prüfung evt. Mobilstation am Standort "Schulzentrum" - "Rheinberg Mitte Sparkasse" ggf. problematisch da Platzmangel; ggf. besser westlich des Moersbaches - "Rheinberg Rathaus" ungeeigneter Standort aus Gründen des Stadtbildes und Denkmalschutzes	x				
Rheinberg	Kommune	14	14.6	Kapitel 7.3.3: Einschätzung verschiedener Antriebstechniken sowie Positionierung des Kreises dazu notwendig.	x				
Rheinberg	Kommune	14	14.7	Kapitel 7.3.4: Welche Einflussmöglichkeiten sieht der Kreis für sich auf das autonome Fahren? Position? Zukunftssicht? Wie ist die Anbindung von Siedlungsschwerpunkten gemeint?	x				

Rheinberg	Kommune	14	14.8	Kapitel 7.3.5 bei den Punkten: • Aktivitäten der NIAG zur Erstellung wirtschaftlicher und attraktiver Angebote für den ländlichen Raum im Kreis Wesel • Aktivitäten hinsichtlich Gewerbegebiet Moers / Neukirchen-Vluyn verweist Rheinberg auf das Projekt von Wir4 und der NIAG	x			
Rheinberg	Kommune	14	14.9	Kapitel 7.4 Seite 77: - nur 1 Standort im Zentrum von Rheinberg - ggf. noch ein Standort im Süden von Rheinberg	x			
Sonsbeck	Kommune	15	15.1	kreisübergreifende Radverbindungen zu kurz berücksichtigt	x			
Sonsbeck	Kommune	15	15.2	fehlender Austausch, sodass keine spezifisch lokalen Fragen gestellt werden konnten		x		Es besteht die Möglichkeit, sich künftig im regelmäßig auszutauschen. Spezifisch lokale Fragen können im neu geschaffenen "Koordinierungskreis Mobilität" gestellt werden.
Sonsbeck	Kommune	15	15.3	keine definierte Aktivitätssteigerung für Sonsbeck; keine kurzfristige Realisierung vom On-demand-Verkehr		x		Eine Realisierung des Verkehrssystems für die Nebenverkehrszeit wird angestrebt.
Voerde	Kommune	16	16.1	Radwegevernetzung: weiterhin fehlende Vernetzung zwischen Voerde und Hünxe (im Regionalen Radwegenetz der Metropole Ruhr enthalten). Aufnahme der Verbindung im Kreis Mobiko gewünscht.	x			
Voerde	Kommune	16	16.2	Carsharing-Standort am Haltepunkt Voerde Rathausplatz fehlt. Bitte um Ergänzung.	x			
Voerde	Kommune	16	16.3	Es wird um Prüfung eventueller weiterer Mobilstationstandorte gebeten. Dabei sollten neben den Bahnhöfen auch kleinere Standorte berücksichtigt werden.	x			
Wesel	Kommune	17	17.1	Wesel bittet die Ausführungen aus dem Konzept "Optimierung der Nahmobilität in der Leader-Region Lippe-Issel-Niederrhein" im Mobiko des Kreises zu berücksichtigen und weiter zu konkretisieren. Hierunter fallen die Ausarbeitungen zu den Mobilstationen sowie zum ÖPNV im ländlichen Raum in den Nebenzeiten.	x			
Wesel	Kommune	17	17.2	Ebenso sollte der Punkt "Reaktivierung von Bahnlinien" im Mobilitätskonzept aufgenommen werden.	x			
				weitere Punkte sollten im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden:				
Wesel	Kommune	17	17.3	- Die aktive Teilhabe am schulischen, beruflichen und gesellschaftlichen Leben ist auch ohne eigenen PKW für jede Bürgerin und jeden Bürger sicherzustellen.		x		
Wesel	Kommune	17	17.4	- Der Modal Split soll im Bereich des ÖPNV deutlich höher als 3 % im Mobilitätskonzept des Kreises Wesel als Ziel für das Jahr 2025 formuliert werden.	x			

Wesel	Kommune	17	17.5	- Die Stadt Wesel behält sich grundsätzlich vor, die Aufgabenträgerschaft für den gesamten innerstädtischen ÖPNV zu beantragen.				
Wesel	Kommune	17	17.6	Ergebnisse und Entscheidungen des "Koordinierungskreises Mobilität" sollte an den RVR weitergeleitet werden und die Umsetzung im Austausch mit dem RVR vorangetrieben werden.	x			
Xanten	Kommune	18	18.1	Kapitel 4.4: Bedenken, dass die Daten der Stadt Bergisch Gladbach auf den Kreis Wesel übertragbar sind; Vorschlag: Daten eines Kreisgebietes aus dem SrV-Projekt oder der MiD-Studie heranziehen.	x			
Xanten	Kommune	18	18.2	Anschluss der Stadt Xanten an Radschnellwege als sinnvoll erachtet und seitens Stadt unterstützt.	x			
Xanten	Kommune	18	18.3	Kapitel 7.2.7: Mobilstation "Bemmelstraße" ersetzen durch Mobilstation an der Haltestelle "APX"	x			
Xanten	Kommune	18	18.4	Kapitel 7.4: Prüfung bessere Verknüpfung von geplanten Mobilstationen wird gewünscht				
Xanten	Kommune	18	18.5	Auflistung Carsharing-Standort (S.57) unvollständig; innogy eCarSharing nicht berücksichtigt	x			
Xanten	Kommune	18	18.6	Xanten plant Errichtung einer Radabstellanlage des Typs "Dein Radschloss" am Bahnhof	x			
Xanten	Kommune	18	18.7	Xanten befürwortet transparente Tarifstruktur in der Metropole Ruhr			x	Eine Änderung der Tarifstruktur ist nur durch den VRR möglich. Der Kreis Wesel hat hier keine direkten Einflussmöglichkeiten.
Xanten	Kommune	18	18.8	Abbildung 59 Seite 73: Richtiger Tarif wäre: Dortmund-Xanten, Preisstufe D und Mülheim-Moers, Preisstufe B			x	Die Darstellung im Mobilitätskonzept ist korrekt, aber durch die Möglichkeit des horizontalen und vertikalen Lesens möglicherweise nicht auf den ersten Blick erschließbar.
Sozialverband VdK KV	Sonstige	101	101.1	attraktiveres Angebot des ÖPNV in den Abendstunden und am Wochenende gewünscht	x			
Sozialverband VdK KV	Sonstige	101	101.2	aufgrund zunehmender Alterung der Bevölkerung attraktive Angebote im Service, bei der Fahrplanabstimmung und der Barrierefreiheit anbieten	x			
Sozialverband VdK KV	Sonstige	101	101.3	Seniorenticket könnte Akzeptanz des ÖPNV stärken	x			Ein Seniorenticket (Bärenticket) ist Bestandteil des Tarifsortiments des VRR.
Sozialverband VdK KV	Sonstige	101	101.4	Barrierefreiheit: sowohl motorisch als sensprisch sowie kognitiv (für Menschen, die kein deutsch sprechen oder nicht lesen können). Auch hilfreich für andere eingeschränkte Personen (zB. Kurzzeitige verletzte oder Menschen mit viel Gepäck)	x			

Sozialverband VdK KV	Sonstige	101	101.5	Fahrgast muss stärker in den Mittelpunkt gerückt werden, um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden: z.B: gesicherte ortsnahe Angebote, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit, und die Einfachheit von Tarifen, Fahrkartenverkauf und Service	x			
NIAG	Sonstige	102	102.1	Seite 27: statt der Formulierung "Die NIAG bietet Unternehmen die Möglichkeit im Verbund (...)" - besser sollte es heißen: "Der VRR bietet (...) die NIAG vertreibt (...)"	x			
NIAG	Sonstige	102	102.2	Seite 27 Thema "Schülermobilität": Haltestellenumgebung an Schulen sollte untersucht werden. Ggf. können Hol-und Bring-Zonen eingerichtet werden oder die Haltestellen besser ausgeleuchtet werden.	x			
NIAG	Sonstige	102	102.3	Seite 67 Thema "Betrieb und Pflege der Mobilstationen": Es soll darauf hingewiesen werden, dass sich die Kostenangaben bisher nur auf die Investitionen beziehen und nicht auf die Betriebskosten.	x			
NIAG	Sonstige	102	102.4	Seite 74 Thema "Nebenverkehrszeiten": Empfehlungen bzw. Forderungen sollten kleiner gehalten werden, um zukünftig planerischen Spielraum zu haben. In diesem Thema steckt viel Potential, so dass hier nicht eingeengt werden soll. Zudem widersprechen sich einige Spiegelstriche auf Seite 75.		x		
NIAG	Sonstige	102	102.5	Seite 76 Thema "anderweitige Nutzung von Bürgerbusfahrzeugen": sensibles Thema. Wesentliche Kritikpunkte sind aufgeführt. Ergänzend ist die Ehrenamtlichkeit der Bürgerbusvereine zu erwähnen.	x			
NIAG	Sonstige	102	102.6	Gerne darf zudem auf einen verstärkten Einsatz von ehrenamtlichen Busbegleitern vorrangig im Schülerverkehr hingewiesen werden.	x			
IHK	Sonstige	103	103.1	Thema Mobilstationen: Abwägung Kosten-Nutzen-Faktor (Prüfung der Nachfrage nach Mobilstationen und Kostenrechtgertigung)	x			
IHK	Sonstige	103	103.2	Für den Aufbau von Mobilstationen sollten möglichst private Anbieter gewonnen werden.	x			
IHK	Sonstige	103	103.3	Dauersubvention von Mobilstationen durch Kommunen und Kreis sollte verhindert werden.	x			

IHK	Sonstige	103	103.4	Kostenabwägung sollte genau beachtet werden bei Förderungen von Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung. Es darf nicht zu einer Verteuerung des ÖPNV oder dauerhaften Subventionen führen. Auch hier sollten möglichst private Anbieter eingebunden werden.	x			
IHK	Sonstige	103	103.5	Auch für On-Demand-Angebote sollten möglichst private Anbieter gewonnen werden.	x			
IHK	Sonstige	103	103.6	4.5 wird kritisch gesehen. Intakte und bedarfsgerecht ausgebaute Straßen leisten einen wichtigen Beitrag für eine effiziente Mobilität. Daher sollte die Aussage wie folgt lauten: "Zusätzliche Umgehungsstraßen und Planungen die dazu beitragen Engpässe im Straßenverkehr zu beseitigen, besitzen innerhalb des Systems Straße einen hohen und berechtigten Wert. Sie sind dazu geeignet die Ziele des Mobilitätskonzeptes zu unterstützen, da eine intakte und bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur das Risiko von Staus und stockenden Verkehren minimiert."			x	Dieser Anregung der IHK kann nicht gefolgt werden. Die Gründe dafür sind folgende: Grundsätzlich stellen Mobilitätskonzepte ein Planungsinstrument zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dar, welches per Definition nachhaltig sein muss. Dies wurde auch in den Modellprojekten des Landes NRW in der Praxis erprobt und ist grundsätzlich Stand der Technik. Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen und Güterverkehr mit Lastkraftwagen mit den aktuell üblichen Verbrennungsmotoren sind nicht nachhaltig und daher zumindest im Rahmen der Entwicklung von Mobilitätskonzepten auch nicht zu fördern. Aufgrund der Wichtigkeit des hier angerissenen Themas möchten wir über diese Vorgabe hinaus unsere Auffassung auch inhaltlich begründen. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erfordert erhebliche Anstrengungen, erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und erzeugt zum Teil auch dauerhafte Betriebskosten. Die hierzu notwendigen finanziellen Aufwendungen sind beachtlich. Jeder Euro kann aber nur einmal ausgegeben werden. Eine parallele Förderung auch des Ausbaus von Straßen in den Bereichen aller Baulastträger entzieht automatisch Finanzmittel auch dem ÖPNV sowie dem Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Der Versuch, ansteigende Verkehrsleistungen und immer problematischere Verhältnisse auf den Straßen bezüglich Reisezeit, Stauentwicklung und Unfallgeschehen zu verbessern, läuft in Deutschland seit etwa 1935 und hat stets immer wieder das gleiche Ergebnis gehabt. Der Ausbau zusätzlicher Straßen bringt zusätzlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit sich, sodass innerhalb kürzester Zeit erneut Überlastungserscheinungen sowie Belastungen für Anwohner und Umwelt entstehen. Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung kann und darf diesen Weg nicht weiter beschreiten, sondern muss eine Verlagerung des Verkehrs bewirken. Diese Verlagerung ist für Reisezeiten, Stauereignisse und Unfallgeschehen um ein vielfaches wirkungsvoller als der weitere Ausbau des Straßennetzes und auch als Lenkungs- und Leitmaßnahmen. Auch die Elektrifizierung des Straßenverkehrs löst nur einen kleinen Teil der anstehenden Probleme. Aufgrund der erheblich höheren Effizienz des Einsatzes der Verkehrsmittel des
								Umweltverbundes wird diesen in Mobilitätskonzepten eindeutig der Vorrang gegeben, ohne – wie richtig bemerkt wird – dass dem Personen- und Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen Hindernisse in den Weg gelegt werden. Im Gegenteil wird die erhebliche Verlagerung von Verkehrsströmen dazu führen, dass Straßen erheblich geringer belastet sind und dies ist der entscheidende Schlüssel dafür, auch im Bereich des Straßenverkehrs zu erheblich verbesserten Verhältnissen zu kommen und dies nachhaltig. Der Weg des Ausbaus der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist daher alternativlos und er führt sozusagen als Abfallprodukt dazu, dass mit erheblich weniger finanziellem Aufwand als mit dem Ausbau von Straßennetzen die Verkehre mit allen Verkehrsmitteln künftig besser abgewickelt werden können. Die Prioritäten sind daher aus unserer Sicht ganz klar gelegt, was einzelne Maßnahmen, die eine besonders positive Gesamtwirkung entfalten, nicht vollständig ausschließt.
IHK	Sonstige	103	103.7	Empfehlung: Maßnahmen aufzunehmen, die dazu beitragen Engpässe im Straßenverkehr zu beseitigen. Nachhaltige und moderne Mobilität muss einerseits die Chancen der Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsträger nutzen, damit Verkehre optimiert und vermieden werden können, andererseits bedarf es einer intakten und bedarfsgerecht ausgebauten Infrastruktur. Intakte und leistungsfähige Infrastruktur muss vorhanden sein und im Konzept berücksichtigt werden.	x			

IHK	Sonstige	103	103.8	Lösungen für ein besseres Projekt- und Baustellenmanagement sollten im Rahmen es Mobilitätskonzeptes gesucht werden. Die baulich notwendigen Eingriffe sollten planerisch besser aufeinander abgestimmt werden.			x	Die Anmerkung ist nachvollziehbar, aber keine Aufgabe für das Mobilitätskonzept.