

Mobilitätskonzept

für den Kreis Wesel

MOBIL IM KREIS WESEL

Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

Mai 2020

Bearbeitung:

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Linfort

Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 04 / 88 20
e-mail: BVS-Roedel-Pachan@t-online.de



Inhalt

1.	Auftrag	4
2.	Leitbild und Ziele des Konzepts	5
3.	Struktur und Schwerpunkte des Konzepts.....	8
4.	Allgemeine Analyse der verkehrlichen Situation	10
4.1.	Planungsinstrumente der Verkehrsplanung	10
4.2.	Grundsätze der nachhaltigen Mobilität.....	13
4.3.	Pendler- und Güterverkehr	15
4.4.	Schienenverkehr.....	16
4.5.	Realistische Einordnung der Möglichkeiten einer Verlagerung von Teilen des Verkehrs	17
4.6.	Fazit zur allgemeinen Analyse	20
5.	Ergebnisse der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel .	20
6.	Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen.....	28
7.	Darstellung der Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts	34
7.1.	Schnelle Radwege im Kreisgebiet	34
7.1.1.	Potenzialanalyse zum schnellen Radverkehr.....	34
7.1.2.	Konzept zum schnellen Radverkehr	42
7.2.	Mobilstationen	50
7.2.1.	Bedeutung von Mobilstationen für die Mobilität der Gegenwart und der Zukunft	50
7.2.2.	Aufbau und Funktion von Mobilstationen	52
7.2.3.	Größen-Kategorien für die geplanten Standorte.....	54
7.2.4.	Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen	54
7.2.4.1.	Fahrradabstellanlagen/ Bike & Ride (B&R).....	54
7.2.4.2.	Park & Ride-Anlagen (P&R)	59
7.2.4.3.	Umfeldgestaltung	60
7.2.4.4.	Haltestelleninfrastruktur für Wartende.....	60
7.2.5.	Förderbedingungen.....	62
7.2.5.1.	Landesförderung für Mobilstationen	62
7.2.5.2.	Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz..	63

7.2.6.	Auswahl von Standorten.....	64
7.2.7.	Vorschlagsliste Mobilstationen im Kreis Wesel	67
7.3.	Multimodale Mobilität	77
7.3.1.	Rahmenbedingungen.....	77
7.3.2.	Bedarfsgesteuerter Verkehr	78
7.3.3.	Änderung der Antriebstechniken.....	80
7.3.4.	Autonomes Fahren	81
7.3.5.	Vereinfachung der Tarifstruktur und Nutzung neuer Techniken für Information und Vertrieb	82
7.3.6.	Prüfung der Notwendigkeit einer Veränderung des ÖPNV-Angebots.	85
7.4.	Konzeptentwurf ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit	86
8.	Gesamtbetrachtung.....	92
9.	Beteiligungsverfahren	92
10.	Ausblick.....	95
11.	Anlage	97

1. Auftrag

Die Mobilität in Europa befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Vergleichbar nur mit der Erfindung und Ausbreitung der Eisenbahn im vorletzten Jahrhundert und der Massenmotorisierung und dem flächendeckenden Straßenbau ab Mitte der 30er Jahre, wird sich das Mobilitätsverhalten erneut spürbar verändern. Die Gründe dafür sind vielschichtig, komplex und miteinander verwoben. Maßgeblich sind jedoch zum einen technische Entwicklungen, sowohl hinsichtlich der Antriebstechniken als auch der Steuerung der Verkehrsabläufe, zum anderen aber auch ein verändertes und bewussteres Verhalten der Bevölkerung, durch welches die jahrzehntelange Dominanz der nahezu ausschließlichen Nutzung des Pkw deutlich verringert wird. Stattdessen wird die Zukunft durch einen Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln für die täglichen Wege geprägt sein. Dies betrifft sowohl den Wechsel eines Verkehrsmittels bei den regelmäßigen Fahrten im Wochenablauf, als auch den Wechsel von Verkehrsträgern im Rahmen einer einzigen Fahrt.

Der Kreis Wesel zählt zu den Kreisen, die diese Entwicklung frühzeitig erkannt haben und bewusst darauf eingehen. Mit Kreistagsbeschluss vom 13.07.2017 (Drucksache-Nr. 1213/IX) wurde die Kreisverwaltung beauftragt, in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen ein Konzept für eine zukunftsorientierte nachhaltige, attraktive und umweltfreundliche Mobilität zu entwickeln. Ziel des Konzeptes soll es sein, eine nachhaltige und attraktive Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel zu fördern und Maßnahmen zu ergreifen, welche die Verkehrsentwicklung im Kreis Wesel positiv beeinflussen und die Straßen entlasten. Der Pkw-Verkehr soll langfristig reduziert, der öffentliche Verkehr mit Bahn und Bus und der Radverkehr hingegen gefördert werden. Dabei soll der Fokus auf den sich verändernden Bedürfnissen und Anforderungen der Mobilität liegen (Wandel der Ansprüche der Bevölkerung in Richtung multimodales Verkehrsverhalten, Elektromobilität, Car- oder BikeSharing etc.).

Mit dem hier vorliegenden Mobilitätskonzept möchte der Kreis Wesel ein Instrument auf den Weg bringen, mit dem auf die beginnenden Entwicklungen frühzeitig reagiert werden kann und in dem angemessene und umsetzbare Maßnahmen die Schwerpunkte bilden, um die Veränderungen positiv aufzugreifen sowie die mit jeder Veränderung einhergehende negativen Folgen möglichst abzumildern.

Aufgabe dieses Konzeptes ist es, möglichst umfassend denkbare Entwicklungen zu beleuchten und in ihren Auswirkungen auf das aktuelle und künftige Verkehrsverhalten im Kreis Wesel hin zu überprüfen. In einem zweiten Schritt werden die Maßnahmenkomplexe herausgefiltert, die umsetzbare und sinnvolle Maßnahmen ermöglichen.

Dabei ist es zum einen notwendig, Maßnahmenkomplexe auf ihre Umsetzbarkeit, ihre Kosten und ihren verkehrlichen und ökologischen Nutzen zu überprüfen und entsprechend zu priorisieren. Des Weiteren ist es für das Mobilitätskonzept eines Kreises von Bedeutung herauszufiltern, welche Maßnahmenkomplexe überhaupt im Verantwortungsbereich des Kreises selbst stehen und für welche Maßnahmenkomplexe andere Akteure weitgehend oder vollumfänglich zuständig sind. Letztere werden im Rahmen von Empfehlungen in diesem Konzept behandelt. Ihre Umsetzung liegt häufig im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden. Die Komplexe, für die der Kreis Wesel jedoch selbst zuständig ist oder bei denen sich vertiefte Formen einer Zusammenarbeit empfehlen, werden detailliert behandelt und mit konkreten Maßnahmen unterlegt.

Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit vielen Akteuren aufgestellt und auch die Bevölkerung wurde beteiligt. Insbesondere mit den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel fand eine umfangreiche Abstimmung statt, mit dem Ziel, das Mobilitätskonzept mit deren Planungen zu verzahnen und durch Abstimmungsprozesse zwischen Kreis und Kommunen sowie zwischen den Kommunen untereinander zu optimierten Ergebnissen zu gelangen. Auch die Verkehrsunternehmen wurden in den Prozess eingebunden.

Die Beteiligung der Bevölkerung fand über eine Online-Umfrage statt. Die Beteiligung hieran war erfreulich hoch. Für alle Personen, die über keinen Online-Zugang verfügen oder keinen nutzen wollten, wurde die Möglichkeit einer schriftlichen Beteiligung angeboten.

Die Arbeit am Mobilitätskonzept wurde durch eine Lenkungsgruppe begleitet und gesteuert, in der neben der Fachverwaltung und dem Gutachter die Vertreterinnen und Vertreter der Kreistagsfraktionen vertreten waren.

2. Leitbild und Ziele des Konzepts

Das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel soll ein umfassender Türöffner für die Entwicklung eines Prozesses sein, der mit der Erstellung und dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes beginnt und für die kommenden Jahre die Richtung der Mobilitätsentwicklung vorgeben soll. Da in diesem Zusammenhang ein Bekanntmachen der Maßnahmen und eine Förderung durch Information, Werbung und Marketing eine der sinnvollsten und wichtigsten unterstützenden Maßnahmen ist, wurde für das Mobilitätskonzept ein Leitgedanke entwickelt, der als leicht merkbare, über dem Ganzen stehendes und fest mit ihm verbundenes Motto folgendermaßen formuliert ist:

MOBIL IM KREIS WESEL

Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

Dieser Leitsatz beschreibt die Vision des Mobilitätskonzeptes, welches eine umfassende positive Entwicklung von Leben, Wohnen und Arbeiten im Kreis Wesel beinhaltet, die durch Mobilität unterstützt und gestärkt wird. Um diese Vision Realität werden zu lassen, wurden im Rahmen der Arbeit in der Lenkungsgruppe zum Mobilitätskonzept neun Ziele formuliert, die im Folgenden wiedergegeben sind und an denen sich die Maßnahmen orientieren. Die Ziele sind nachfolgend aufgelistet und mit Stichworten beschrieben.

1. Förderung der Nahmobilität

- Die Erledigung vieler Bedürfnisse ist wohnortnah zu ermöglichen.
- Das "Angewiesensein" auf den Pkw wird durch komfortable und sichere Wegeverbindungen sowie eine Reduzierung von Umwegen verringert.
- Berücksichtigung der Flächennutzungspläne bei verkehrlichen Planungen der Kommunen sowie umgekehrt
- Berücksichtigung verkehrlicher Belange bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen

2. Förderung des Fußverkehrs

Ein kleinräumiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz wird bereitgestellt. Dabei sind vor allem die Nutzbarkeit für alle Personen, also auch mobilitätseingeschränkte Personen/ältere Menschen, und die Topographie zu beachten.

3. Gesamtkonzept für den Radverkehr

Ziel ist eine deutliche Erhöhung des Anteils im Modal Split (MS) für dieses Verkehrsmittel. Dabei sind sowohl kleinräumige als auch großräumige Vernetzungen zu planen. Das Netz soll die Verknüpfung aller relevanten Quellen und Ziele leisten und diese zügig, komfortabel und sicher miteinander verbinden.

4. Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr ist in seinen schädlichen Auswirkungen zu minimieren und so verträglich wie möglich zu verteilen. Eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und eine gleichzeitige Optimierung des Verkehrsflusses soll durch geeignete Maßnahmen erreicht werden.

5. Wirtschaftsverkehr

Die Entlastung der Straßen soll vorrangig durch eine Verlagerung der Personenverkehrsströme auf andere Verkehrsmittel erreicht werden.

6. Verknüpfung

Alle Verkehrsarten sind sinnvoll miteinander zu verknüpfen, um optimale und zeitverlustfreie multimodale Mobilität zu ermöglichen. Dabei werden sowohl infrastrukturelle Maßnahmen (Verknüpfungspunkte, Mobilstationen) als auch die Informationskette betreffende Maßnahmen geplant und umgesetzt.

7. Querschnittsdenken

Die kommunale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Bauleitplanung werden mit den Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts abgestimmt. Frühzeitiges Einfließen der Perspektiven eines Mobilitätsmanagements in alle strategischen Planwerke, die Flächen- und Verkehrsnutzung betreffen. Das Mobilitätskonzept übernimmt Vorgaben aus bestehenden Entwicklungen und Aufgabenfeldern; die gegenseitige Ausrichtung bleibt eine wichtige Aufgabe.

8. Koordinierung

Der Kreis Wesel übernimmt eine koordinierende Rolle zwischen verschiedenen Akteuren und motiviert die Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Unternehmen zu ständigen Beiträgen bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Wichtig dabei ist eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit, um bei der Bevölkerung das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu schärfen. Die von den kreisangehörigen Kommunen gewünschte Austauschplattform wurde bereits eingerichtet und hat ihre Arbeit aufgenommen. Eine Vorbildfunktion durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollte geprüft werden.

9. Ziel: Änderung des Modal Splits (MS) im Kreis Wesel

Der Modal Split, also das Verkehrsmittel-Wahlverhalten für die täglichen Wege, soll positiv beeinflusst werden. Erwartungsgemäß stellt im Kreis Wesel das private Kraftfahrzeug das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel dar. Fast $\frac{3}{4}$ der täglichen 3 bis 4 Wege je Einwohner werden mit dem Kfz zurückgelegt. Darin sind die Mitfahrenden eingeschlossen. Berücksichtigt man ferner die im Durchschnitt zurückgelegte Wegstrecke, so wird klar, dass das Kfz das dominierende Verkehrsmittel darstellt. Naturgemäß sind die Wege, die mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder dem Kfz zurückgelegt werden deutlich länger als die Wege mit dem Fahrrad oder Fußwege. Somit ist davon auszugehen, dass etwa 85 bis 90% der Verkehrsarbeit im Kreis Wesel bislang mit dem Kfz durchgeführt wird.

Das Mobilitätskonzept verfolgt daher das Ziel, eine kurzfristige und eine langfristige Änderung herbeizuführen. Langfristig (ca. für das Jahr 2040) ist anzustreben, die Kfz-Wege auf unter 50% und die Kfz-Verkehrsarbeit auf unter 65% zu begrenzen. Je nach allgemeiner Entwicklung der Rahmenbedingungen ist auch eine deutlich günstigere Entwicklung denkbar. Für dieses Konzept ist es aber notwendig und sinnvoll, eine Änderung des Modal Splits anzustreben, die sich auf die Umsetzung der konkreten Maßnahmen dieses Konzepts bezieht. Dieses Ziel ist daher einerseits in einer realistischen Größenordnung anzusetzen und andererseits kurzfristiger zu fassen. Nachfolgend sind die angestrebten Veränderungen für alle Verkehrsträger dargestellt.

Änderung des Modal Splits (MS) im Kreis Wesel bis zum Jahr 2025 durch Umsetzung der Maßnahmen dieses Konzepts

	MS 2017	Zielwert	angestrebter MS
• Radverkehr	ca. 12%	+ 5%	17%
• Fußverkehr	ca. 14%	+ 2%	16%
• Öffentlicher Verkehr	ca. 2%	+ 1%	3%
• Kfz-Verkehr (Selbst- + Mit-fahrende)	ca. 72%	- 8%	64%

Durch die Verbesserungen im ÖPNV, im Bereich der Nahmobilität (Fußwege) und vor allem beim Radverkehr, sowohl im Nahbereich als auch im Bereich der längeren Wege, ist es möglich, relativ kurzfristig den Anteil der Wege mit dem Kfz um 8% zu begrenzen. Die angestrebte Verbesserung im ÖPNV mit einer Steigerung des Anteils um einen Prozentpunkt an den Gesamtwegen klingt zwar nach einem geringen Effekt. Es ist aber zu berücksichtigen, dass dahinter eine Steigerung des heutigen Fahrgastaufkommens um 50% liegt.

Mit dem Erreichen der Zielsetzung bis 2025 wäre ein erster und wirkungsvoller Schritt getan. Schlussendlich wird es sich erweisen, dass sinnvolle Maßnahmen greifen, von den Bürgerinnen und Bürgern gern angenommen werden und mehr Mobilität für alle Nutzergruppen, letztlich auch die Kfz-Nutzer, ermöglichen.

3. Struktur und Schwerpunkte des Konzepts

Die nachfolgend dargestellte Struktur dieses Mobilitätskonzeptes orientiert sich an den Vorbemerkungen aus Kapitel 1. Zunächst werden allgemeine Entwicklungen dargestellt und ihre Auswirkungen auf den Kreis Wesel beschrieben. Dabei muss ausdrücklich gesagt sein, dass in bestimmten Bereichen viele künftige Entwicklungen in ihrer Richtung und ihrer Intensität derzeit noch offen sind. Es bestehen verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten, die kaum seriös und belastbar eingeschätzt werden können.

Nachfolgend werden diejenigen Maßnahmenkomplexe herausgearbeitet, deren vertiefte Bearbeitung im Rahmen dieses Konzeptes besonders sinnvoll ist. Abschließend werden für diese einzelne komplexe Maßnahmen entwickelt, priorisiert und Empfehlungen abgegeben, deren Ziel es ist, kurz-, mittel- und langfristig eine Entwicklung der Mobilität im Kreis Wesel zu erreichen, die als nachhaltig bezeichnet werden kann. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen entwickelt sich der Kreis Wesel weiter in Richtung einer attraktiven Region für das Wohnen und Arbeiten, in welcher Wirtschaft, Ökologie und alle wichtigen Lebensbereiche für die Bevölkerung im Einklang miteinander stehen.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept bewirkt eine deutliche Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen. Dadurch stellt das Mobilitätskonzept auch einen positiven Standortfaktor dar.

Aufgrund der Komplexität und der Themenvielfalt eines Mobilitätskonzeptes werden zahlreiche einzelne Themen ohne tiefgreifende regionale Analyse behandelt und es werden nicht für alle Bereiche Maßnahmen empfohlen. Auf die Kommunen bezogene detaillierte Ergebnisse sind im Rahmen kommunaler Planungen selbst sinnvoller aufgehoben als in einem kreisweiten Mobilitätskonzept. Maximal werden daher Empfehlungen ausgesprochen. **Der Schwerpunkt des kreisweiten Mobilitätskonzeptes muss es dagegen sein, Prozesse anzustoßen, Zielrichtungen aufzuzeigen und den Informationsaustausch zwischen den Kommunen zu fördern.** Für die inhaltliche Arbeit bietet es sich an, Schwerpunkte zu setzen, die zum einen dort bestehen, wo der Kreis Wesel selbst zuständig ist und eine entsprechende Handlungsfähigkeit besitzt. Weitere Schwerpunkte können dort entstehen, wo grundsätzlich die kommunale Planungshoheit greift, die Kommunen jedoch mehrheitlich oder einstimmig planerische Leistungen des Kreises wünschen.

Im Laufe der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzeptes hat es sich als sinnvoll herausgestellt, in folgenden Bereichen Schwerpunkte zu bilden:

1. Planung eines Systems schneller interkommunaler Radwegeverbindungen
2. Aufbau eines kreisweiten Systems von Mobilstationen
3. Förderung aktueller Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung
4. Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit, also insbesondere am Abend und am Wochenende

Für diese vier Schwerpunkte gilt, dass das Mobilitätskonzept des Kreises auch tiefergehende, inhaltliche Vorschläge unterbreitet, die sowohl mit den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel, als auch mit den übrigen Beteiligten abgestimmt werden. Auf dieser Basis kann in der Folgezeit eine detaillierte Umsetzungsplanung entwickelt werden, die bereits mittelfristig eine erfolgreiche Umsetzung verspricht und die erwünschten Wirkungen entfalten wird.

Jeder dieser Planungsbereiche bedingt eine Einbindung anderer Partner. So entsteht beispielsweise beim Regionalverband Ruhr (RVR) derzeit eine Planung für ein verbundweites Radschnellwegenetz, welches sich mit den Planungen des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel weitgehend deckt. Es bildet daher eine wichtige Grundlage für den ersten Schwerpunkt dieses Konzeptes.

Die mögliche Veränderung des ÖPNV-Angebotes in der Nebenverkehrszeit ist trotz Zuständigkeit des Kreises Wesel als Aufgabenträger für diesen Bereich, auch mit den hier tätigen Verkehrsunternehmen und den Kommunen abzustimmen.

Für das Thema Mobilstationen sind die Straßenbaulastträger, im Wesentlichen also die Kommunen, zuständig, jedoch macht es hier Sinn, auf bereits vorhandenen Planungen aufzubauen und beispielsweise den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die im Kreis Wesel tätigen LEADER-Gruppen einzubeziehen. Die Beteiligung des VRR ist auch in anderer Hinsicht besonders wichtig, da der VRR nicht nur was die planerischen Inhalte angeht ein wertvoller Partner zur Abstimmung der Vorhaben ist, sondern auch die investive Ausstattung der Mobilstation (d.h. Fahrradabstellanlagen, P&R-Plätze, Ausschilderung und Information, Haltestelleninfrastruktur, wie Wartehallen und Sitzgelegenheiten, sowie den barrierefreien Ausbau) als zuständige Stelle finanziell fördert.

Die vier Schwerpunkte wurden von BVS Rödel & Pachan im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes entwickelt oder durch die Lenkungsgruppe vorgeschlagen. Im Falle der Veränderung des ÖPNV-Angebots in der Nebenverkehrszeit war der Anlass für die Schwerpunktbildung das Ergebnis der Mobilitätsbefragung, die der Kreis Wesel im Zusammenhang mit seinem Mobilitätskonzept durchgeführt hat. Es wurde deutlich, dass dem ÖPNV von den Befragten die höchste Bedeutung bei der Verkehrsabwicklung zugemessen wird, da hier sowohl die größten Probleme gesehen werden, als auch die Befragten mehrheitlich einen wichtigen Lösungsansatz in diesem Bereich sehen. Im Rahmen der detaillierten Einzelauswertung der Online-Befragung wurde festgestellt, dass speziell der Zeitbereich in den Abendstunden, sowie die Samstagnachmittage und Sonntage als besonders problematisch angesehen werden. Hier fehlen die Verkehrsangebote teils ganz, teilweise sind sie stark ausgedünnt. Zudem gestalten sich häufig die Umsteigebeziehungen ungünstiger als zu den übrigen Verkehrszeiten.

4. Allgemeine Analyse der verkehrlichen Situation

4.1. Planungsinstrumente der Verkehrsplanung

Nachfolgend wird kurz die Entwicklung von Verkehrskonzepten seit den 60er-Jahren skizziert und der Unterschied von Mobilitätskonzepten gegenüber den herkömmlichen Planungsinstrumenten verdeutlicht.

Insbesondere in den 60er-Jahren dominierte die Einschätzung, dass die gesamte Mobilität der Zukunft mit dem privaten Kraftfahrzeug abgewickelt wird und dass die Herstellung möglichst kreuzungsfreier Straßen sowohl in Städten, als auch im ländlichen Raum die Mobilität in hoher Qualität sicherstellen kann. In dieser Zeit wurde das Planwerkzeug des Generalverkehrsplans (GVP) entwickelt, dessen Auswirkungen zum Teil noch heute spürbar sind. Er führte insbesondere zum großformatigen Ausbau von innerörtlichen Verkehrsstraßen, die heute bezüglich Querbarkeit und Umwelt- und Umfeldqualität in aller Re-

gel hochbelastete und problematische Bereiche sind. Die enorme Leistungsfähigkeit dieser Anlagen wird dadurch ad absurdum geführt, dass entsprechend dem geschaffenen Angebot die Nutzung nachgezogen hat und daher derart viele Menschen mit Kraftfahrzeugen unterwegs sind, dass auch sehr großzügig dimensionierte Anlagen schnell an ihre Leistungsfähigkeit stießen, beziehungsweise längst überlastet sind. Dieser jahrzehntelang verfolgte Weg, durch immer neue Straßen und immer weitere Verbesserungen der Effizienz des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, eine bessere Mobilität zu erreichen, ist gescheitert, da Verbesserungen stets neuen Kraftfahrzeugverkehr mit sich brachten. Dem konkurrenzierenden ÖPNV, beziehungsweise dem Rad- und Fußverkehr wurden dagegen sowohl die finanziellen Mittel als auch die Flächen entzogen, um eine echte Konkurrenz darstellen zu können.

Eine marktwirtschaftliche Bereinigung wurde nicht erzielt, da eine massive Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Kfz und des Flugverkehrs stattfand, die bis heute fortbesteht. Beispiele hierfür sind das Fehlen jeder Besteuerung von Flugbenzin und der Umstand, dass der Verkehrsträger Schiene seine gesamte Infrastruktur mit jährlichen hohen Milliardensummen selbst finanzieren muss, während Fernbusse und Pkw die gesamte Straßeninfrastruktur kostenfrei nutzen können. Der Lkw-Verkehr wird lediglich auf einem Bruchteil des Netzes mit geringen Beträgen belastet. Die negativen Folgen dieser Entwicklung sind überwiegend irreversibel und erschweren eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Gemeinden, Städten und Kreisen massiv.

Diese Entwicklung wurde grundsätzlich erkannt und in einem ersten Schritt in den 80er-Jahren die Planungsgrundlage verändert. In dieser Zeit entstand das Werkzeug des sogenannten Verkehrsentwicklungsplans (VEP), mit dem erstmalig alle Verkehrsträger gleichberechtigt betrachtet und bewertet wurden und Maßnahmen für alle Verkehrsarten zur Anwendung kamen. Vielfach wurden dabei bereits die effizienteren und umweltfreundlicheren Verkehrsmittel präferiert, ohne dass es aber zu einem tiefgreifenden Wandel bei der Verkehrsmittelwahl gekommen wäre. Einzelne Städte bilden hier langjährige Ausnahmen. Bekannte Beispiele sind Karlsruhe (umfängliches Straßenbahnsystem, Straßenbahn verkehrt in der Fußgängerzone und über Bahnstrecken auch ins Umland) oder Münster, wo seit Jahrzehnten der Radverkehr eine dominierende Rolle im verkehrlichen Alltag spielt. Es gibt zahlreiche weitere Beispiele, auch im eher ländlich geprägten Raum.

Diese aktuelle Entwicklung hat nun zum dritten bedeutenden Planungswerkzeug - dem Mobilitätskonzept - geführt. Hier wird die Präferenzierung der umweltfreundlicheren Verkehrsmittel noch klarer als beim VEP in den Vordergrund gestellt: Verkehrliche Maßnahmen müssen stets nachhaltig sein. Des Weiteren leistet das Mobilitätskonzept auch eine umfängliche Einbeziehung anderer Fachdisziplinen, die für die verkehrlichen Abläufe mitentscheidend sind, z.B. Wirtschaftsleben, Städtebau, Umwelt und Landschaftsplanung. Überdies zielt das Mobilitätskonzept ausdrücklich auf das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer ab. Es geht nicht nur um Infrastruktur und verkehrliche Abläufe, sondern auch um die Fragen, die mit der persönlichen Entscheidung für oder gegen

ein bestimmtes Verkehrsmittel zusammenhängen. Dadurch lassen sich sehr positive Effekte erzielen, die im Vergleich zu anderen Maßnahmen häufig nur geringe Kosten verursachen und zudem die Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer nachhaltig erhöhen. Des Weiteren zeichnet sich ein Mobilitätskonzept dadurch aus, dass Verantwortungen und Zuständigkeiten geschaffen werden und ein vermehrter Austausch in wichtigen Fragen stattfindet. Beispielsweise genügt eine einfache Absprache von wenigen Minuten, um zu erreichen, dass ein geplantes Neubaugebiet zur Durchführung des ÖPNV, auch und gerade vor dem Hintergrund des Schülerverkehrs, so geplant wird, dass trotz Verkehrsberuhigung ein Verkehren von Standardlinienbussen möglich ist. Hier haben in der Vergangenheit schlichte Versäumnisse zu Situationen geführt, die entweder gar nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand korrigiert werden können.

Der Anspruch eines Mobilitätskonzepts ist somit deutlich umfassender als der eines Verkehrsentwicklungsplans und verfolgt einen vollkommen anderen Ansatz als der des Generalverkehrsplans. Der Kreis Wesel gehört zu den Kreisen, die sich mit einem Mobilitätskonzept bereits sehr früh für die Zukunft aufstellen, sodass hier die realistische Möglichkeit besteht, eine Verkehrswende einzuleiten, die geeignet ist, Wirtschaftskraft, Vitalität und Lebensqualität im Kreis Wesel erheblich zu erhöhen. Das Mobilitätskonzept versteht sich somit einerseits als visionär, andererseits aber auch als sehr konkrete Bündelung von Maßnahmen, für die ein realistischer Umsetzungshorizont geschaffen werden kann. Das Mobilitätskonzept soll zudem geeignet sein, auch sehr kurzfristig positive Effekte zu ermöglichen.

Die Machbarkeit solcher Konzepte zeigen bereits diverse europäische Hauptstädte wie Amsterdam und Kopenhagen und selbst London, die den Sprung von nahezu ausschließlicher Autonutzung hin zur überwiegenden Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb von vergleichsweise kurzer Zeit geschafft haben und Vorbilder für viele andere sind. Aber auch im ländlichen Raum zeigen zahlreiche Beispiele, dass - entsprechenden Willen und Anfangsinvestitionen vorausgesetzt - positive Entwicklungen in Gang gesetzt werden können. Genannt sei hier die Stadt Venray in den Niederlanden, deren Besuch vor dem Hintergrund funktionierender hochwertiger Mobilität in einer Stadt der Größenordnung von Kamp-Lintfort nachdrücklich empfohlen werden kann.

4.2. Grundsätze der nachhaltigen Mobilität

Der Begriff der nachhaltigen Mobilität bedarf der Erläuterung, um seine Sinnhaftigkeit zu verstehen und seine positiven Auswirkungen ausreichend würdigen zu können.

Grundsätzlich ist mit der Durchführung der Mobilität stets Energieaufwand und Schadstoffausstoß verbunden. Auf die Spitze getrieben bedeutet selbst ein nicht zu vermeidender Fußweg, der ohne Zweifel als natürlichste und umweltfreundlichste Art der Mobilität gelten darf, einen minimalen Aufwand an Energie und Schadstoffausstoß, da ein Mensch aufgrund seines zusätzlichen Weges zusätzliche Kalorien verbraucht und dies über den Stoffwechsel körperlich umsetzen muss. Dieses Beispiel zeigt aber auf, dass im Grundsatz der Vermeidung von Wegen höchste Priorität zuzuordnen ist und in zweiter Priorität die notwendigen Wege mit möglichst hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß durchgeführt werden sollten.

Die Betrachtung von Verkehrsarbeit allein in Hinblick auf Energieeffizienz und Schadstoffausstoß wäre jedoch eindimensional. Tatsächlich ist die Durchführung von Verkehr für das moderne Wirtschaftsleben, den Handel, den Wohlstand und auch die Erreichung wichtiger regionalpolitischer Ziele (z.B. Gleichwertigkeit siehe § 1 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) der Lebensbedingungen in allen Bundesländern oder zwischen den Staaten Europas) absolut unverzichtbar. Der Transport von Personen und Waren stellt einen Wirtschaftsfaktor an sich dar und steht weltweit im Grunde nicht in Frage. Ebenso klar sollte jedoch sein, dass seine Effizienz erhöht werden muss. Dies bringt neben einer Schonung der Umwelt auch erhebliche Wettbewerbsvorteile für die Regionen in denen dies gut gelingt mit sich. Ziel des Kreises Wesel ist es daher, durch die Förderung einer energieeffizienten und schadstoffarmen Mobilität hochqualifizierte Personen an den Kreis Wesel als Wohn-, Lebens- und Arbeitsstandort zu binden und langfristig zu halten. Hierzu ist eine intakte Umwelt ebenso wichtig, wie Arbeitsplätze. Beide Aspekte stehen in einem Gleichklang und sind, entgegen vieler Diskussionsansätze zu diesem Thema, alles andere als ein Widerspruch. Der Bereich nachhaltige Mobilität umfasst daher ausdrücklich auch den Güterverkehr.

Grundsätzlich gilt, dass kurze Wege oder gar die Vermeidung von Wegen, wo dies möglich ist, die Effizienz des wirtschaftlichen Handels erhöht. Ein bekanntes Beispiel dafür ist die Ansiedlung großer Industrien im Bereich der Flüsse, um hohe Transportkosten von für Produktionsprozesse notwendigem Wasser zu vermeiden, schwere Güter anliefern zu lassen und die Endprodukte transportieren zu können.

Für ein Mobilitätskonzept ergibt sich somit die folgende Struktur des Umgangs mit dem Verkehr:

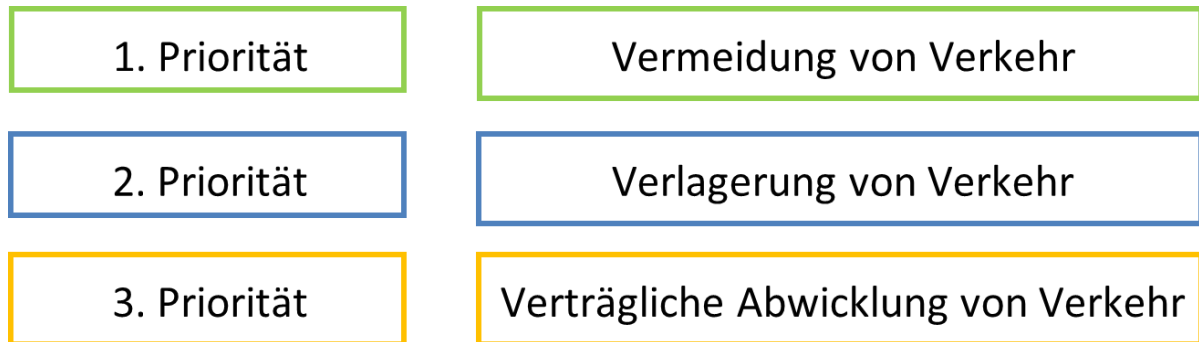


Abbildung 1: Prioritäten des Mobilitätskonzepts

Prioritäres Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es daher, im Sinne der Entwicklung von Strategien zur Verkehrsvermeidung Ansätze dafür zu liefern, wie durch eine intelligente Mischung von Wohnen und Arbeiten kurze Wege erzeugt werden können, die nachvollziehbarerweise sehr viel energieeffizienter zurückgelegt werden können, als lange Wege. Aus diesem Grunde bezieht das Mobilitätskonzept auch Aspekte aus Planung und Wirtschaft ein, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verkehr stehen. Städtebauliche Aspekte spielen für die Vermeidung und die sinnvolle Durchführung von Verkehrsabläufen eine sehr entscheidende Rolle.

In zweiter Priorität wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes versucht, die Weichen dahingehend zu stellen, dass die Verkehre, soweit möglich, mit den Verkehrsmitteln durchgeführt werden, die in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Energieeffizienz und Schadstoffausstoß günstiger sind als andere. Schon seit Jahrzehnten sind der Verkehr mit privaten Kraftfahrzeugen und der Flugverkehr in dieser Hinsicht negativ belegt, wobei ihre außerordentlich hohe positive Wirkung in Bezug auf Mobilität mit hohen Reisegeschwindigkeiten unbestritten bleibt. Der Verkehr mit den eigenen Füßen, Fahrrädern aller Art und mit dem öffentlichen Personennahverkehr vom Kleinbus bis zum Hochgeschwindigkeitszug ist dagegen positiv belegt, da hier die Effizienz eine erheblich größere ist.

Ein elektrisch unterstütztes Fahrrad wiegt rund 25 Kilogramm und verfügt über eine Antriebsleistung von weniger als 0,5 PS. Damit lassen sich eine Person, ein oder zwei Kinder, sowie leichte Lasten transportieren. Im Stadtverkehr sind Geschwindigkeitsniveaus von durchschnittlich 20 km/h zu realisieren. Um mit einem Kraftfahrzeug im Stadtverkehr eine nur circa 50% höhere Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen, werden im Schnitt 2.000 Kilogramm bewegt, wofür mit durchschnittlich 150 PS die 300-fache Antriebsleistung zur Verfügung gestellt wird. Dabei ist die Annahme eines Geschwindigkeitsniveaus von 30 km/h als bundesweiter Wert schon optimistisch, für den Kreis Wesel aber durchaus realistisch.

Dieses Beispiel zeigt, welche enormen Effekte es mit sich bringt, den Pkw-Verkehr zu reduzieren. Neben dem reinen Schadstoffausstoß ist es auch für das Umfeld und die Lärmentwicklung in Städten und ebenso in Naturräumen

von außerordentlicher Wichtigkeit, verbesserte Verhältnisse zu schaffen. Auch die Belegung immer wertvollerer Flächen, die nur für das Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt werden, ist vor dem Hintergrund des Wohnraummangels, kaum mehr als verträglich zu bezeichnen.

Abschließend und erst in dritter Priorität gilt es, den Verkehr innerhalb der Verkehrs-Systeme zu optimieren. Dieser Punkt besitzt in der klassischen Verkehrsplanung tendenziell jedoch meist die höchste Priorität. Die Verbesserung der Reisezeiten und der Beförderungsqualität einerseits und die verträgliche Abwicklung andererseits sind wichtige und zentrale Inhalte auch eines Mobilitätskonzepts, jedoch den beiden ersten Prioritäten klar unterzuordnen.

4.3. Pendlerv- und Güterverkehr

Neben den in vielen Konzepten üblichen Ansätzen zur Verbesserung und verträglicheren Gestaltung der Mobilität, erhält in diesem Konzept auch der Bereich des Güterverkehrs einen Raum, da hier die Effekte sowohl in positiver, als auch in negativer Hinsicht als besonders wichtig und in ihren Auswirkungen besonders intensiv anzusehen sind.

Der Güterverkehr hat, ebenso wie der Personenverkehr, in den 30er-Jahren eine über Jahrzehnte nahezu vollständige Entwicklung weg vom, durch die geringe Reibung des Rad-Schiene-Systems äußerst energieeffizienten, Schienenverkehr hin zum Lkw-Verkehr erlebt. Die Folgen zeigen sich mittlerweile in kilometerlangen Lkw-Kolonnen über Bundesautobahnen, Landstraßen und auf Ortsdurchfahrten, die neben den Umweltschäden auch bedeutende wirtschaftliche Schäden verursachen. Diese entstehen durch die Abnutzung von Brücken, Straßen und die daraus resultierenden notwendigen Erneuerungen, die meist mit langen Sperrungen verbunden sind. Die aktuelle Situation der Rheinübergänge zwischen Moers und Duisburg ist aktuell bereits problematisch genug, wird sich aber noch erheblich verschärfen. Dieser Trend ist ein bundesweites Problem, da die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsströme notwendigen Bauwerke in den nächsten Jahrzehnten nahezu flächendeckend zur Sanierung anstehen. Die Belastungen für Anwohner im Siedlungsbereich und die Natur in den Außenbereichen sind außergewöhnlich hoch. Auch im Pendlerverkehr ist eine Situation erreicht worden, die für ein Land mit ehemals vorbildlicher Infrastruktur negativ ist. Pendler im Kreis Wesel haben in der Regel die Wahl zwischen täglichen Staus auf Bundesautobahnen oder überfüllten und verspäteten Zügen. Dieser Umstand wird von den meisten Beteiligten mittlerweile als hochgradig problematisch empfunden und schadet dem Kreis Wesel als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Die allgemeine Entwicklung in Bezug auf die Verkehrssituation im Güter- und Pendlerverkehr bedarf einer Veränderung in sehr großem Rahmen, für die andere Akteure als der Kreis Wesel entscheidend sind. Es wird Jahrzehnte dauern, bis Investitionen die derzeit politisch beschlossen werden sich auszah-

len. Dennoch ist es wichtig, durch ein verändertes Mobilitätsverhalten und geänderte Planungsansätze im Kleinen diese Entwicklungen zu unterstützen und vor allem auch bereits kurz- und mittelfristige Effekte zu erzielen, bevor im Rahmen der allgemeinen Entwicklung nachgezogen wird.

Auch eine verstärkte Nutzung der Wasserstraßen ist unabdingbar, um dem Verkehrsinfarkt entgegenzuwirken. Dieses Ziel verfolgt auch die DeltaPort NiederrheinHäfen GmbH mit dem Projekt "log4NRW", das aktuell mit den Erkenntnissen aus dem Forschungsprojekt "DeConTrans – Innovative Konzepte für einen dezentralen Containertransport auf der Wasserstraße" kombiniert werden soll. Bereits im Januar 2020 haben die Verantwortlichen hierzu einen Letter of Intent unterzeichnet und sind dem Projektbeirat beigetreten. Im Fokus einer möglichen Verkehrsverlagerung steht insbesondere das westdeutsche Kanalnetz mit seinen bislang unerschlossenen Potenzialen und Kapazitätsreserven. Anzustreben ist möglichst die Trimodalität an größeren Standorten, um die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs einzubeziehen.

4.4. Schienenverkehr

Kernelement der nachhaltigen Mobilität im Kreis Wesel ist aufgrund seiner Reisegeschwindigkeiten, seiner Gesamtleistungsfähigkeit, seines Platzangebotes und seiner von den Fahrgästen empfundenen Attraktivität der Schienenverkehr. Aus historischen Gründen ist das Schienennetz am Niederrhein gegenüber seinem Zustand in den Jahren von ca. 1905 bis ca. 1960 stark ausgedünnt und weite Teile der Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr sind zerstört und teilweise aufgrund anderer Flächennutzungen auch nicht mehr reaktivierbar.

Vor diesem Hintergrund und der bei den bestehenden Linien regionalen Ausrichtung von Südosten in Richtung Nordwesten kommt Ergänzungen und Lückenschlüssen eine herausragende Bedeutung zu. Als weiteres Problem war in den letzten Jahren eine äußerst problematische Qualität im Bestandsangebot zu verzeichnen, welche im Wesentlichen auf Infrastrukturmängeln und aktuell auch Personalmangel beruht. Des Weiteren sind die zur Verfügung gestellten Kapazitäten für den vorhandenen Zulauf deutlich zu knapp und eine Ausweitung der entsprechenden Angebote ist nur sporadisch und geringfügig erfolgt. Die Folge davon ist, dass zahlreiche Fahrgäste den Versuch, statt des eigenen Kfz den SPNV zu benutzen, wieder aufgegeben haben. Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund der Ziele des Mobilitätskonzeptes als verheerend zu bezeichnen und bedarf dringend einer massiven Korrektur. Der Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat diesbezüglich Anstrengungen unternommen, die weiter ausgeweitet werden müssen. Der Kreis Wesel muss sich weiter nachhaltig engagieren und seine Interessen in dieser Hinsicht vertreten.

Besonders wichtig sind die geplanten Reaktivierungen von Bahnstrecken für den Personenverkehr, die in unterschiedlichen Planungsständen derzeit im Kreis Wesel verfolgt werden. Die bereits vollständig wiederhergestellte und zum 16.05.2020 im Zusammenhang mit der Landesgartenschau Kamp-Lintfort an Wochenenden und Feiertagen befahrene Strecke Kamp-Lintfort - Moers wird hier ein erstes Standbein bilden. Der Regelbetrieb im Schienenpersonen-nahverkehr kann nach aktuellem Stand jedoch erst ab 2026 aufgenommen werden, da noch umfangreiche Änderungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik am Bahnhof Rheinkamp durchgeführt werden müssen. Der Umstand, dass dieses äußerst wichtige Reaktivierungsvorhaben auf Jahre hinaus verschoben wird, ist vor dem Hintergrund der Situation der Rheinüberquerungen im Kfz-Verkehr besonders problematisch. Ziel des Kreises Wesel ist es daher, alle denkbaren Anstrengungen zu unternehmen, um den Regelbetrieb auf dieser Strecke so früh wie möglich aufnehmen zu können.

Ziel des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel ist ebenfalls die Unterstützung der Wiederaufnahme eines Personenverkehrs auf den Strecken Neukirchen-Vluyn - Moers und Oberhausen – Dinslaken - Voerde im Zusammengang mit den Überlegungen der Nutzung der Walsumbahn für den SPNV.

Auch im Bereich des Schienengüterverkehrs ist eine vermehrte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur die Ausweitung der Verknüpfungs- und Verlademöglichkeiten ein besonders wichtiges Ziel. Zur Erreichung möglichst hoher CO²-Einsparungen gibt es keine relevanteren Entwicklungen als die Verlagerung des Güterverkehrs vom Lkw auf den Schienenverkehr. Hier ist besonderes Augenmerk auf künftige Entwicklungen zu legen. Es sind Gespräche mit den Beteiligten zu initiieren und Möglichkeiten zur Förderung von nachhaltigeren Logistikketten aufzuzeigen.

4.5. Realistische Einordnung der Möglichkeiten einer Verlagerung von Teilen des Verkehrs

Multimodale und nachhaltige Mobilität bedeutet, dass durch Maßnahmen im Bereich der Verkehrsmittel Fußgängerverkehr, Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr die Bedingungen zur Nutzung in der Weise gefördert werden, dass eine erhebliche Entlastung im Kfz-Verkehr erreicht wird. Das Mobilitätskonzept dient daher nicht nur den Personen, die die Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus und Zug nutzen, sondern insbesondere auch den Autofahrerinnen und -fahrern, die künftig wesentlich flüssiger fahren können, da die Überlastungseffekte – der Hauptgrund für Stauungen – verringert werden.

Die nachfolgende Darstellung zeigt auf, dass auch im Bereich größerer Entfernungsklassen der Radverkehr zunehmend an Einfluss gewinnt. Aufgrund des Fehlens einer kreisweiten Untersuchung wurde als Quelle die Haushaltsbefragung im Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach verwendet. Die Er-

gebnisse sind zwar nicht mit den Gegebenheiten im Kreis Wesel vergleichbar, bilden aber eher einen Worst Case, da die Topographie und die historischen Gegebenheiten hier einen noch bedeutenderen Anteil an Effekten möglich erscheinen lassen als die im Bergisch Gladbach erhobenen Ergebnisse. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Haushaltsbefragung zu einer Zeit geführt wurde, als elektrisch unterstützte Fahrräder noch eine seltene Modeerscheinung waren. Deren Anteil am gesamten Radverkehr lag seinerzeit weit unter 10%. Dies hat sich zwischenzeitlich deutlich verändert.

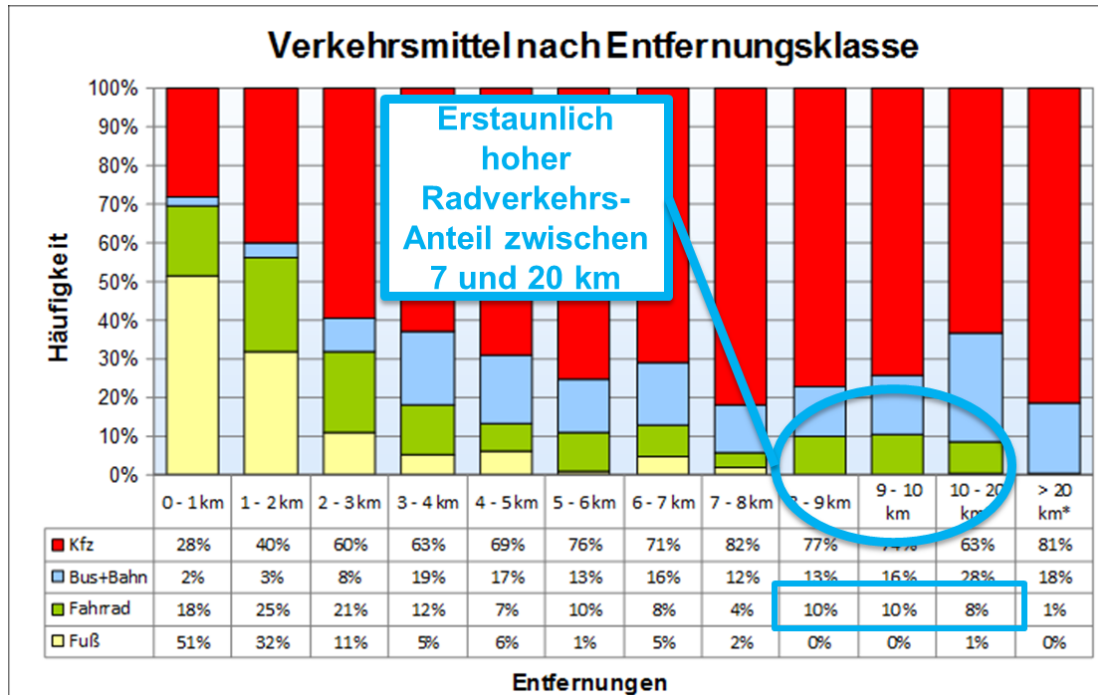


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsklasse, Quelle: Haushaltsbefragung Bergisch Gladbach

Noch deutlicher zeigt der Blick auf die Ergebnisse im Kurzstreckenbereich zwei Umstände auf. Es wird deutlich, wie sehr sich die Nutzung des Kfz in ungünstigen Anteilen bewegt hat. Schon im Entfernungsbereich von 2 bis 3 Kilometern, also einer Strecke die in 10 Minuten bequem mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, beträgt der Anteil des Kfz-Verkehrs mehr als 50%. Wege von durchschnittlich 500 Metern (= 6 Minuten Fußweg) weisen einen Anteil von 28% Kfz-Verkehr auf!

Die Effekte einer veränderten Verkehrsmittelnutzung werden noch dadurch verstärkt, dass diese extrem kurzen Wege in der Regel in den Bereichen auftreten, in denen sie am wenigsten gewünscht werden, nämlich im unmittelbaren zentralen Bereich der Innenstädte und inmitten von Wohngebieten. Hier ist die Schadstoffemission der Kraftfahrzeuge als besonders schädlich anzusehen, aber durch häufig erforderliches Anfahren und Bremsen sowie die Notwendigkeit des Fahrens in niedrigen Gängen auch keine energieeffiziente Fahrweise möglich. Zudem ist unmittelbare Nähe zur wohnenden Bevölkerung, zu Schulen und zum Einzelhandel gegeben, sodass Einsparpotenziale in diesem Bereich eine besonders hohe Wertigkeit besitzen. Zusammenfassend

kann daher gesagt werden, dass die Förderung der Nahmobilität sowohl realistische Effekte erzeugt als auch als besonders hilfreich anzusehen ist.

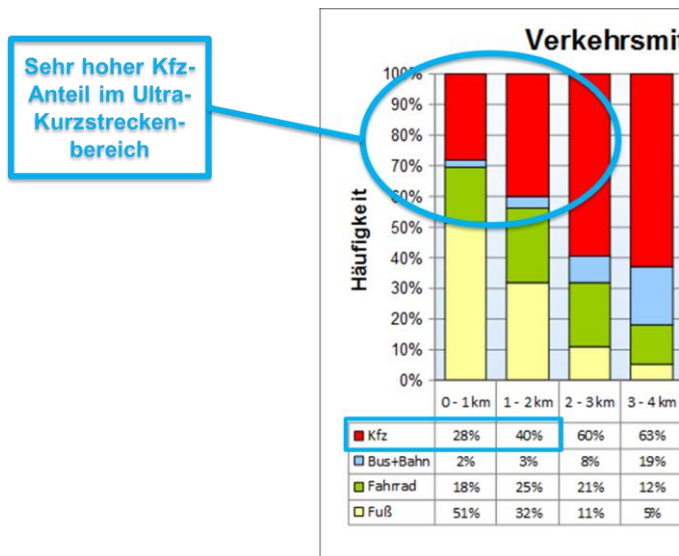


Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsklasse - Kurzstrecken, Quelle: Haushaltsbefragung Bergisch Gladbach

Diese Zahlen zeigen aber auch, wieviel Potenzial in einer Verbesserung der Bedingungen der Nahmobilität unterstellt werden kann. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die kurzen Fahrten vornehmlich in den empfindlichsten Bereichen stattfinden (Wohngebiete und Innenstädte) ist von bedeutenden positiven Effekten auszugehen. Die Einsparung, gerade der kurzen Wege, liegen bei Kfz mit Verbrennungsmotoren in einer

- Verringerung des Lärms,
- Erhöhung der Umfeldqualität beim Einkauf und beim Wohnen,
- Verringerung des Schadstoffausstoßes,
- Verringerung des Parksuchverkehrs (Verkehrsvermeidung),
- Verringerung der Belegung von Stellplätzen.

Zwar führt erst eine geringere Kfz-Besitzquote zu einer geringeren Belegung der Bewohner-Stellplätze, welche in Bezug auf die Flächennutzung besonders relevant ist. Kraftfahrzeuge laufen im Durchschnitt eine Stunde pro Tag und sind 23 Stunden abgestellt. Die Vermeidung von Kurzstrecken, insbesondere auf innerstädtischen Wegen, führt jedoch zu einer erheblichen Minderbelastung von innerörtlichen Stellplätzen und damit auch zu einer höheren Fluktuation auf den vorhandenen Stellplätzen, die letztlich auch den Einzelhandel stärkt.

Eine wirkungsvolle Maßnahme, mit der die Ziele nachhaltiger Mobilität unterstützt werden können, ist die Reduzierung der Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere innerorts und hier insbesondere an Punkten mit problematischer Verkehrssicherheit und hohem Nutzungsgrad durch Radfahrer und Fußgänger. Die Temporeduzierung fördert nachhaltig die Sicherheit

aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und wirkt sich in der Regel auch in Bezug auf die Leistungsfähigkeit nicht negativ aus, da ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss entsteht und durch die erheblich geringeren notwendigen Sicherheitsabstände zwischen den Fahrzeugen auch die Straßen gerade im Falle hohen Verkehrsaufkommens besser ausgenutzt werden können.

Ferner wird empfohlen, Maßnahmen durchzuführen, die dazu beitragen Engpässe im Straßenverkehr zu beseitigen. Bedingt durch Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsträger können Verkehre optimiert und ggf. auch vermieden werden. Dazu bedarf es einer intakten und bedarfsgerecht ausgebauten Infrastruktur.

4.6. Fazit zur allgemeinen Analyse

Nachhaltige Mobilität ist somit eine Mischung aus Strategien, die Wege entweder ganz vermeiden oder notwendige Wege kürzer gestalten einerseits und der Verlagerung der Verkehrsarbeit auf die effizienteren Verkehrsmittel andererseits. Nur Maßnahmen, die diesem Anspruch genügen, finden Eingang in Mobilitätskonzepte. Zusätzliche Umgehungsstraßen und Planungen, die dazu beitragen Engpässe im Straßenverkehr zu beseitigen, mögen innerhalb des Systems Straße einen hohen und berechtigten Wert besitzen, sind aber nicht geeignet, um die Ziele eines Mobilitätskonzeptes zu unterstützen und finden daher keinen Eingang in das hier vorliegende Konzept.

5. Ergebnisse der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel

Unverzichtbar war es im Kreis Wesel, im Zusammenhang mit der Erstellung des Mobilitätskonzepts, ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchzuführen. In das Beteiligungsverfahren wurden die Städte und Gemeinden des Kreises, die Verkehrsunternehmen, der "Runde Tisch ältere Menschen im Kreis Wesel" (RTÄM) sowie die politischen Gremien des Kreises einbezogen.

Besonders wichtig war dem Kreis Wesel in diesem Zusammenhang auch eine direkte Beteiligung der Bevölkerung. Daher wurde eine Online-Umfrage gestartet, an der sich die Bevölkerung vom 10.12.2018 bis zum 31.01.2019 beteiligen konnte. Ausdrücklich wurde Personen, die über keinen Internetzugang verfügen oder ein solchen nicht nutzen wollten, eine schriftliche Teilnahme ermöglicht.

Inhaltlich war die Online-Umfrage dergestalt aufgebaut, dass zehn konkrete und durch Ankreuzen einfach zu beantwortende Fragen gestellt wurden, die im Zusammenhang mit der künftigen Mobilität im Kreis Wesel besonders wich-

tig sind. Hierbei ging es nur bedingt darum, Absichtserklärungen abzurufen, sondern konkrete Verhaltensweisen und Entscheidungshintergründe kennenzulernen, um verbesserte Mobilitätsangebote machen zu können. Darüber hinaus hatten die Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit, alle Anliegen, die ihnen wichtig waren, über eine freie Antwortmöglichkeit darzustellen. Diese wurde intensiv genutzt und lieferte wichtige Erkenntnisse. Persönliche Daten wurden nur insoweit abgefragt, als das ungefähre Alter und der Wohnort erfragt wurden, selbstverständlich auf freiwilliger Basis und vollständig anonym. Auf dieser Grundlage konnten Anregungen, zum Beispiel zum ÖPNV, auch entsprechend verortet und gegebenenfalls direkt Möglichkeiten einer Veränderung entwickelt werden.

Im Vorfeld wurden zur Erlangung von Repräsentativität auf 1.000 Teilnehmende angestrebt. Letztendlich nahmen dann insgesamt 1.290 Personen an der Umfrage teil. Damit war eine mehr als ausreichende Repräsentativität gegeben.

Nachfolgend werden die Ergebnisse zusammengefasst.

Aufgrund der 1.227 Personen, die ihren Wohnort angegeben haben, konnte ermittelt werden, in welchen Städten und Gemeinden des Kreises eine besonders hohe oder eine etwas geringere Teilnahme vorlag. Besonders intensiv war die Beteiligung in der Gemeinde Hünxe.

Alpen	53
Dinslaken	155
Hamminkeln	48
Hünxe	204
Kamp-Lintfort	24
Moers	263
Rheinberg	58
Neukirchen-Vluyn	28
Schermbek	38
Sonsbeck	7
Voerde	92
Wesel	203
Xanten	54
Summe	1227

Beteiligung gemessen an der Einwohnerzahl	
	gute und zu erwartende Beteiligung
	deutlich höhere Beteiligung als zu erwarten
	geringere Beteiligung als zu erwarten

Abbildung 4: Beteiligung an der Online-Befragung Kreis Wesel

Wichtig im Zusammenhang mit der Mobilität ist die Frage nach dem Besitz einer Fahrerlaubnis. Bei einer vergleichbaren Umfrage im Kreis vor ca. 20 Jahren waren 17% der Personen ohne Führerschein. Der Anteil ist mittlerweile laut aktueller Umfrage auf etwas unter 10% gesunken.

1. Haben Sie eine Fahrerlaubnis / einen Führerschein?

Anzahl Teilnehmer: 1.286

1.165 (90.6%): ja

121 (9.4%): nein

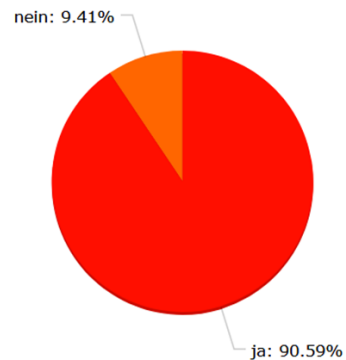


Abbildung 5: Online-Befragung Kreis Wesel, Führerscheinbesitz

Der Motorisierungsgrad nimmt somit weiterhin deutlich zu. Dies zeigt auch die zweite Frage zur PKW-Verfügbarkeit, die mit über 85% ebenfalls angestiegen ist. Die PKW-Verfügbarkeit im Kreis Wesel stellt auch im NRW-weiten und bundesweiten Vergleich einen Spitzenwert dar.

2. Steht Ihnen ein PKW zur Verfügung?

Anzahl Teilnehmer: 1.285

1.096 (85.3%): ja

189 (14.7%): nein

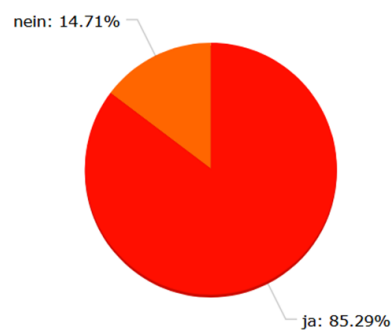


Abbildung 6: Online-Befragung Kreis Wesel, Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Nutzung dominiert derzeit deutlich das Verkehrsgeschehen im Kreis Wesel. Während nur 9% grundsätzlich keinen PKW nutzen, liegt die Zahl derjenigen, die das Auto häufig benutzen, im Bereich von 80%.

3. Wie oft nutzen Sie einen PKW?

Anzahl Teilnehmer: 1.282

- 736 (57.4%): täglich
- 255 (19.9%): mehrmals in der Woche
- 56 (4.4%): wöchentlich
- 42 (3.3%): mehrmals im Monat
- 9 (0.7%): monatlich
- 69 (5.4%): gelegentlich
- 115 (9.0%): nie

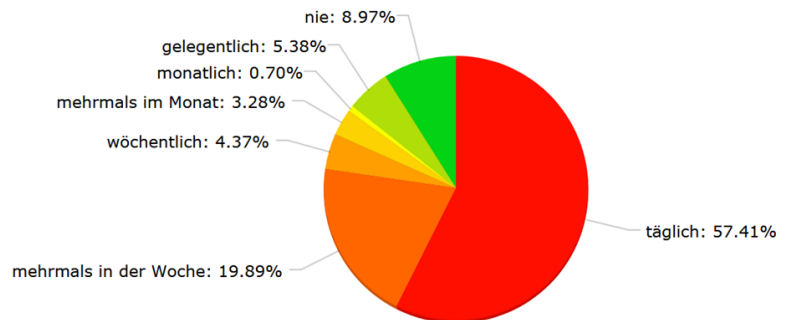


Abbildung 7: Online-Befragung Kreis Wesel, Pkw-Nutzung

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dagegen liegt bei knapp unter 30%, gemessen an Nutzern, die regelmäßig auf den ÖPNV zurückgreifen. 1/4 der Bevölkerung nutzt den ÖPNV gar nicht, ein planerisch besonders relevanter Teil von fast 40 % bezeichnet sich als Gelegenheitsnutzer. Hier liegt ein großes Potenzial für die Zukunft.

4. Wie oft nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

Anzahl Teilnehmer: 1.284

- 179 (13.9%): täglich
- 147 (11.4%): mehrmals in der Woche
- 36 (2.8%): wöchentlich
- 70 (5.5%): mehrmals im Monat
- 33 (2.6%): monatlich
- 495 (38.6%): gelegentlich
- 324 (25.2%): nie

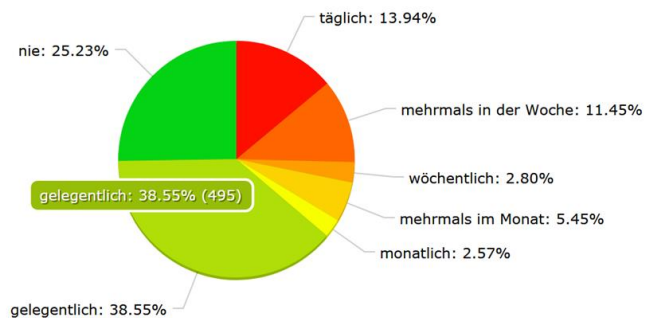


Abbildung 8: Online-Befragung Kreis Wesel, Nutzung ÖPNV

Das Fahrrad wird erwartungsgemäß im Kreis Wesel gern genutzt. Der größte Anteil sind auch hier die Gelegenheitsnutzer, jedoch nutzt mehr als 1/3 der Bevölkerung das Fahrrad häufig und regelmäßig.

5. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad?

Anzahl Teilnehmer: 1.284

134 (10.4%): täglich

232 (18.1%): mehrmals in der Woche

67 (5.2%): wöchentlich

141 (11.0%): mehrmals im Monat

62 (4.8%): monatlich

453 (35.3%): gelegentlich

195 (15.2%): nie

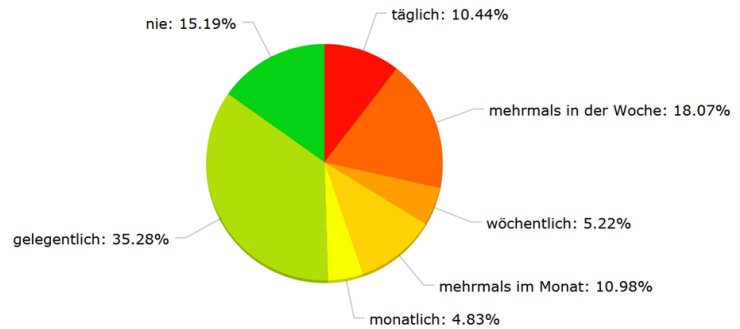


Abbildung 9: Online-Befragung Kreis Wesel, Fahrradnutzung

Ein häufiger Hinderungsgrund für die Fahrradnutzung ist generell das Fehlen einer geeigneten Abstellmöglichkeit. 3/4 der Bevölkerung gaben jedoch an, über eine ebenerdige Abstellmöglichkeit für das Fahrrad zu verfügen.

6. Verfügen Sie an Ihrem Wohnort über eine ebenerdige Abstellanlage für Ihr Fahrrad, oder müssen Sie es über Treppen tragen?

Anzahl Teilnehmer: 1.275

964 (75.6%): Ich habe eine ebenerdige Abstellmöglichkeit

311 (24.4%): Ich muss das Fahrrad über Treppenstufen tragen

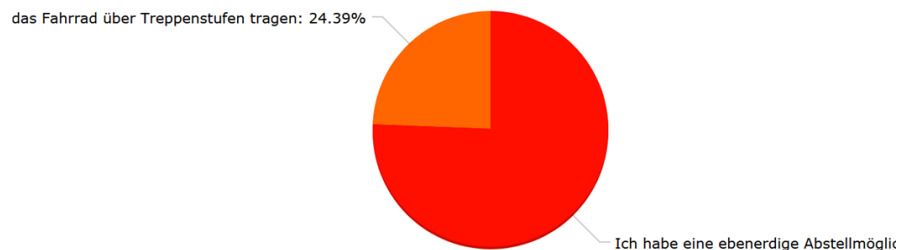


Abbildung 10: Online-Befragung Kreis Wesel, Verfügbarkeit Abstellanlage Fahrrad

Eine aktuelle Entwicklung, die das Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel außerordentlich voranbringt, da es sowohl die Reichweite als auch den Fahrkomfort erhöht, sind das E-Bike und das Pedelec, also elektrisch unterstützte Fahrräder. Zum Zeitpunkt der Umfrage besaßen bereits mehr als 12% der Bevölkerung ein solches Rad, weitere 8% denken über eine Anschaffung nach. Die Besitzquote ist somit in den letzten Jahren steil angestiegen. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend fortsetzen wird.

7. Besitzen Sie ein elektrisch unterstütztes Fahrrad (E-Bike oder Pedelec)?

Anzahl Teilnehmer: 1.282

1.025 (80.0%): Besitze ich nicht
(weiter mit Frage 10).

98 (7.6%): Besitze ich nicht, denke
aber über eine Anschaffung nach
(weiter mit Frage 10).

159 (12.4%): Besitze ich.

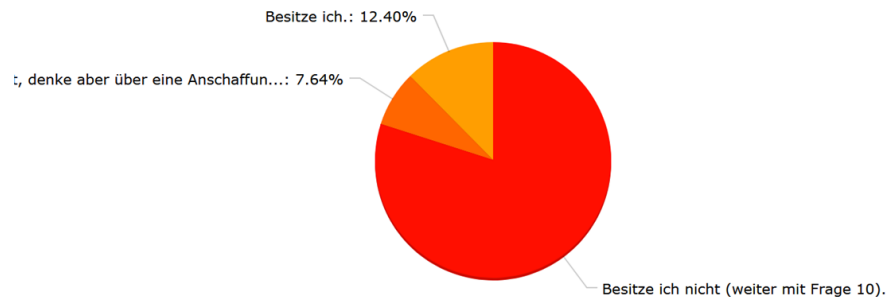


Abbildung 11: Online-Befragung Kreis Wesel, Besitz E-Rad

Die Personen, die ein Elektrorad besitzen, nutzen es fast alle häufig oder regelmäßig. Beim normalen Fahrrad liegt die Quote derer, die es mindestens wöchentlich nutzen, bei 34%. Bei denjenigen, die ein E-Rad besitzen, ist die Nutzungsquote genau doppelt so hoch. Die Anschaffung des Elektrofahrrades erhöht somit die tägliche Kilometerleistung erheblich.

8. Wie oft nutzen Sie das Elektrofahrzeug?

Anzahl Teilnehmer: 159

28 (17.6%): täglich

60 (37.7%): mehrmals in der Woche

19 (11.9%): wöchentlich

20 (12.6%): mehrmals im Monat

2 (1.3%): monatlich

27 (17.0%): gelegentlich

3 (1.9%): nie

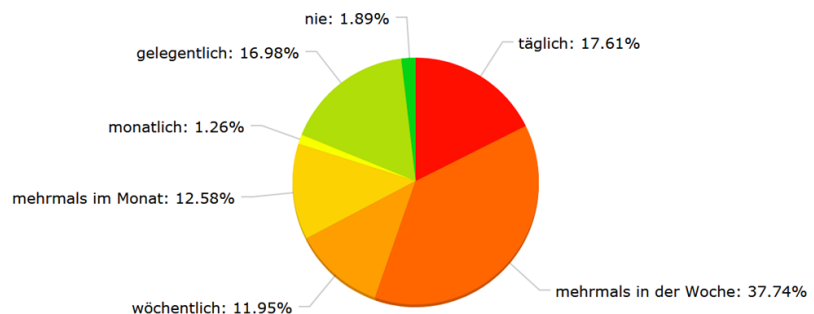


Abbildung 12: Online-Befragung Kreis Wesel, E-Rad-Nutzung

Die meisten Befragten geben an, nach Anschaffung eines E-Rades weitere Strecken und häufiger zu fahren. Das Elektrorad ist somit ein Beleg für das sich ändernde Verhalten. Es zieht naturgemäß den Wunsch nach passender Infrastruktur nach sich, mit der die Nutzung komfortabel ist und die technisch möglichen Geschwindigkeiten auch erreicht werden können. Vor allem aber ist die Sicherheit die wichtigste und am meisten gewünschte Voraussetzung für die dauerhafte Nutzung dieser Verkehrsmittel. Letzteres gilt weiterhin natürlich auch für den Fußverkehr und die Nutzung von Fahrrädern ohne technischen Antrieb.

9. Hat sich durch das Elektrofahrrad Ihr Verkehrsverhalten geändert?

Anzahl Teilnehmer: 159

26 (16.4%): Ja, ich fahre weitere Strecken als vorher

24 (15.1%): Ja, ich fahre häufiger mit dem Rad als früher

60 (37.7%): Ja, ich fahre weiter und häufiger als früher

49 (30.8%): Nein, im Großen und Ganzen nicht

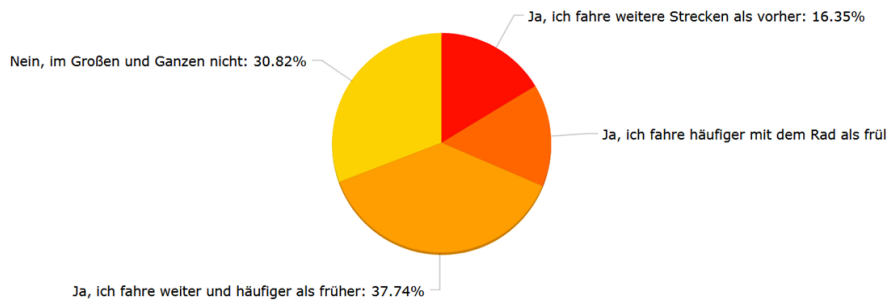


Abbildung 13: Online-Befragung Kreis Wesel, Verhaltensänderung durch E-Rad

Als 10. Frage wurden die Einwohnerinnen und Einwohner mit einigen Aussagen zum Thema Verkehr konfrontiert und konnten im Falle einer weitgehenden oder vollständigen Zustimmung mehrere Möglichkeiten ankreuzen. Hierbei wurden absolute Spitzenwerte für die beiden folgenden Aussagen registriert:

1. Das Vorkommen im Straßenverkehr ist in den letzten Jahren deutlich schlechter geworden.
2. Wenn attraktive Alternativen mit Zug oder Bus zur Verfügung stehen würden, würde ich das Auto häufiger stehen lassen.

Beide Antworten wurden von fast 3/4 der Bürgerinnen und Bürger angekreuzt. Dieses Ergebnis verdeutlicht in eindrucksvollster Weise, worin derzeit das Problem besteht und wie es zu lösen wäre. Das Verkehrsangebot der alternativen Verkehrsmittel muss besser werden. Die Bereitschaft, die Alternativen dann zu nutzen und damit auch wirtschaftlich zu unterstützen, ist groß.

Ergebnisse der Fragen 1 bis 10

10. Welche der folgenden Aussagen trifft aus Ihrer Sicht weitestgehend oder vollständig zu? (Mehrfachnennungen sind möglich)

Anzahl Teilnehmer: 1.272

391 (30.7%): Eine freizügige Nutzung des Autos ist für mich der wichtigste Aspekt beim Thema Verkehr.

939 (73.8%): Das Vorankommen im Straßenverkehr ist in den letzten Jahren deutlich schlechter geworden.

758 (59.6%): Der Zustand der Straßeninfrastruktur hat sich verschlechtert.

940 (73.9%): Wenn attraktive Alternativen mit Zug oder Bus zur Verfügung stehen würden, würde ich das Auto häufiger stehen lassen.

518 (40.7%): Wenn Radwege komfortabler, sicherer ausgebaut und insgesamt zahlreicher wären, würde ich das Auto häufiger stehen lassen.

376 (29.6%): Wenn es gute und sichere Abstellmöglichkeiten für mein Fahrrad geben würde, würde ich das Fahrrad als Zubringer zum Zug oder zum Bus benutzen.

297 (23.3%): Um eine attraktive Zug- oder Busverbindung zu nutzen, wäre ich bereit mit dem Fahrrad 5 km (circa 20 Minuten Fahrzeit) zu investieren.

79 (6.2%): Um eine attraktive Zug- oder Busverbindung zu nutzen, wäre ich bereit mit dem E-Bike 10 km (circa 25 Minuten Fahrzeit) zu investieren.

315 (24.8%): Die Anzahl der Parkplätze in meiner Gemeinde/Stadt ist aus meiner Sicht ausreichend.

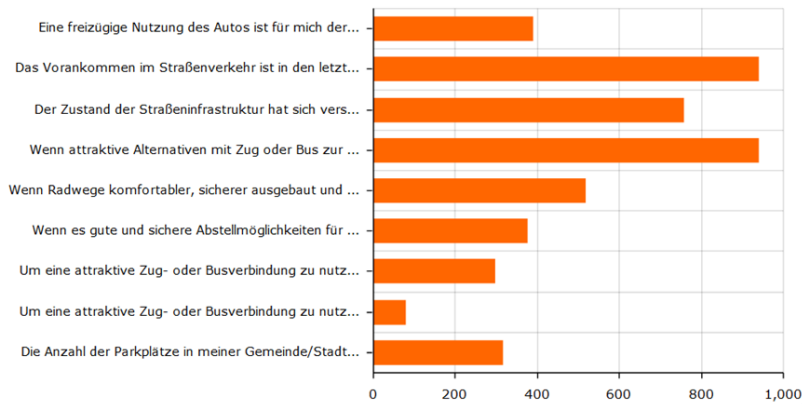


Abbildung 14: Online-Befragung Kreis Wesel, Aussagen zu Verkehrsabläufen im Kreis

In Bezug auf die Altersstruktur war festzustellen, dass Kinder und ältere Menschen etwas weniger vertreten waren, als statistisch zu erwarten war. Im Übrigen war die Verteilung weitgehend repräsentativ.

11. Wie alt sind Sie?

Anzahl Teilnehmer: 1.287

1 (0.1%): 6-14 Jahre

19 (1.5%): 15-17 Jahre

189 (14.7%): 18-25 Jahre

441 (34.3%): 26-40 Jahre

530 (41.2%): 41-64 Jahre

107 (8.3%): 65 Jahre und älter

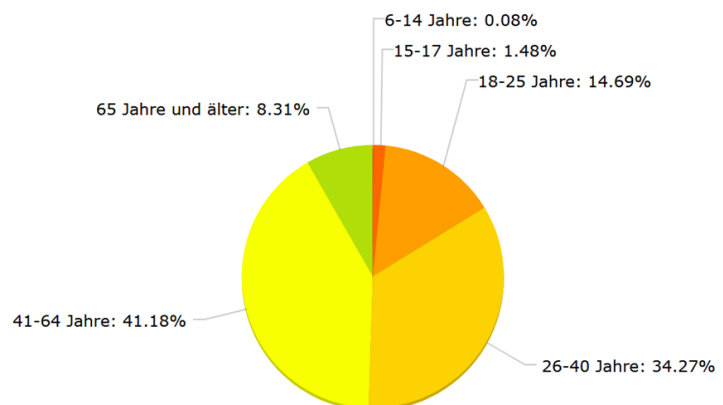


Abbildung 15: Online-Befragung Kreis Wesel, Teilnehmendenalter

Zusätzlich gab es die Möglichkeit einer offenen Antwort (freier Text) auf die Frage: "Haben Sie darüber hinaus konkrete Anregungen zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel?"

- Insgesamt haben sich hierzu mehr als 600 Befragte geäußert.
- Es wurden weit über 1.000 Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität gemacht.
- Am häufigsten wurden Anregungen zum ÖPNV/SPNV genannt.
- Zweiter Schwerpunkt war das Thema "sicheres Radfahren".

Absoluter Spitzenreiter bei den freien Antworten waren Aussagen zur Qualität des ÖPNV. Hier wurde sehr viel Kritik geäußert, aber auch häufig die Bereitschaft betont, diesen nutzen zu wollen. Inhaltlich war hierbei das deutlich schlechtere Vorankommen in der Nebenverkehrszeit, also abends und an den Tagen des Wochenendes, das Hauptthema. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit als auch hinsichtlich der Anschlüsse.

6. Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen

Basierend auf den bisherigen Analysen und Befragungsergebnissen wurden vier Schwerpunkte für die Maßnahmenbildung herausgearbeitet. Diese werden ausführlich im Kapitel 7 behandelt. Auch für die übrigen Bereiche wurden Maßnahmen entwickelt und empfohlen, jedoch mit geringerer Tiefe. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass dem Kreis Wesel hierbei eine höchst unterschiedliche Rolle bei der Umsetzung zukommt. Teilweise ist der Kreis selbst zuständig und kann die Maßnahmen eigenverantwortlich und vollständig umsetzen. Teilweise verstehen sich die Maßnahmen jedoch als reine Empfehlung an die für die Umsetzung Verantwortlichen. Teilweise wurden Anregungen aus kommunalen Mobilitätskonzepten übernommen.

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des Mobilitätskonzepts des Kreises Wesel und Ziele der Umsetzung für den Kreis, seine kommunalen Partner und weitere Beteiligte:

Mobilitätsmanagement:

- Durchführung einer Wohnstandortanalyse, um theoretische Verlagerungs- und Vermeidungspotenziale zu erfassen (Umstieg auf das Fahrrad, Bildung von Fahrgemeinschaften)
- Verstärkte Verbreitung von Mobilitätsinformationen über das Intranet der Stadtverwaltungen
- Schaffung von ausreichend dimensionierten, abschließbaren und überdachten Fahrradabstellanlagen für Verwaltungsmitarbeitende und Gäste von Kreisverwaltung und Rathäusern

- Beschaffung von Pedelecs und E-Lastenfahrrädern zum Ersatz von Dienstfahrten mit dem PKW
- Einrichtung eines Fuhrparkmanagements zur zentralen Verwaltung und Disposition von kommunalen Fahrzeugen
- Auswertung der Fahrtenbücher um zu ermitteln, wie viele Fahrten auf Dienstpedelecs und (E-)Lastenräder umgestellt werden könnten und Anschaffung entsprechender Pedelecs und Lastenräder
- Umstellung von Dienst-PKW auf E-Fahrzeuge
- Entwicklung einer Konzeption für ein Carsharing mit Dienstfahrzeugen und privater Nutzung (u.a. Austausch mit der Stadt Hamminkeln und anderen Beispielstätten als "Best Practice"-Beispiele)
- Unterstützung beim Thema Schülermobilität: Sicherer Schulweg, Haltestellen für "Eltern-Taxis", Walking Bus-Angebote (= Organisation von "Geh-Gemeinschaften" auf dem Schulweg), "Verkehrzähler"-Projekte (= Kinder trainieren das Zufußgehen auf Alltagswegen), Schaffung von guten Fahrradabstellanlagen
- E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Wesel können mit den Städten und Gemeinden, Unternehmen, den Verkehrsunternehmen und der Kreisverwaltung geplant und umgesetzt werden.
- Bei vielen Unternehmen im Kreis Wesel existieren Ansatzpunkte und umgesetzte Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität in Bezug auf die Mitarbeitermobilität, den Fuhrpark und die Gestaltung von Dienstreisen. Dazu gehören beispielsweise überdachte Fahrradabstellanlagen, E-Fahrzeuge, Darlehen und privat organisierte Fahrergemeinschaften oder auch die Teilnahme an der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit".
- Der VRR bietet Unternehmen die Möglichkeit im Verbund mit anderen Unternehmen ein Sonderticket zu beschaffen, das besonders attraktive Konditionen bietet. Der Vertrieb wird durch die Verkehrsunternehmen wahrgenommen. Dieses Angebot sollte stärker in den Unternehmen bekannt gemacht werden.
- Leihradangebote wurden im Rahmen des Mobilitätskonzepts hinsichtlich Realisierbarkeit geprüft. Seitens potenzieller Anbieter gibt es deutliches Interesse am Thema.
- Insgesamt ist festzuhalten, dass betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Wesel noch am Anfang steht. Durch Informationsveranstaltungen für Unternehmen können Wissenslücken z.B. hinsichtlich Ticketoptionen, Jobradangeboten etc. geschlossen werden und ein gewisser Anteil der Fahrten auf umweltfreundliche Alternativen verlagert werden.
- Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität
- Info-Paket für Neubürgerinnen und -bürger in allen Kommunen
- Als weitere Maßnahme des Mobilitätskonzepts bieten sich diverse Veranstaltungsreihen an, die es verschiedenen Personengruppen, insbesondere älteren Menschen und Kindern, erleichtern, mobil und aktiv am Verkehrsgeschehen teilzunehmen. Dazu gehören folgende Elemente:

- Bustraining (Sicherheit an Haltestellen, richtiges Ein- und Aussteigen, Lesen der Fahrpläne, Ticketkauf, Sturzvermeidung)
- Busbegleitung (Ehrenamtliche Ansprechpersonen)
- Radfahrkurse (Training für ältere Radfahrerinnen und Radfahrer)
- Möglichkeiten zum Ausruhen und Verweilen auf Einkaufswegen

Allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr:

- Ein besonders wichtiges Kriterium im Bereich nachhaltiger Mobilitätsketten ist die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr. Vor dem Hintergrund der intensiven Nutzung des Fahrrads im Bereich des Kreises Wesel ist dieses Thema für die Region noch wichtiger als allgemein in Deutschland. Die Verknüpfung lässt sich durch Abstellmöglichkeiten an Schnittstellen den Mobilstationen schaffen. Hier ist sowohl die Möglichkeit der Abstellung eigener Fahrzeuge als auch der Verleih fremder Fahrzeuge eine gute Option, um nachhaltige Intermodalität zu ermöglichen. Ein weiteres Thema ist die Mitnahme von Fahrrädern im Zug und im Bus, um sowohl im Startbereich als auch im Zielbereich flexiblen Verkehr zu ermöglichen. Zwar sind die Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern in Zügen und auch in Bussen grundsätzlich gegeben, jedoch gelten in diesem Bereich Einschränkungen, die die Mitnahme von Fahrrädern in der Praxis im Bereich des SPNV schwierig machen. Ein zuverlässiger Transport von Fahrrädern im straßengebundenen ÖPNV ist praktisch nicht möglich. Aus der Sicht der Verkehrsunternehmen, die den öffentlichen Verkehr durchführen, ist die Fahrradmitnahme als problematisch einzustufen, da das Fahrrad sehr viel Raum und Rangierfläche benötigt und somit auf Kosten der Sitzplätze geht. Auch der Ein- und Ausstieg gestaltet sich schwieriger als der der normalen Fahrgäste. Insofern ist hier ein erheblicher Aufwand zu betreiben, wenn Verbesserungen realisiert werden sollen. Im Rahmen des kommunalen Beteiligungsverfahrens wurde dennoch angeregt, die Möglichkeit einer verbesserten Fahrradmitnahme im Kreis Wesel zu prüfen, was gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen auch angeregt wird. Im Bereich des SPNV wird den Verkehrsverbänden empfohlen, die Räume, die für Fahrräder und insbesondere auch für Rollstühle und Rollatoren vorgesehen sind, weiter zu vergrößern und hier auf die Klappsitze zu verzichten, die insbesondere in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens für erhebliches Konfliktpotenzial zwischen den Fahrgästen sorgen. Der Wegfall dieser Klappsitze würde die teils angespannte Situation in den Fahrzeugen nachhaltig verbessern und ist somit dringend zu empfehlen.
- Gegenseitige Schulung von Radfahrerinnen und -fahrern (Schwerpunkt Schülerinnen und Schüler) und Lkw-Fahrerinnen und -fahrern, um die Perspektive des jeweils anderen kennenzulernen.

- Werbung für bereits bestehende Angebote zu Trainingsseminaren für Pedelecs, um die Fahrsicherheit, insbesondere bei älteren Fahrerinnen und Fahrern, zu verbessern. Ziel sollte es sein, über Testtage alternative Mobilitätsformen, wie z.B. Pedelecs, zu testen und gleichzeitig die Perspektiven der jeweils anderen Verkehrsteilnehmenden kennen zu lernen, um vorausschauender und rücksichtsvoller zu fahren.
- Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), um auf den Verbesserungsbedarf der interkommunalen Verknüpfungen und bei der Qualität der Radwege hinzuweisen.

Allgemeine Maßnahmen zum ÖPNV:

- Während der ÖPNV für eine Verkehrswende ausgebaut werden und er vermehrt von den Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt werden sollte, besteht ein Mangel an Busfahrerinnen und -fahrern, der perspektivisch weiter zunehmen wird. Dieses Problem kann eventuell in einigen Jahren durch automatisiertes Fahren begrenzt werden.
- Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist zwar erlaubt, aber durch den Vorrang von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren besteht immer die Gefahr, die Fahrt nicht antreten bzw. fortsetzen zu können. Fahrradanhänger, die im touristischen Bereich eingesetzt werden, eignen sich nicht, da diese nicht mit der Fahrtzeiteneinhaltung vereinbar sind. Vielmehr bedarf es guter Fahrradabstellanlagen an Haltestellen, um die Kombination von Radverkehr und ÖPNV zu ermöglichen.
- Insbesondere für ältere Menschen ist in allen Druckmedien und bei den Fahrplanaushängen häufig die Schriftgrößen zu klein gewählt. Es wird angeregt, gezielt für die für sie relevanten Einrichtungen größere Fahrpläne zu erstellen und an diese Kundengruppe weiterzugeben. Die vollständige Auswechslung aller Fahrplanaushänge an den Haltestellen oder die vollständige Veränderung der gedruckten Fahrplanmedien ist aus Kostengründen nicht realistisch, dies auch vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung.
- Es bedarf insgesamt einer hohen Qualität der Busse, der Netze und der Taktung, um Menschen, die vielfach früher ausschließlich den Pkw genutzt haben, für einen Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.
- Der Ein- und Ausstieg aus den Bussen ist teilweise noch problematisch. Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) soll bis 2022 die Barrierefreiheit umgesetzt worden sein, eine vollständige Barrierefreiheit ist jedoch erst mittelfristig zu erwarten. Hier hat der Kreis Wesel bereits mit dem Nahverkehrsplan (NVP) eine solide Grundlage geschaffen, die von den Kommunen gut angenommen wird.
- Unterstützung der Bemühungen um alternative Antriebe im Busverkehr. Zwar ist der ÖPNV in Bezug auf Schadstoffausstoß trotz des Dieselantriebs aufgrund der Besetzung gegenüber dem Pkw sehr deutlich im Vorteil. Es ist jedoch notwendig, diesen Vorsprung weiter auszubauen.

Für viele Bereiche des ÖPNV wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ein verbessertes Marketing angeregt. Ohne Zweifel ist dies einer der wichtigsten Bestandteile der Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse überhaupt, da auch gute Verkehrsangebote im Kreis Wesel nicht immer breiten Bevölkerungsschichten bekannt sind und da die teilweise komplexen Strukturen des ÖPNV und insbesondere des Tarifs sowie des Vertriebs auch immer wieder der Erläuterung bedürfen. Vor diesem Hintergrund sollten sowohl der ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Wesel als auch die Verkehrsunternehmen, der VRR sowie die Städte und Gemeinden ihre Anstrengungen in Sachen Information und Marketing erheblich erhöhen. Daher regt das Mobilitätskonzept an, eine Marketingoffensive unter administrativer und finanzieller Beteiligung aller hier genannten einzuleiten und zu diesem Zweck erste Gespräche zu führen.

Verkehr an Schulen:

- Nachdem die Schulbezirke entfallen sind und Kinder auch Schulen außerhalb des für sie vorgesehenen Schulbezirks besuchen können, hat der Bringverkehr durch die Eltern stark zugenommen und viele Kinder werden bis zum Schuleingang gefahren. Damit entsteht an den Schulen eine hohe Verkehrsbelastung mit erheblichen Gefahren für die Schülerinnen und Schüler.
- Ziel ist es, an möglichst vielen Schulen sogenannte Elternhaltestellen einzurichten. Das bedeutet, es gibt speziell ausgewiesene Bring- und Holzonen, in denen eine geordnete und sichere Aufnahme bzw. Abgabe der Schülerinnen und Schüler möglich ist. Außerhalb dieser Zonen sind die Flächen dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV vorbehalten. Dadurch erhöhen sich die Leistungsfähigkeit der Schülerbeförderung und insbesondere die Sicherheit sehr erheblich.
- Eine weitere Verbesserung im Bereich Schülerbeförderung im ÖPNV ist der Einsatz von ehrenamtlichen Busbegleiterinnen und -begleitern. Hier sind Anstrengungen zu unternehmen, um das Ehrenamt in diesem Engagement zu fördern und damit Qualität und Sicherheit im Schülerverkehr weiter zu verbessern.
- Es zeigt sich, dass eine Ansprache der Eltern über die Schule häufig nicht erfolgreich ist. Aktionen, wie die "Zu Fuß zur Schule-Woche", bei der Kinder Punkte für jeden Fußweg sammeln und am Ende der Woche bei Erfolg ein Gewinn lockt, sind deutlich wirksamer. Die Kinder erziehen damit ihre Eltern, die bislang zu selten als Vorbild auftreten. Die Verteilaktion roter Karten durch Schülerinnen und Schüler sowie Polizistinnen und Polizisten an vor der Schule parkende Eltern, zeigte eine hohe Wirkung.

- Es sollte verstärkt an sicheren Schulwegen gearbeitet werden, damit mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Die Sichthöhe und das Blickfeld der Kinder unterscheiden sich deutlich von denen Erwachsener. Dies sollte bei der Überprüfung und Sicherung von Schulwegen beachtet werden. Förderung von Aktionen wie dem "Walking-Bus", bei dem Grundschulkinder der 1. und 2. Klasse gemeinsam mit einem Elternteil eine feste Route ablaufen und weitere Kinder mitnehmen.

Signalanlagen:

Bei vielen Signalanlagen im Kreis Wesel ist zu berücksichtigen, dass sie im Zuge von "Gemeinsamen Fuß- und Radwegen" (Zeichen 240 StVO) liegen. Dies löst beim Freischalten der Grünphase für Fußgänger eine relativ lange Mindestsperrzeit aus. Diese Mindestsperrzeit besteht aus:

- Grünzeit
- Räumzeit

Die Grünzeit ist die Zeit, in der das Fußgänger- / Radfahrersignal "grün" leuchtet. Die Räumzeit ist der Zeitraum, den Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen, um nach Umschalten der Ampel auf "rot" den Gefahrenbereich (die Furt im von Autos befahrenen Straßenraum) zu verlassen. Sofern diese Mindestsperrzeit länger ist, als die eigentlich für den Kfz-Verkehr erforderliche Sperrzeit, führt dies zu einem unnötig längeren Warten des gesperrten Verkehrsstromes. Als Folge käme ein erhöhter Schadstoffausstoß durch wartende stehende Kfz zustande.

Vollständig und kurzfristig zu ändern sind Lichtsignalanlagen, bei denen Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer die Grünphase durch eine Anforderung per Knopfdruck herbeiführen müssen. Statt dem umweltfreundlichen Verkehr Vorteile einzuräumen wird zugunsten von Verbesserungen für den Kfz-Verkehr, die im Promille-Bereich liegen, verlangt, dass ganze Umläufe abzuwarten sind, obwohl zeitgleich der Kfz-Strom in die gleiche Fahrtrichtung fahren darf. Neben der nicht nachvollziehbaren Benachteiligung in Bezug auf die Reisezeit stellt die vorliegende Situation aber auch ein Sicherheitsproblem dar. Die Fahrerinnen und Fahrer von abbiegenden Kraftfahrzeugen überzeugen sich in aller Regel sorgfältig davon, ob der Fuß- und Radverkehr seinerseits fahren darf. Dies ist an den genannten Anlagen häufig nicht der Fall, da die Anlage auf "rot" steht. Tritt diese Situation mehrfach auf, so gewöhnen sich die Kraftfahrerinnen und -fahrer schnell an diese Situation und rechnen nicht mehr damit, dass der Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle auch gleichzeitig "grün" haben kann. Folge ist dann ein zügiger und unaufmerksamer Abbiegevorgang. So kommt es zu meist sehr schweren Unfällen. Es ist vollkommen unverständlich, warum diese Situation nach wie vor fast flächendeckend besteht und auch bei neuen Anlagen weiterhin Anwendung findet.

- Eine zentrale Empfehlung des Mobilitätskonzeptes ist daher die vollständige Änderung dieses Zustands an **allen Signalanlagen aller Baulastträger** im Kreis Wesel. Ausgenommen sind naturgemäß Anlagen die dauerhaft oder zeitweise im Bedarfsbetrieb laufen. Hier ist die Anforderung zweckmäßig.

7. Darstellung der Schwerpunkte des Mobilitätskonzeptes

7.1. Schnelle Radwege im Kreisgebiet

7.1.1. Potenzialanalyse zum schnellen Radverkehr

Aus den in den vorherigen Kapiteln genannten Gründen spielt der Radverkehr bei der Verbesserung der Bedingungen, rund um die Mobilität im Kreis Wesel, eine tragende Rolle. Insgesamt sind alle Kommunen seit vielen Jahren bemüht, die Planungen im Radverkehr ständig richtliniengemäß und entsprechend dem innerörtlichen Bedarf anzupassen und haben auch Aktivitäten entfaltet, grenzüberschreitende Radwege zu verbessern, wobei hier in der Regel durch die Zuständigkeitsproblematik die Umsetzungszeiträume erheblich länger sind. Die Kommunikation im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat gezeigt, dass teils auch wichtige Lückenschlüsse bislang nicht umgesetzt werden konnten.

Das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel regt im Wesentlichen zwei Bausteine zur Verbesserung des Radverkehrs im Kreisgebiet an, die im Falle einer Umsetzung zur einer erheblichen Verlagerung von Fahrten im Kfz-Verkehr auf das Fahrrad führen würden und deren Umsetzung daher ausdrücklich empfohlen wird. Dies ist zum einen die Schaffung eines Netzes von schnellen Radwegen entsprechend den tatsächlichen Bedürfnissen und unter konsequenter Schaffung von leistungsfähigen und sicheren, durchgehenden Wegen. Zum anderen empfiehlt sich der Ausbau der bislang im Freizeitverkehr existierenden Verleihmöglichkeiten in Bezug auf den Alltagsradverkehr.

Der Kreis Wesel kann über die begrüßenswerten Aktivitäten der Kommunen hinaus grundsätzlich als planerisch übergeordnete und koordinierende Stelle tätig sein, um die Bemühung, ein kommunale Grenzen überschreitendes Radwegenetz in hoher Qualität zu schaffen, maximal zu unterstützen. Diese Aktivitäten werden parallel bereits seit einigen Jahren vom Regionalverband Ruhr (RVR) wahrgenommen, der für alle Mitgliedskommunen und damit auch für den gesamten Kreis Wesel eine Planung solcher überörtlichen und schnellen Radwege begonnen hat. Dabei wurden zum einen die Potenziale ermit-

telt und zum anderen ein erstes Netz bestehend aus Korridoren entwickelt, welches, um es für die Beteiligten fühlbarer zu machen, in einem ersten Schritt bereits auf konkrete Routen umgelegt wurde. Diese sind jedoch noch als flexibel zu verstehen und dienen in erster Linie der Berechnung eines ersten finanziellen Gesamtvolumens.

Für das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel wurden in Ergänzung dieser Vorarbeit des RVR umfangreiche Analysen durchgeführt.

Bedingt durch ein Projekt, welches im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gemeinsam mit der Firma MotionLogic (100%ige Tochter der Deutschen Telekom AG) 2018 durchgeführt wurde, wurde die Verwendbarkeit von Bewegungsdaten aus dem Mobilfunk für Verkehrsplanungen geprüft. Hierbei wurde seinerzeit als Untersuchungsregion der Kreis Wesel ausgewählt. Aufgrunddessen standen besonders hochwertige Analysedaten für die Planung der schnellen Radwege zur Verfügung. Nachfolgend wird anhand einiger Schaubilder aufgezeigt, in welcher Weise die Analyse des Bedarfs für schnelle Radwegeverbindungen durchgeführt wurde. Alle diesbezüglichen Daten und Auswertungen wurden dem Kreis Wesel vom VRR für das Mobilitätskonzept zur Verfügung gestellt.

Das folgende Schaubild zeigt auf, in welcher Weise das häufige "Sich-einklinken" von Mobiltelefonen an den Sendemasten genutzt werden kann, um Bewegungen der Nutzenden nachzuvollziehen.

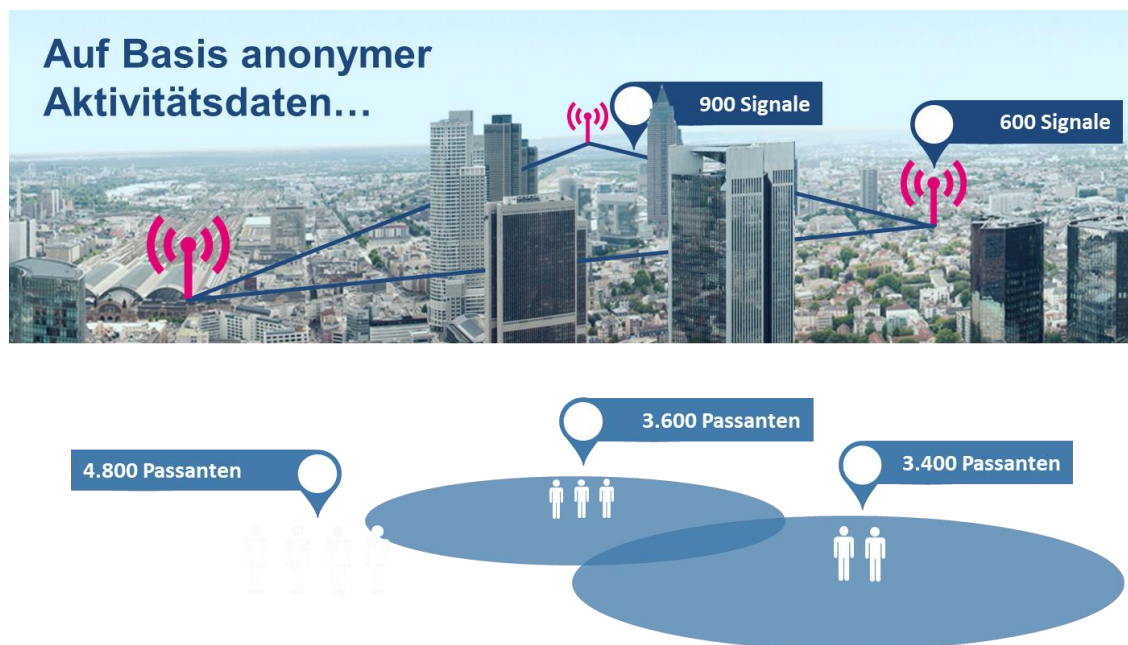


Abbildung 16: Nutzung von Mobilfunkdaten, System

Die Auswertung der Erhebungsdaten erfolgt selbstverständlich vollständig anonym und ist durch das zuständige Bundesministerium zertifiziert und abgesichert. Durch eine sinnvolle Zelleinteilung, im vorliegenden Beispiel je Stadt bzw. Gemeinde, können die Bewegungen zwischen den einzelnen Zellen er-

mittelt und über alle Verkehrstage in einer großen Breite und Dichte der Daten nachvollzogen werden. Selbstverständlich lassen sich auch erheblich feinere Zellen bilden.

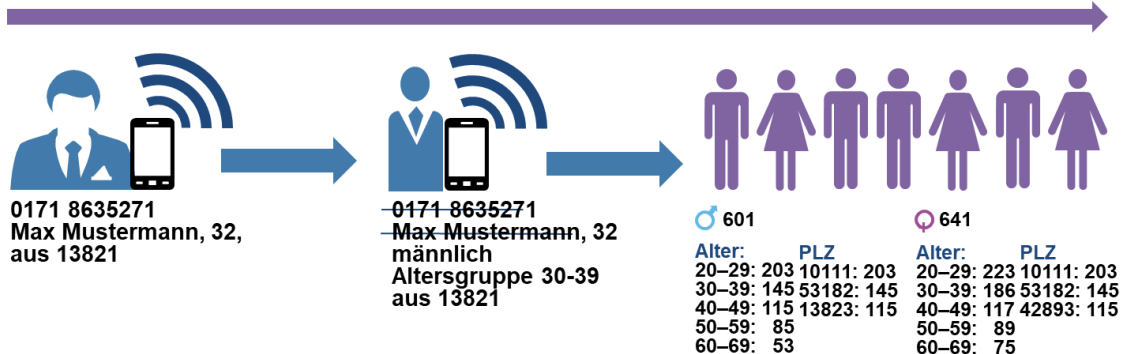
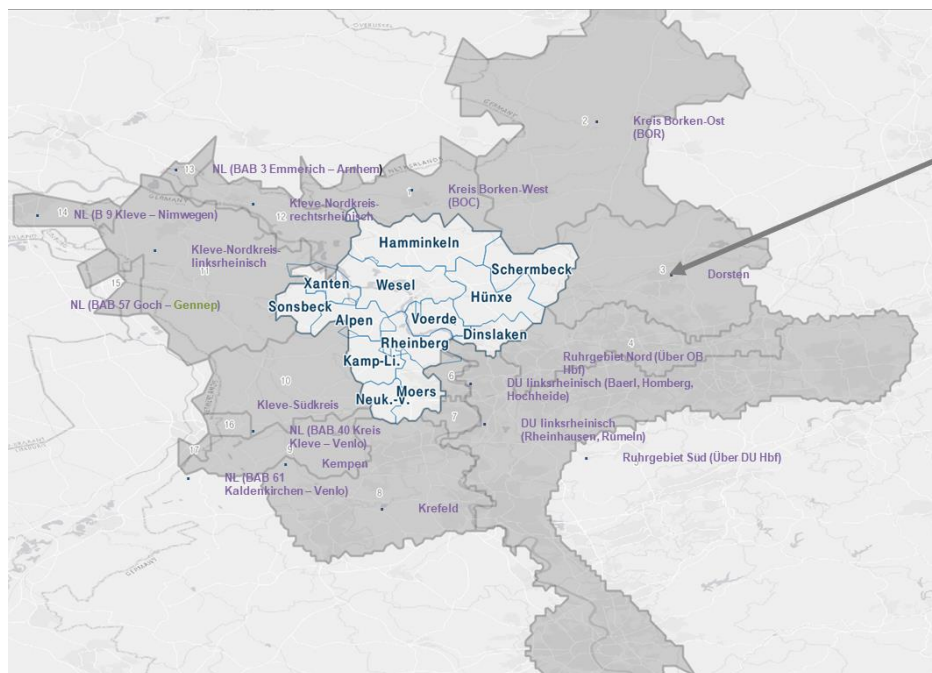


Abbildung 17: Nutzung von Mobilfunkdaten, Anonymisierung

- Persönliche Informationen (Name, Telefonnummer etc.) sind nicht an der Auswertung beteiligt
- Bewegungspfade werden nach 24 Stunden durchschnitten
- Schwellwerte bei der Speicherung: mindestens 5 Events pro Mobilfunkzelle pro Stunde, mindestens 5 identische PLZ pro Mobilfunkzelle pro Stunde
- Mindestanzahl der Ergebniswerte: 30
- Verarbeitung der Daten in einem Hochsicherheits-Rechenzentrum der Deutschen Telekom
- Opt-Out Möglichkeit für Telekom-Kunden für die Verwendung sozio-demografischer Merkmale

Abbildung 18: Nutzung von Mobilfunkdaten, Parameter



Kreis Wesel:
13 Gemeinden und
kreisangehörige Städte

17 Außenzonen:

Zusammenfassung des
ins Betrachtungsgebiet
ab-/ zufließenden
Verkehrs

- Betrachtung des Verkehrs mit Quelle und Ziel im Kreis Wesel sowie Auswertung der Beziehungen zu den Außenzellen
- Keine Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs
- Keine Berücksichtigung des Verkehrs, der über die Außenzellen hinausgeht

Abbildung 19: Nutzung von Mobilfunkdaten, Zelleinteilung

Die Verkehre zwischen den einzelnen Zellen können tabellarisch aufgearbeitet werden, wie die folgende Abbildung aufzeigt. Neben der Unterschiedlichkeit der Verkehrstage, können auch beliebige Zeitscheiben gesondert betrachtet werden, zum Beispiel die Zeiten des Berufsverkehrs. Es können einzelne Tage ebenso ausgewertet werden, wie längere Zeiträume von mehreren Monaten. Dies ist ein großer Vorteil gegenüber der (aufwändigen und teuren) Datenermittlung mit anderen Methoden.

**13 Gemeinden /kreisangehörige Städte und 17 Außenzellen,
Verkehrsströme an einem Werktag, 6 - 24 Uhr**

	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-L.	Moers	Neunk.-Vl.	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Voerde	Wesel	Xanten	BOC	BOR	Dorsten	Ruhrgeb. Nord	Ruhrgeb. Süd	DU	rechtsrheinisch	DU linksrhein.	Krefeld	Kempen	Kleve Südkreis	Kleve Nord-links	Kleve Nord-rechts	NL1	NL2	NL3	NL4	NL5						
Alpen	3.517	221	199	110	1.537	1.064	177	3.023	37	850	434	2.151	1.714	123	152	166	546	1.467	193	504	843	115	1.632	1.344	134	705	222	106	31								
Dinslaken	207	52.801	870	5.420	901	2.718	370	2.745	385	86	6.590	2.283	219	936	631	2.598	22.383	46.943	3.343	6.483	2.785	342	649	703	134	222	61	172	65								
Hamminkeln	253	1.496	13.478	1.776	109	162		208	689	48	473	8.081	475	11.011	3.501	1.097	3.577	5.987		201	486	51	204	1.199	5.098	1.028											
Hünxe	176																														36						
Kamp-L.	1.515																														18	143	89				
Moers	1.163																															58	926	409			
Neunk.-Vl.	183																																49	289	146		
Rheinberg	3.170																																	59	165	49	
Schermbeck	55																																				
Sonsbeck	860																																				
Voerde	424	6.366	514	2.623	233	164		2.067	328	39	10.059	4.059	244	766	296	571	2.345	4.180	146	359	250		174	318	281	62										33	
Wesel	1.969	2.661	8.130	2.616	652	740	122	1.596	1.054	909	3.969	39.147		7.414	1.185	1.237	3.305	5.068	149	421	839	156	1.005	2.382	3.323	224	33	68	34								34
Xanten	1.724	237	468	133	580	758	114	1.163	41	2.813	252	5.738																									
BOC	113	1.118	10.730	888	103	166	37	150	461	61	582	2.350																									
BOR	129	574	3.334	627	99	326	57	114	3.578	55	255	1.054																									
Dorsten	145	2.396	997	1.546	275	1.252	165	278	11.583	52	490	1.056																									
Ruhrgeb. Nord	605	22.254	3.220	4.009	2.052	8.045	1.063	1.884	4.084	263	2.467	3.303																									
Ruhrgeb. Süd	1.795	48.948	4.847	5.520	6.009	24.046	4.708	6.106	2.884	1.061	4.787	5.532																									
DU rechtsrheinisch	185	3.443	33	87	829	5.972	405	2.363	56	55	150	146																									
DU linksrheinisch	542	6.946	209	531	2.035	20.540	2.283	1.660	125	254	477	508	407																								
Krefeld	877	2.978	461	424	3.084	12.130	3.788	2.413	170	616	328	963	648																								
Kempen	109	349	41	57	591	2.349	1.155	345	90	41	149	100																									
Kleve Südkreis	1.596	821	224	232	5.465	5.216	3.249	1.888	63	1.660	207	1.079	1.077																								
Kleve-Nord-links	1.274	870	1.431	326	1.926	2.455	427	2.254	117	4.729	339	2.521	4.549																								
Kleve-Nord-rechts	146	1.304	5.181	1.136	114	175	37	299	217	197	313	3.387	1.116																								
NL1		309	556	234		47		68	32	34	37	230	136																								
NL2			31			40		39		43		58																									
NL3		87	81	35		200	308	42	211		232	74	139																								
NL4			135			99	634	232	98																												
NL5			61		37	88	402	154	88																												

Verkehr innerhalb des Kreises auf Gemeindeebene

Verkehr aus / in die Außenzellen

Abbildung 20: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Zielmatrizen

	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117				
Alpen	4	3331	201,1	167	97,1	1417	931,7	157	2732	26,43	803	392	1949	1624	108,4	131	131,9	487,7	1308	180	440	713	102	1484	1187	114	0	0	98	22	0			
Dinslaken	8	186,4	0	773,7	5077	783,9	2442	333	2707	389,1	81,3	6112	1978	222,6	812,6	609	2282	20599	0	2952	5722	2413	318	605	659	652	224	0	51	171	60			
Hamminkeln	12	208,7	1304	1329	1658	93,43	145	0	184,1	644,9	40	413,6	7324	468,1	10050	3100	950,1	3448	5769	5,14	172,1	440,9	42,9	176	1060	4816	1107	0	0	0	0			
Hünxe	16	151,7	5215	1940	4960	66,86	134,7	0	299	1517	264	2537	2612	151,9	1008	557	1330	3177	3790	56,3	329,3	265,1	31,4	134	370	1123	491	0	0	26	0			
Kamp-Lintfort	20	1422	745,4	84,86	55,7	0	5723	2405	405,1	0	434	197,1	565	550,4	79,43	96,4	214,1	1679	4817	762	1733	2624	576	5014	1540	91,3	0	0	196	137	75			
Moers	24	1005	2265	134,7	148	5676	0	6285	3180	60	464	137,4	586,4	718,1	154,3	262	877,9	6044	18642	5945	18853	10946	2473	4569	2421	140	39,7	53	326	820	350			
Neukirchen-Vl.	28	161,1	351,3	0	0	2404	6294	7195	464,1	0	77,4	0	112,1	101,6	30	44,9	151,4	944,9	3882	354	2007	3384	1080	2816	438	31,4	0	0	49	269	126			
Rheinberg	32	2868	2742	231,4	278	4235	3313	480	1242	63,29	458	2141	1500	1098	190,9	145	266,1	1490	4947	2358	1323	1781	316	1602	1982	256	55,6	31	223	138	35			
Schermbeck	36	39,29	389,7	660,6	1547	0	70,86	0	58,57	5552	0	275,9	891,6	47,86	426,3	3457	10886	3491	2275	32,1	92,29	135,7	0	45	115	173	37,1	0	0	0				
Sonsbeck	40	820,1	76,14	31,57	0	450	444,6	75,6	453,7	0	1523	25	798,1	2500	59,14	51,4	50,29	261,9	908,3	66,4	215,1	527,1	99,6	1443	4465	159	26,4	45	345	24	0			
Voerde	44	381,9	5964	440,6	2466	206,4	150,9	0	2074	294,1	27,9	1063	3710	236,6	602,6	257	485	2086	3741	142	319,9	215,7	0	150	279	243	53,1	0	0	0				
Wesel	48	1791	2323	7360	2357	561	616,6	99,6	1438	917,6	812	3627	0	5358	2146	1054	1041	2909	4481	130	352,4	719,6	137	885	2102	2892	210	28	64	30	0			
Xanten	52	1622	248	461,1	132</																													

Es existieren diverse Möglichkeiten der Ergebnisdarstellung. Das folgende Beispiel zeigt durch die Strichbreite und die beige gestellte Zahl, die Häufigkeit der motorisierten Fahrten in einem bestimmten Zeitabschnitt auf bestimmten Strecken innerhalb der Städte und Gemeinden des Kreises Wesel. Die erheblich höhere Gesamtverkehrsleistung ergibt sich aus zusätzlichen Binnenverkehren, dem Durchgangsverkehr und aus Fahrten, deren Quelle oder Ziele außerhalb des Kreises Wesel liegt.

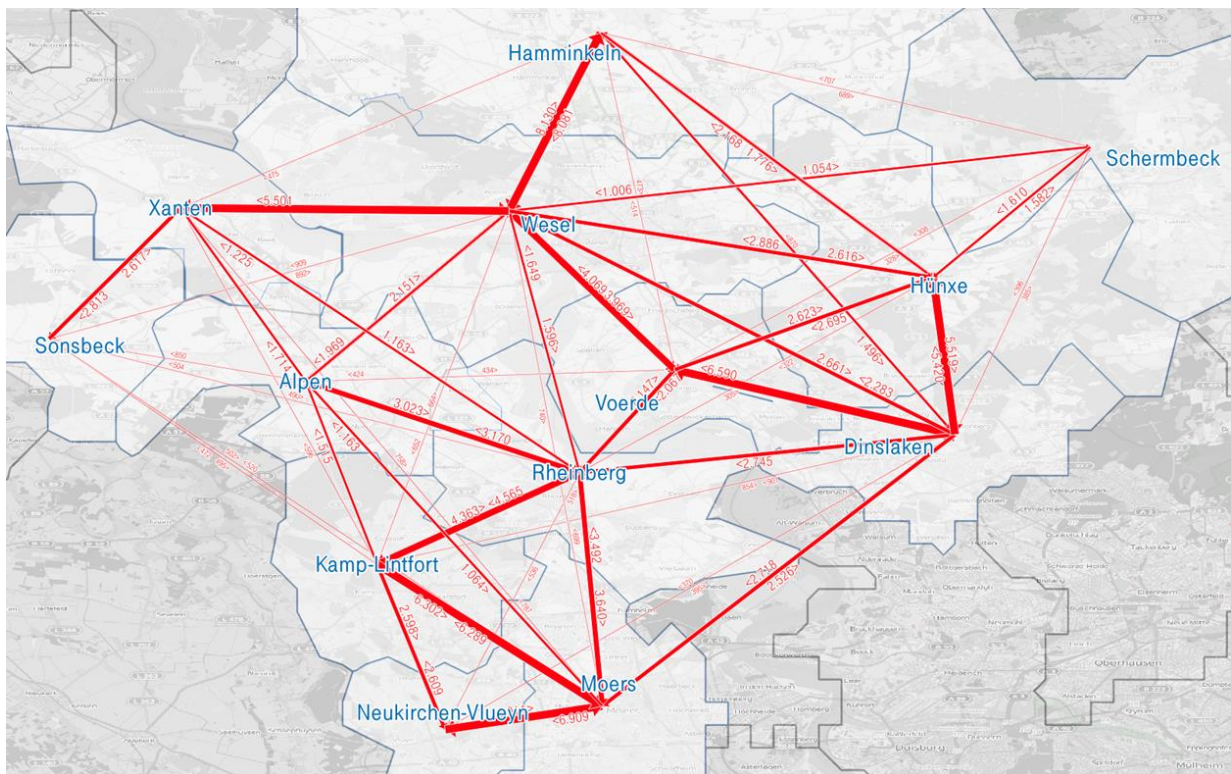


Abbildung 22: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Zielspinne Kreis Wesel

Auch für kleinräumige Nutzungen ist das System geeignet, wie die nachfolgende Darstellung mit dem Schwerpunkt des Ortsteils Hamminkeln-Brünen aufzeigt.

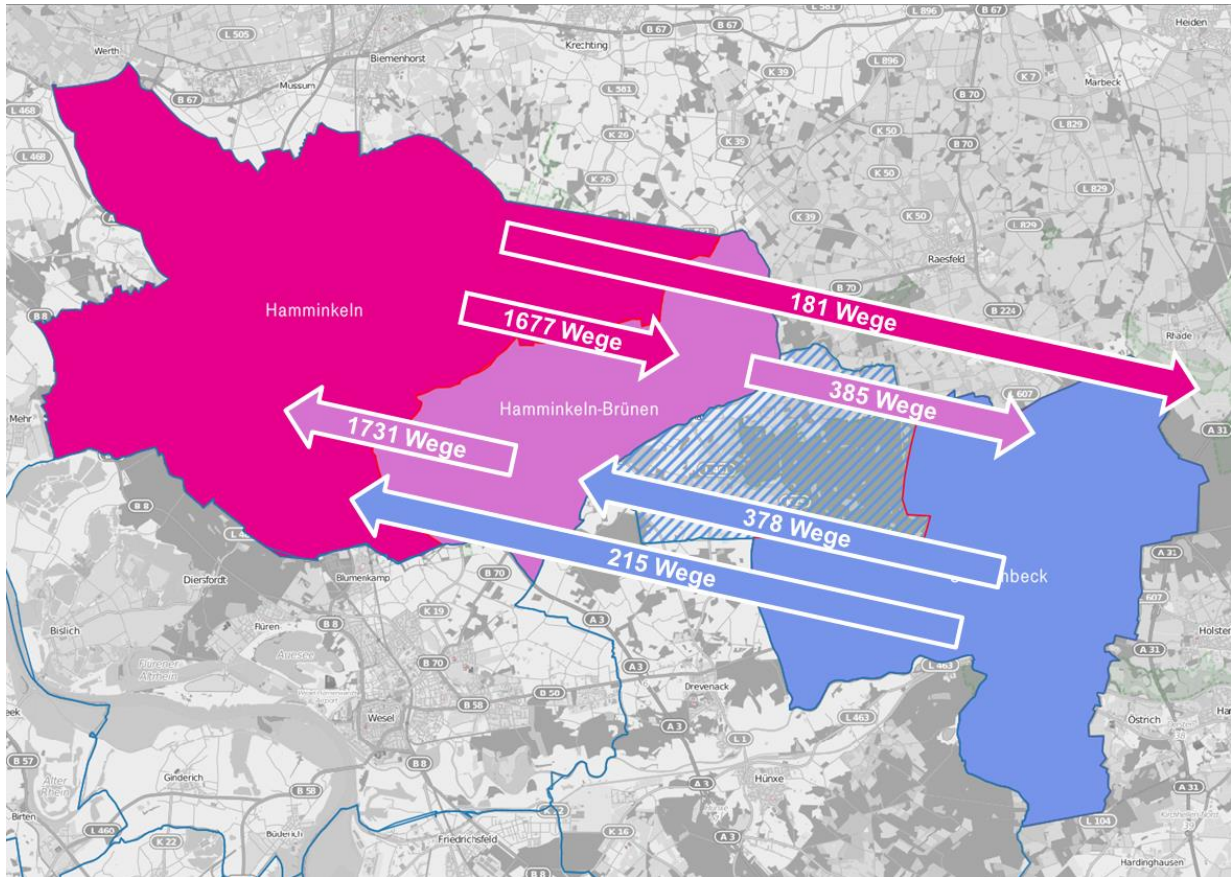


Abbildung 23: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Ziel-Beziehungen kleinräumig

Mit Hilfe dieser Daten wurden die bedeutendsten Verkehrsströme im Kreis Wesel analysiert und daraus Rückschlüsse auf die Notwendigkeit schneller Stadt- und Gemeindegrenzen überschreitender Radwege abgeleitet. Die folgende Tabelle zeigt, aufgeteilt in vier Klassen, die wichtigsten Relationen auf. Die Verkehrserzeugung beginnt oder endet dabei im Kreis Wesel, d.h. sowohl Quelle als auch Ziel liegen im Kreis.

Motorisierter Verkehr im Tagesdurchschnitt je Woche je Richtung				
Relation				Anschluss
Klasse 1	> 30.000	DIN	RG Süd	RS 1
Klasse 2	> 18.000	DIN	RG Nord	RS Nord
		Moers	RG Süd	RS 1
		Moers	DU-Rhn	RS 1
Klasse 3	> 10.000	Sche	Dor	RS Nord
		Moers	KR	DU
		Hamm	Boch	DIN
Klasse 4	> 5.000	NV	Moers	DU
		DIN	VOE	DIN
		Rhein	RG-Süd	RS 1
		Hamm	WES	DIN
		DIN	DU-Rhn	RS 1
		KL	KLE-Süd	KL
		Moers	RG Nord	RS Nord
		Hamm	RG Süd	RS 1
		Moers	DU-Homb	DU
		WES	Xan	KL
		DIN	Hünx	DIN
		KL	Moers	DU
		KL	RG Süd	RS 1

Abbildung 24: Nutzung von Mobilfunkdaten, Spitzenrelationen motorisierter Verkehr

Verwendete Abkürzungen:

DIN = Dinslaken, RG = Ruhrgebiet, RS = Radschnellweg, Sche = Schermbeck, Dor = Dorsten, DU = Duisburg, Rhn = Rheinhausen, KR = Krefeld, Hamm = Hamminkeln, Boch = Bocholt, VOE = Voerde, Rhein = Rheinberg, KL = Kamp-Lintfort, KLE = Kleve, WES = Wesel, Xan = Xanten

Eine zentrale Rolle bei der aktuellen Planung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen nimmt der Radschnellweg 1 (RS1) ein, der von Hamm bis Duisburg das gesamte Ruhrgebiet durchqueren soll und in Teilbereichen bereits realisiert ist. Er soll über die Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke auf die linke Rheinseite geführt werden. Von hieraus ist ein Anschluss an schnelle Radwege innerhalb des Kreises Wesel möglich und sinnvoll. Die Brücke ist jedoch aufgrund ihres schmalen und einseitigen Radweges als "Flaschenhals" anzusehen. Entscheidend für die Einbindung des Netzes im Kreis Wesel ist die Bereitstellung von komfortablen, beidseitigen Radwegen an jeder Rheinbrücke. Aktuell zeichnet sich ab, dass die neue Rheinquerung im Verlauf der BAB 40 mit beidseitigen Anlagen für den Radverkehr ausgestattet wird. Dies war ursprünglich nicht vorgesehen.



Abbildung 25: Lage des Anschlusspunktes Radschnellweg 1 Duisburg-Hochfeld / Kreis Wesel



Abbildung 26: Ausstattung des Anschlusspunktes RS 1 Duisburg-Hochfeld / Kreis Wesel

7.1.2. Konzept zum schnellen Radverkehr

Aus der Potenzialanalyse mittels der Bewegungsdaten ergibt sich das im Rahmen der folgenden Darstellung erkennbare Netz, das die wichtigsten Potenziale für schnelle Radwege im Kreis Wesel aufzeigt

- rot = höchste Nutzerquote
- gelb = sehr hohe Nutzerquote
- blau = hohe Nutzerquote
- grün = mäßige, aber immer noch bedeutende Nutzerquote

- Entsprechend den Vorgaben und der Potenzialanalyse ergibt sich ein Netz für den Kreis Wesel

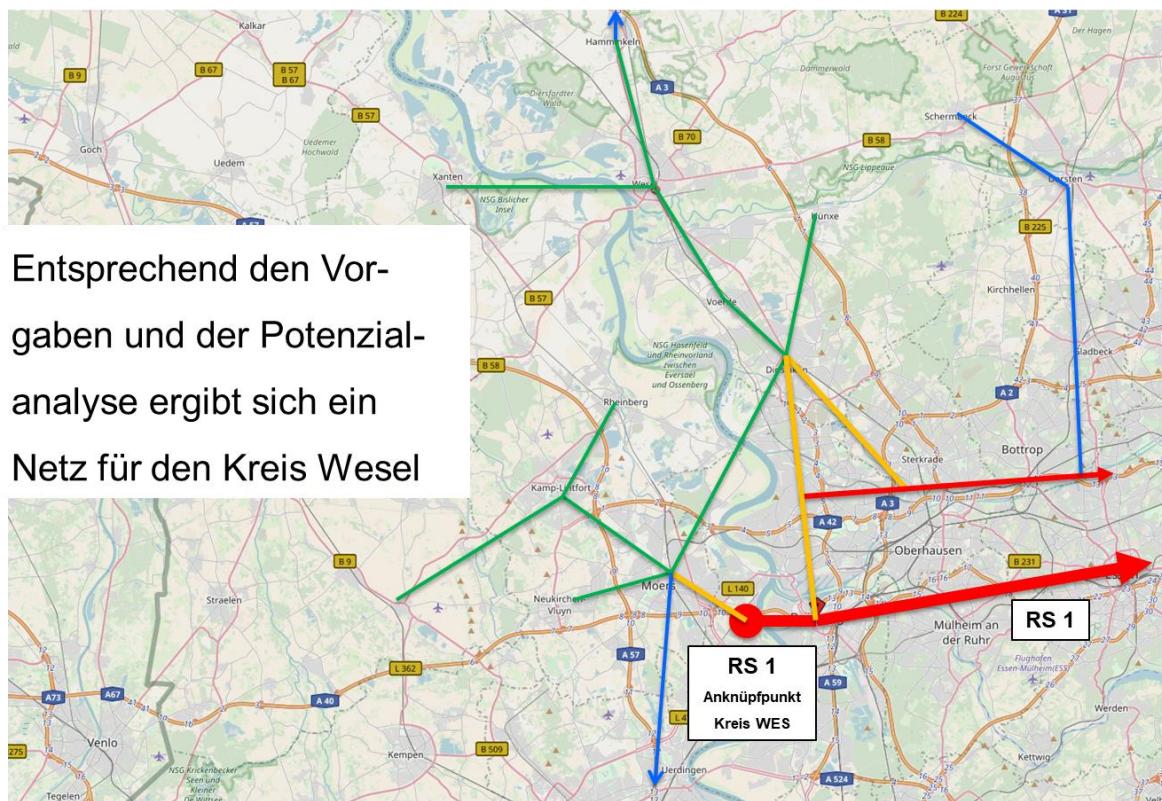


Abbildung 27: Relationen für Schnelle Radwege nach Potenzialen

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen bildlich Qualitäten auf, die im Rahmen der Radwegeplanungen realisiert werden sollten. Die meisten davon finden sich im Nachbarland Niederlande, wo die Infrastruktur für Radwege seit jeher sehr vorbildlich ausgebaut ist.



Abbildung 28: Multimodaler Verkehrsmix in den Niederlanden

Das folgende Bild zeigt auf, dass Radwege im Falle einer stärkeren Nutzung als die kreuzenden Straßen auch sinnvollerweise eine Vorfahrtsberechtigung erhalten können und sollten.



Abbildung 29: Vorfahrtsberechtigung innerörtlicher Radweg

Mit dem nachfolgenden Foto wird wiederum dokumentiert, dass auch auf den Radschnellwegen Vorfahrt oder zumindest Umsicht gewährleistet sein muss, was sich ebenfalls baulich darstellen lässt.



Abbildung 30: Aufmerksamkeitsfelder für querende Fußgänger

Die Qualität von schnellen Radwegen zeigt sich in einer ausreichenden Breite, die auch ein komfortables Nebeneinanderfahren ermöglicht. Dies, wie das vorliegende Foto zeigt, sogar in zwei Richtungen gleichzeitig.



Abbildung 31: Breite und Gesamtqualität schneller Radweg

Ein besonders wesentliches Merkmal ist die Gestaltung des Umfeldes, die Sauberhaltung und die Qualität des eigentlichen Radweges, vor allem aber auch eine gute Qualität der Zulaufwege. Neben Papierkörben und der Möglichkeit Pausen durchzuführen, ist hier insbesondere eine Beleuchtung aller Wege zu benennen, um den Nutzern Sicherheit und Komfort zu gewährleisten.



Abbildung 32: Hochwertige Ausstattung Radwege, Belag, Beleuchtung, Aufenthalt

Das folgende Bild verdeutlicht den Erfolg konsequenter Maßnahmen im Radverkehr. Im vorliegenden Beispiel sind im Zulauf auf die Großstadt Arnhem neben einer separaten und zweistreifigen Brücke für den Fahrradverkehr zwei weitere Brücken mit Elektromobilität (Eisenbahnlinien, teils im 10 Minuten-Takt) ebenso zu erkennen, wie die lediglich zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs. Diese ist angesichts der hohen Nutzerzahlen im Fuß-, Rad- und Bahnverkehr jedoch völlig ausreichend dimensioniert und zudem konnte ein entspanntes und maßvolles Geschwindigkeitsniveau beobachtet werden.



Abbildung 33: Multimodale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur im Zulauf auf Arnhem (NL)

Die folgende Darstellung zeigt das vorgeschlagene Gesamtnetz für den Kreis Wesel auf, welches sich einerseits aus den Potenzialen ergibt, andererseits aber auch durch einige zusätzliche Verbindungen ergänzt wurde. Diese sind in der Darstellung gelb unterlegt. Mit Hilfe dieser Verbindungen, die zwar über kein sehr hohes, aber doch ausreichendes Potenzial verfügen, ist ein zusammenhängendes Netz schneller Radwege im Kreis Wesel realisierbar, an welches jede Stadt und Gemeinde des Kreises Wesel angeschlossen ist. Zudem verfügt jede Gemeinde im Falle einer Realisierung über mindestens zwei Wege in Nachbarstädte, die wiederum entsprechende Anschlüsse an das übrige Netz der schnellen Radwege bedeuten.

Die Umsetzung des Systems der schnellen Radwege im Kreis Wesel hat durch kommunale Planungen und den Ausbau einzelner Strecken bereits eine Grundlage, auf der aufgebaut werden kann. Selbstverständlich können gut ausgebaute Streckenabschnitte in das Radschnellsystem integriert werden, um Kosten zu verringern. Zu unterscheiden sind

- direkt zu übernehmende Streckenabschnitte, die nur beschildert werden müssen,
- Abschnitte, auf denen nur geringfügige Arbeiten und Markierungen notwendig sind,
- Abschnitte, die vorhanden sind, aber umfassend umgebaut werden müssen und
- vollständige Neubaustreckenabschnitte.

Je nach Priorität der jeweiligen Verbindung wird der Anteil neuer, beziehungsweise ausgebauter Streckenabschnitte höher oder niedriger liegen.

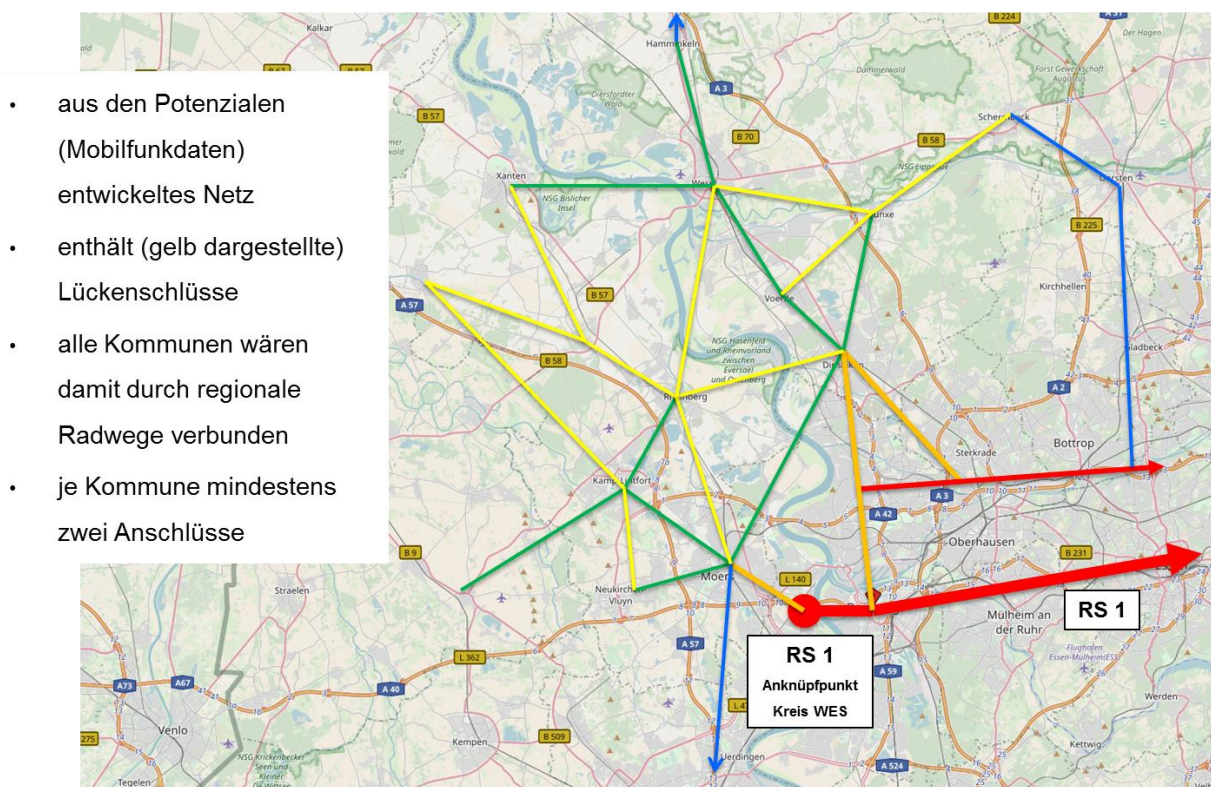


Abbildung 34: Vorschlagsnetz Mobilitätskonzept für schnelle Radwege

Neben den Verbindungen innerhalb des Kreises Wesel ist die Verbindung zu den außerhalb liegenden Bereichen sehr wichtig. Das vorliegende Netz bietet Kreisgrenzen überschreitende Anschlüsse an:

- Kreis Kleve mit Bahnhof Aldekerk (Ziel u.a. Düsseldorf)
- Kreis Kleve, weitere möglich (z.B. Rheurdt, Issum, Geldern, Kalkar)
- nördliches Ruhrgebiet
- südliches Ruhrgebiet (RS 1)
- Krefeld
- Dorsten
- Bocholt

Im Ergebnis zeigt sich somit auch, dass in den wesentlichen Punkten die Analysearbeit des RVR und die des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel vergleichbare Ergebnisse zeigen.

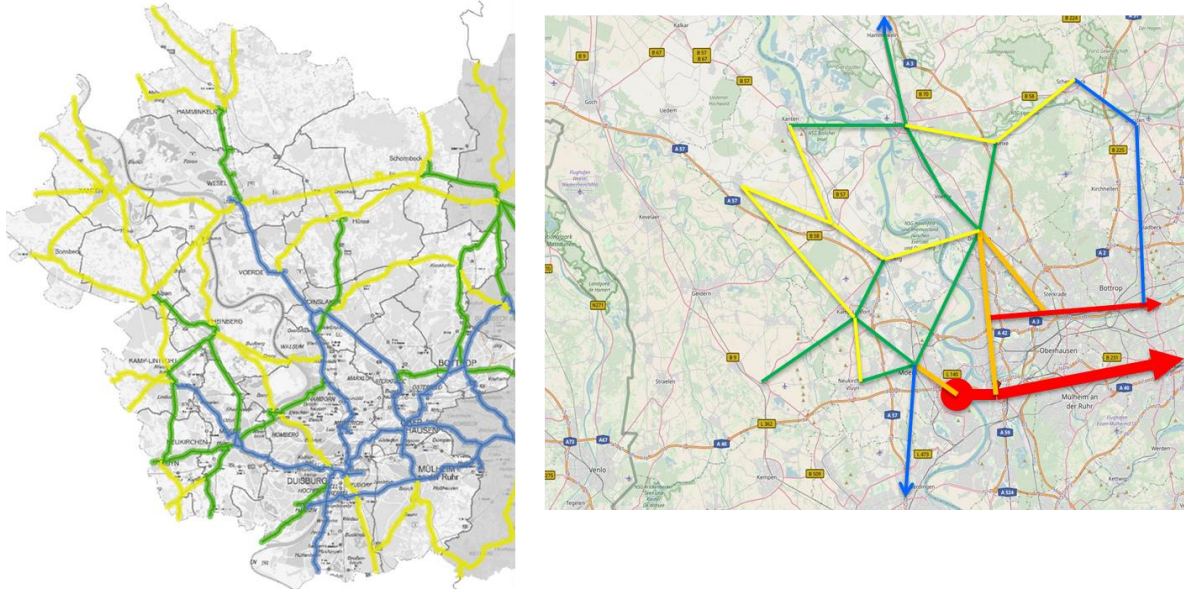


Abbildung 35: Vergleichbarkeit der Netze des RVR und des Mobilitätskonzeptes Kreis Wesel

Dies bestätigt die Belastbarkeit beider Vorgehensweisen und beider Datengrundlagen und ergibt eine zusätzliche Sicherheit für die Umsetzung. Die Erkenntnisse, die im Rahmen dieses Konzepts neu gewonnen wurden, werden an den RVR weitergeleitet. Der RVR hat zugesagt, bereits im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Konzeptes, die Anregungen zu berücksichtigen. Er plant eine laufende und in kurzen Zeitabständen erfolgende Ergänzung seiner Konzeption, sodass neue Erkenntnisse laufend in die Planung eingearbeitet werden können.

Zudem hat der Kreisausschuss am 28.06.2018 den Beschluss gefasst, die Konzeption des Regionalverbandes Ruhr (RVR) für ein regionales Radwegenetz zu unterstützen. Für die bislang vorgesehenen zwei Radschnellwege im Kreisgebiet, regionale Radhauptverbindungen und sonstige Radverbindungen, soll eine Konkretisierung erfolgen. Die o.a. im Mobilitätskonzept erarbeiteten Ergänzungen zum Netz des RVR sollten im "Koordinierungskreis Mobilität" besprochen und abgestimmt und anschließend weitergeleitet werden.

Da die Umsetzung des regionalen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr nur in Abstimmung aller Baulasttragenden und Gebietskörperschaften möglich ist, nimmt der Kreis die Rolle ein, die hierfür notwendigen Prozesse zu initiieren, moderieren, koordinieren und zu kommunizieren. Hierzu ist ein Koordinierungskreis mit den kreisangehörigen Kommunen und situationsbezogen weiteren Akteuren eingerichtet worden. Diese Vorgehensweise entspricht damit einer gleichlautenden Maßnahme dieses Mobilitätskonzeptes.

Es wird vorgeschlagen, den Vorstandsbereich 3, Fachdienst 56, des Kreises Wesel (Behindertenbeauftragte) einzubeziehen.

Ein weiterer Punkt, der als Maßnahme ausdrücklich empfohlen wird, ist die Herstellung einer flächendeckenden Infrastruktur im Kreis Wesel für Leihfahrräder. Das Thema Leihfahrräder ist im Kreis Wesel bereits durch mehrere Anbieter besetzt, deren Angebote sich derzeit nahezu ausschließlich auf den Verkehrszweck Freizeit-/Tourismusverkehr beziehen. Es gilt, dieses Angebot auch für den Alltagsverkehr auszuweiten, damit Einwohnerinnen und Einwohnern des Kreises Wesel oder Menschen, die in den Kreis Wesel einpendeln, diese Verkehrsangebote auch für Fahrten im Berufsverkehr, im Einkaufs- und Erledigungsverkehr und für alle übrigen Fahrzwecke nutzen können. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, eine Bedarfsanalyse durchzuführen, um geeignete Standorte für Leihfahrräder zu ermitteln. Mit den derzeitigen Anbietern im Bereich des Tourismus, Niederrhein Tourismus GmbH und metropolradruhr, wurden hierzu erste Gespräche geführt, die darauf hindeuten, dass sie an eine Ausweitung ihrer Angebote interessiert sind. Insofern besteht eine gute Ausgangslage ein hochwertiges Mobilitätsangebot in einem relativ überschaubaren Zeitraum zu schaffen und mit einer Organisationsstruktur zu unterlegen.

Das Thema ist des Weiteren eng mit dem Schwerpunktthema der Einrichtung von Mobilstationen verknüpft, da an den größeren Mobilstationstandorten auf jeden Fall Leihradangebote installiert werden sollten.

Zu den weiteren Maßnahmen, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts des Kreises Wesel vorgeschlagen werden und als Empfehlung für die Kommunen zu verstehen sind, gehört die Ausweisung zusätzlicher Stellplätze für Fahrräder in den Innenstädten insbesondere in den Geschäftslagen. Der Mangel an Fläche lässt sich dadurch ausgleichen, dass vereinzelt zur gezielten Förderung des Radverkehrs Stellflächen für Kraftfahrzeuge umgewidmet werden. Die Frequenz der Besuche in den jeweiligen Geschäftsbereichen lässt sich aufgrund des geringeren Platzbedarfs für Fahrräder dadurch erhöhen.

Zu den weiteren Details, die für eine verbesserte Mobilität dringend erforderlich sind, gehört eine vollständige Abkehr von Anforderungstasten an diejenigen Lichtsignal-Anlagen, bei denen Radfahrer und Fußgänger in die Umläufe des Kfz-Verkehrs integriert werden können. Es ist im Rahmen der Förderung dieser Verkehrsarten nicht hinnehmbar, dass die Querung einer Straße unnötige Wartezeiten verursacht, während dem Kfz-Verkehr uneingeschränkte Vorfahrt gewährt wird. Dem minimalen Gewinn der Leistungsfähigkeit solcher Anlagen für den Kfz-Verkehr steht eine erhebliche Verkürzung der Reisezeit für die zu fördernden umweltfreundlichen Verkehrsarten gegenüber. Daher sollten alle Straßenbaulastträger große Anstrengungen in diese Richtung unternehmen.

Die Radwegeinfrastruktur muss zukunftsfähig ausgebaut werden. Dazu gehört insbesondere eine ausreichende Breite. Dies ermöglicht auch mit Lastenrädern und Fahrradanhängern Wege unproblematisch zu befahren und Be-

gegnungsfälle möglich zu machen. Schranken und Abpollerungen von Radwegen müssen die erhebliche Breite von Fahrradanhängern und Lastenrädern berücksichtigen. Die Durchfahrtsbreiten sind häufig schon für gewöhnliche Fahrräder schmal und damit riskant und sicherheitsgefährdend. Des Weiteren ist vermehrt auf die Fahrdynamik von Radverkehrsanlagen zu achten. Deren Verschwenkungen und Streckenführungen sind häufig in einer Weise gestaltet, die jede praktische Nutzung im Prinzip unmöglich macht. Sie sind bei Neubauten zu vermeiden und in den Bestandsnetzen ausfindig zu machen und zu korrigieren. In sehr vielen Fällen ermöglicht die Randnutzung eine solche Maßnahme problemlos. Unter dem Wegfall kleiner Grünflächen oder einzelner Stellplätze sind hier sehr gute Effekte zu erzielen. Zu berücksichtigen ist, dass diese Stellen nicht nur die Qualität, den Komfort und damit die Nutzungshäufigkeit der Anlagen erhöhen, sondern insbesondere auch zur erhöhten Sicherheit beitragen.

Auch die Frage der Regelung der Vorfahrt benachteiligt häufig den Rad- und Fußverkehr. Künftig sollten alle Straßenbaulastträger sich hier an der Nutzungshäufigkeit der kreuzenden Wege orientieren. In den Bestandsnetzen finden sich zahlreiche Knoten an denen das Aufkommen von Radfahrern das des kreuzenden Kfz-Verkehrs bei weitem übersteigt. Hier sollte entsprechend dem allgemeinen Interesse der Nutzer die Vorfahrt-Regelung angepasst werden, sofern dadurch keine Verschlechterung der Sicherheit eintritt.

Eine detailliertere Form der Planung der kommunale Grenzen überschreitenden Radwege innerhalb dieses Konzeptes war zunächst vorgesehen, hat sich jedoch vor dem Hintergrund der parallelen Arbeit des RVR und der zufriedenstellenden Ergebnisse beim Vergleich der Potenzialanalyse war dieser Schritt aber nicht erforderlich. Die im Mobilitätskonzept zusätzlich für einen Ausbau vorgesehenen Routen werden dem RVR im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mitgeteilt. Kommunale Vorschläge hierzu wurden in das Mobilitätskonzept aufgenommen.

7.2. Mobilstationen

7.2.1. Bedeutung von Mobilstationen für die Mobilität der Gegenwart und der Zukunft

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein der Verkehrsplanung, insbesondere innerhalb von Mobilitätskonzepten. Sie fördern die Vernetzung von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten, indem den Menschen an einem zentralen Ort, meist einer Bestandshaltestelle des ÖPNV, verschiedene Verkehrsmittel zusätzlich zum ÖPNV zur Verfügung gestellt werden.

Je nach Bedeutung des Standortes können an einer Mobilstation Abstellanlagen für (E-)Fahrräder und (E-)Autos sowie Angebote für Fahrradverleih, Car-

sharing und weitere Ausstattungselemente als Ergänzung zum ÖPNV installiert werden. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird somit ermöglicht und/oder verbessert.

Mobilstationen tragen zu einer erhöhten Nutzung des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß gehen) in den Kommunen bei. Sie ermöglichen eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Großstädte aus dem Umland mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Die Entstehung von Staus, sowohl im Umland als auch in der Stadt, wird gemindert. Die Abhängigkeit vom eigenen Auto sinkt, Lärm wird gemindert und die Luftqualität verbessert. Nicht verschwiegen werden darf, dass die zusätzlichen Angebote in Teilbereichen auch eine Konkurrenzierung des ÖPNV mit sich bringen können. Es gilt, diesen Effekt durch gezielte Planung zu minimieren. Insgesamt ist der positive Effekt der Mobilstationen auch für den ÖPNV aber in jedem Falle größer als der Verlust an Fahrten. Entsprechend ist das Thema auch unumstritten und wird von den Verkehrsunternehmen allgemein und von der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) im Besonderen unterstützt.

Im Rahmen weitgreifender Mobilitätskonzepte spielt die Verknüpfung der Verkehrsarten mit dem Ziel, das zunehmend multimodale Verkehrsverhalten zu fördern, eine entscheidende Rolle in der Landesplanung. Mit Gründung des Referats "Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte" hat das Landesverkehrsministerium eine Möglichkeit zur Förderung von Konzepten geschaffen, die die Planung von Standorten für Mobilstationen planerisch vorbereiten.

7.2.2. Aufbau und Funktion von Mobilstationen

Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel (NVP) sieht auf Seite 67 vorausschauend bereits seit 2017 an Verknüpfungshaltstellen im ÖPNV die Einrichtung von Mobilstationen vor.

NVP - Kategorien für Mobilstationen im Kreis Wesel (Beispiele)

Kat.	Bezeichnung	Beispielhaltestelle	Codefarbe	Ausstattung	
1	Überregionale Verknüpfungspunkte	Wesel Bahnhof	[Red]	P+R- und B+R-Anlage, groß mit Radstation	
				Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	
				Ladestation für E-Bikes und für E-Autos	
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort	
				Standort für Radverleihsysteme	
				Bäckerei, Servicestation, WC-Anlage, Photovoltaikanlage	
2	Regionale Verknüpfungspunkte	Xanten Bahnhof	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage, groß	
				Städtische Verknüpfungspunkte	Moers Königl. Hof
					Ladestation für E-Bikes und für E-Autos
					Standort für Carsharing, Taxi-Standort
					Standort für Radverleihsysteme
					Kiosk, Notruf-/Informationssäule
3	Örtliche Verknüpfungspunkte	Sonsbeck Neutorplatz	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage	
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	
				Ladestation für E-Bikes, für E-Autos (optional)	
				Standort für Carsharing (optional)	
				Standort für Radverleihsysteme	
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit W-Lan	
4	Lokale Verknüpfungspunkte	Wesel Feldmark	[Blue]	kleinere B+R-Anlage	
				Quartiersverknüpfungspunkte	DIN Hiesfeld Kirche
					Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten
					tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
5	dezentrale Anschlusspunkte	Rheinberg Millingen Bf	[Green]	kleinere B+R-Anlage	
		Hp und Bf im SPNV		Ka-Li Waldfriedhof	Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
		wichtige Einzelquellen/-ziele			tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
					Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten (optional)
				Standort für Radverleihsysteme (optional)	

Abbildung 36: Grundsätzliche Ausstattungsvorschläge Mobilstationen

Mobilstationen sind Orte der Verknüpfung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel. Diese Haltstellen dienen nicht nur der Verknüpfung von Bus- und Bahnlinien untereinander, sondern verknüpfen den öffentlichen Personennahverkehr auch mit den Verkehrsmitteln Fahrrad, Taxi und Kfz und berücksichtigen auch die Belange des Fußverkehrs. Darunter fallen somit sowohl Abstellanlagen für die eigenen Fahrzeuge der Kunden als auch die Möglichkeit Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Fahrradverleih, Carsharing). Weitere ergänzende Angebote sind möglich. Die Elektromobilität und eine nachhaltige Verkehrsabwicklung spielen zentrale Rollen. Des Weiteren sind auch "nicht-verkehrliche" Nutzungen (z.B. Kiosk, Imbiss, Paketstation, Geldautomat, Café) eine mögliche und sinnvolle Ergänzungen. Jede Erhöhung der Frequenz am Standort kann dem ÖPNV und den geschaffenen Mobilitätsmöglichkeiten dabei als Werbung dienen. Zudem verbessert eine intensive Nutzung einer Mobilstation auch das subjektive Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt.

Die nachfolgende Abbildung erlaubt einen Überblick über mögliche Funktionen und die zugrundeliegende Ausstattung an einer größeren Mobilstation.



Abbildung 37: Prinzip-Darstellung zur Funktionalität einer Mobilstation, Quelle: NVR

Das nachfolgende Foto vermittelt einen Eindruck vom realen Charakter einer Mobilstation und verdeutlicht, dass auch verkehrliche Wirkungen an kleineren Standorten erzielt werden können und zudem die städtebauliche Integration gut möglich ist.



Abbildung 38: Beispielhafte Darstellung Mobilstation ohne Schienenanschluss, Quelle: NVR

Auch Standorte ganz ohne bisherige ÖPNV-Bedienung können in Einzelfällen sinnvoll sein.

7.2.3. Größen-Kategorien für die geplanten Standorte

Für die Erstellung des Konzeptes wurde eine eigene Kategorisierung entwickelt. Sie basiert auf Erfahrungen des Gutachters in mehreren vergleichbaren Projekten. So wurde das erste Konzept zum Thema Mobilstationen im Rahmen des Landes-Modellprojekts Bergisch-Gladbach erarbeitet, noch bevor das Handbuch "Mobilstationen" veröffentlicht wurde. Das hier vorliegende Konzept berücksichtigt auch mittelgroße und kleine Mobilstationen. Dies erfordert eine eigene Kategorisierung. Mit der Kategorisierung wird die Größe und Bedeutung der Standorte festgelegt, daher werden sie als Größen-Kategorien bezeichnet.

Die folgende Tabelle fasst die fünf Größen-Kategorien zusammen, mit denen im Konzept gearbeitet wird. Da für die Gesamtarbeit größere Tabellenwerke erstellt wurden, wurden kennzeichnende Farben für jede Größen-Kategorie festgelegt, die für die Tabellenwerke Anwendung finden und jederzeit die Übersichtlichkeit erleichtern. Die fünf Größen-Kategorien lassen sich im Regelfall an bestimmten Merkmalen erkennen, die in der Tabelle stichwortartig aufgeführt sind. Auch wenn einzelne Standorte von dieser Definition geringfügig abweichen, gibt die Größen-Kategorisierung im Wesentlichen die Gesamtbedeutung eines Standortes für eine Mobilstation wieder.

Kategorie 1	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte sehr großer Städte
Kategorie 2	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte in in Städten, z.B. Bahnhöfe und ZOB's
Kategorie 3	Zentrale Haltestellen in kleineren Städten und größeren Ortsteilzentren
Kategorie 4	Verknüpfungsstellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage, mehrere Linien
Kategorie 5	Haltestellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage mit einer ÖPNV-Linie

Abbildung 39: Definition der Größen-Kategorien für das Konzept

7.2.4. Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen

7.2.4.1. Fahrradabstellanlagen/ Bike & Ride (B&R)

Die Installierung von Fahrradabstellanlagen stellt im Untersuchungsraum aufgrund der Topografie, der Energie-Effizienz des Verkehrsmittels Fahrrad, des vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs gegenüber Park & Ride-Anlagen und der traditionellen Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad in vielen Kommunen einen wichtigen und zentralen Baustein dar, um Mobilstationen erfolgreich zu gestalten. Eine herausragende Rolle kommt daher den Abstellmöglichkeiten für eigene Fahrräder an den Verknüpfungspunkten zu. Verleihmöglichkeiten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Im Bereich der Abstellanlagen existiert eine sehr große Bandbreite in Bezug auf die Größe, die Qualität, die städtebauliche Integration und die Funktion der Anlagen. Daraus resultierend sind auch unterschiedliche Kosten je Stellplatz festzuhalten. Einfachere Fahrradkäfige und doppelstöckige Fahrradboxen in größerer Zahl an einem Standort führen erfahrungsgemäß zu Kosten zwischen 1.500 und 2.250 Euro je Stellplatz (Bruttowerte). Dies entspricht in etwa den Förderhöchstsätzen der potenziellen Fördergeber. Höherwertige Anlagen, insbesondere, wenn Gesichtspunkte der Gestaltung des Umfelds und des Städtebaus einbezogen werden sollen, liegen häufig deutlich oberhalb dieser Förderhöchstsätze. Hier ist bei den Förderanträgen zu berücksichtigen, dass neben dem 10%igen Eigenanteil auch die erhöhten Kosten je Stellplatz durch die jeweilige Kommune zu tragen sind. Neben den Investitionskosten sind auch die Betriebs- und Erhaltungskosten dauerhaft durch die Kommunen zu tragen.



Abbildung 40: Hochwertige Fahrradabstellanlage Mobilstation Offenburg, Quelle: NVR



Abbildung 41: Fahrradabstellanlage Offenburg, Aufzüge zur Abstellung der Fahrräder, Quelle: NVR

Fahrradboxen - Ohne Schlüssel und Mietvertrag/Steuerung per Mobiltelefon-App



Abbildung 42: Fahrradboxen in der Ausführung des VRR

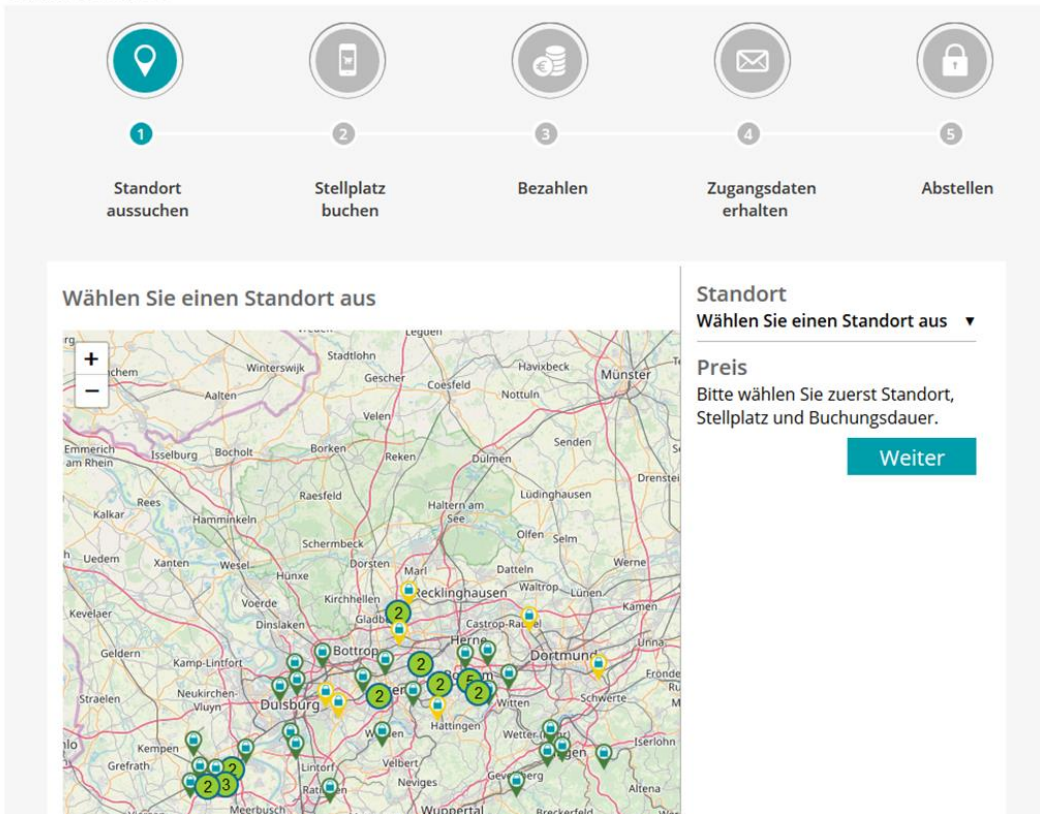


Abbildung 43: Fahrradboxen, Nutzungssystem Übersicht

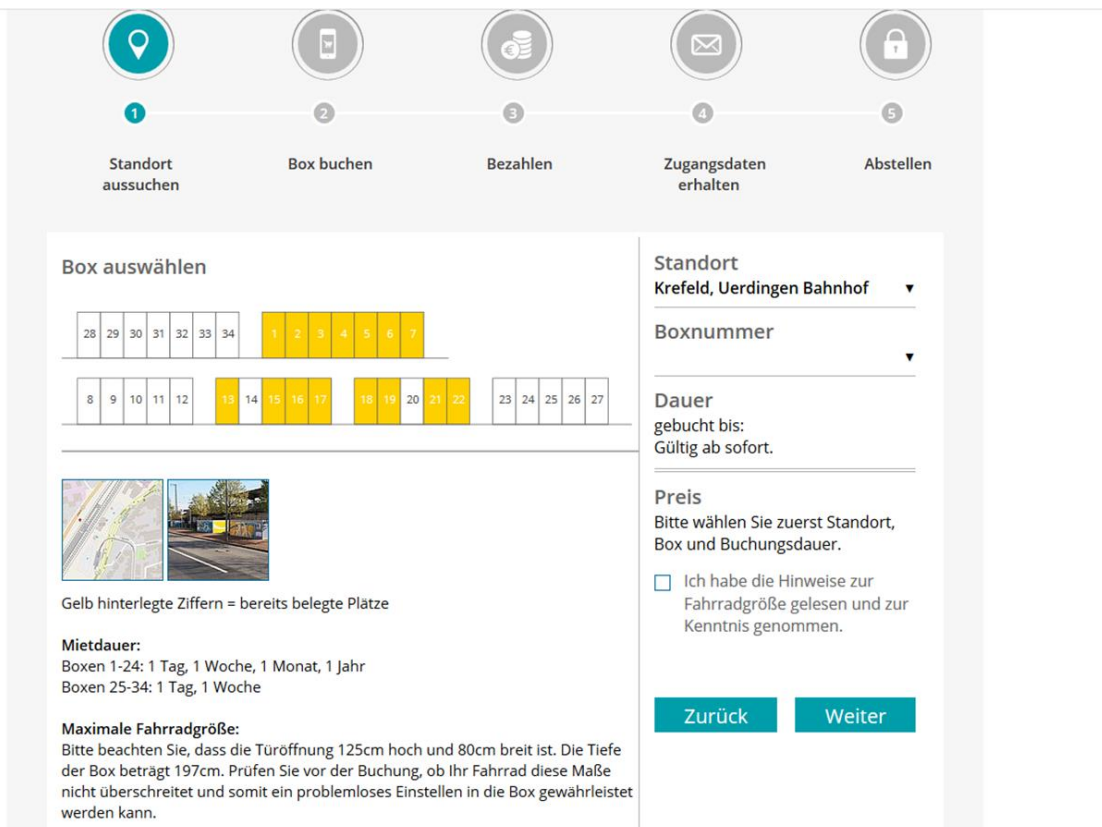


Abbildung 44: Fahrradboxen, Nutzungssystem einzelner Standort

Hochwertige Beispiele im Bereich größerer Anlagen, die städtebaulich gut integriert sind und nicht über einen simplen, nur an der Funktion orientierten Baukörper verfügen, erzeugen nach unseren Recherchen Kosten von 2.000 – 4.500 Euro brutto je Stellplatz.

Aus den vorgenannten Bemerkungen ergibt sich, dass die möglichst einheitliche Gestaltung von Mobilstationen im Wesentlichen die Kennzeichnung und Orientierung vor Ort sowie die grundsätzliche Beschilderung umfassen sollte. Die vollständige Umsetzung der Designvorgaben des Landes NRW für Mobilstationen ist auch aus Kostengründen schwierig. Jedoch soll jede Mobilstation im Kreis Wesel mindestens eine Kennzeichnung per Schild im Landesdesign enthalten, große Mobilstationen auch in Form von Stelen, die teilweise mit automatischen Fahrgastinformationssystemen ausgerüstet werden können. Eine Einheitlichkeit der übrigen Anlagen ist aus verschiedenen Gründen nicht praktikabel, da die Städte und Gemeinden die Qualität der Anlagen einerseits und die Kosten andererseits steuern können müssen. Zudem existieren in einigen Städten des Untersuchungsraums bereits Anlagen, für die ein stadtweit einheitliches Design angestrebt wird.

Im Bereich der einfachen Fahrradabstellanlagen wird vorgeschlagen, stabile Fahrradbügel mit Knieholm anzuwenden, die es auch ermöglichen, Damen- und Kinderfahräder bequem mit nicht zu langen Schlössern abzuschließen. Sie sind stabil und vandalismusresistent zu bauen. Keinesfalls sollten einfache Anlagen (sogenannte "Felgenkiller") zum Einsatz kommen, die keinen praktischen Wert aufweisen und bei den Nutzern äußerst unbeliebt sind. Zu diesem Thema wird empfohlen sich im Rahmen des Feinkonzepts an den Vorgaben des ADFC zu orientieren. Für Abstellanlagen kommt hierfür z.B. die vom ADFC empfohlene technische Richtlinie "TR 6102" in Betracht.



Abbildung 45: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradabstellanlage für kleine Stationen

Des Weiteren wird empfohlen, überall dort, wo dies möglich und nicht bedingt durch städtebauliche Gründe oder Belange des Denkmalschutzes problematisch ist, die Abstellanlagen zu überdachen. Damit finden die Nutzenden bei ihrer Rückkehr einen trockenen Fahrradsattel vor und bleiben auch bei der Auf- oder Abrüstung ihres Fahrrades selbst trocken. Die Abstände zwischen den Bügeln sollten so gewählt werden, dass zwei Fahrräder bequem zwischen die Abstellbügel passen, damit die theoretische Kapazität (ein Bügel = zwei Fahrradabstellplätze) in der Praxis auch genutzt werden kann. Vielfach wird dieser Umstand nicht beachtet, wodurch sich die Kapazität von aufgestellten Fahrradbügeln nahezu halbiert. Zu berücksichtigen ist auch, dass moderne Fahrräder zum Teil breitere Lenker aufweisen, die teilweise noch mit Außen spiegeln versehen sind.

7.2.4.2. Park & Ride-Anlagen (P&R)

P&R-Plätze stellen im Bestand eine wichtige Verknüpfungsmöglichkeit zwischen entfernt gelegenen Wohnorten und wichtigen Einstiegs- und Verknüpfungspunkten dar. Bei P&R-Anlagen ist zu berücksichtigen, dass zumindest ein Teil der Wegekette mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird und somit nicht vollständig nachhaltig ist. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass gerade die wichtigen Verknüpfungspunkte häufig zentral gelegen sind und die Neuinstallation oder die Erweiterung von P&R-Plätzen hier auch Kfz-Verkehre in Bereichen erzeugt, in denen Verkehr eher vermieden werden sollte. Zudem ist der Flächenverbrauch hoch. Die Installation von P&R-Plätzen ist somit an vielen theoretisch sinnvollen Standorten zu hinterfragen, da weder

ein leistungsfähiges Funktionieren der Anlagen gewährleistet ist, noch die nachhaltige Verkehrsabwicklung gefördert wird. Zu beachten ist, dass das Funktionieren des ÖPNV an diesen Standorten die bedeutendste Rolle einnehmen muss.

Vereinfacht gesagt, sind P&R-Plätze insbesondere außerhalb der Zentren sinnvoll. Hier stehen tendenziell eher Flächen zur Verfügung, es werden weniger hochbelastete Knoten befahren und der motorisierte Individualverkehr (MIV) steht nicht in Bezug auf die Flächen in direkter Konkurrenz zum Fuß- und Radverkehr auf den Zulaufwegen. Für das hier vorliegende Konzept werden daher in der Regel keine P&R-Anlagen in den Ortszentren und in den Ortsteilzentren ausgewiesen. Das gleiche gilt für dicht besiedelte Wohnbereiche. Punktuell macht die Ergänzung oder Neuinstallierung von P&R-Plätzen aber durchaus Sinn, sodass individuelle Lösungen angestrebt werden. Eine pauschale Verteilung über den Gesamttraum hinweg ist aber wenig sinnvoll.

7.2.4.3. Umfeldgestaltung

Die Aufwertung von Haltestellen des ÖPNV zu Mobilstationen bewirkt zum einen eine verstärkte Nutzung der entsprechenden Station als Ein- und Ausstiegshaltestelle. Des Weiteren entstehen durch die Verknüpfung Umsteigebeziehungen. Im Gegensatz zu den Aussteigenden entstehen sowohl für die Einsteigenden als auch für die Umsteigenden häufig Wartezeiten. Aus diesem Grunde ist es sinnvoll, bei jeder Mobilstation auf eine hohe Gestaltungsqualität der Station und ihres Umfelds abzielen. Diese sollte zum einen in Bezug auf das Umfeld ein angenehmes Warten ermöglichen, zum anderen durch zusätzliche Funktionen dem Fahrgast die Möglichkeit geben, die Zeit sinnvoll zu nutzen. Beispielsweise können Erledigungen gemacht werden, die entweder im Zusammenhang mit der Reise (z.B. Ticketkauf) oder auch ohne Zusammenhang zu der Reise stehen können (z.B. Einkäufe oder gastronomische Einkehr).

Es ist demnach sinnvoll und notwendig, das Umfeld städtebaulich positiv zu gestalten, einen angemessenen Anteil an Grünflächen einzubringen und möglichst viele Nutzungen am Mobilstationsstandort zu installieren, die für die Nutzer auch außerhalb der eigentlichen Reise von Bedeutung sein können. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Einrichtung der Möglichkeit einer WLAN-Nutzung, damit ein Nutzer die Wartezeit noch angenehmer empfindet und vor allem auch, damit er Informationen im Zusammenhang mit seiner Fahrt abrufen kann. Alle hier genannten Einrichtungen sind grundsätzlich individuell festzulegen, da die Bedingungen an den Standorten sehr unterschiedlich sind.

7.2.4.4. Haltestelleninfrastruktur für Wartende

Des Weiteren werden im Rahmen des Konzepts für Mobilstationen auch die Wartesituation in Bezug auf Unterstände und Sitzgelegenheiten berücksichtigt.

Ziel ist es, diese überall wo sie fehlen zu ergänzen. Die Anlagen sind ebenfalls förderfähig und daher ist es anzustreben, die Qualität der Mobilstationen auch hierdurch zu verbessern. Zu berücksichtigen ist, dass alle Mobilstationen bei denen in Bezug auf Warteflächen, Sitzgelegenheiten und Wartehallen Veränderungen vorgenommen werden, vollständig barrierefrei ausgebaut werden müssen, da sonst eine Voraussetzung zur Förderung nicht gegeben ist.

Bezüglich der gesetzlichen Vorgaben für die Barrierefreiheit wird hier auf die ausführliche Behandlung des Themas im Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel als zuständigem Aufgabenträger für den ÖPNV Bezug genommen. Der Nahverkehrsplan (NVP) berücksichtigt die grundsätzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Darüber hinaus berücksichtigt er gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bereits in den Nahverkehrsplänen von 1998 und 2012 wurden Anforderungen zugunsten mobilitätseingeschränkter Fahrgäste festgelegt. Neben den Kommunen, die im Wesentlichen für die Warteanlagen des ÖPNV zuständig sind, und den Verkehrsunternehmen gilt es insbesondere seitens des Aufgabenträgers, auf ein barrierefreies Bedienungsangebot hinzuwirken. Dazu zählt neben den Produkten des ÖPNV auch die Informationsgestaltung für die Anforderungen von Menschen mit Behinderung.

Der NVP 2017 enthält bereits eine Bestandsaufnahme, Einstufung und Priorisierung aller Haltestellen im Kreis Wesel. Die Kommunen nutzen diese bereits intensiv als Arbeitshilfe beim barrierefreien Ausbau ihrer Haltestellen.

Jede Mobilstation wird mit einer Kennzeichnung im Landesdesign versehen. An großen Standorten wird eine Stele vorgesehen, die neben der eigentlichen Kennzeichnung zusätzliche Elemente zur Information und zur Orientierung am Standort bietet. Hier sind auch Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI-Anlagen) möglich, sofern diese nicht bereits vorhanden oder geplant sind.

Die Einrichtung barrierefreier Haltestellen im Kreis Wesel wurde im Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept mehrfach für einzelne Haltestellen angeregt. Der Kreis Wesel hat bereits im Nahverkehrsplan von 2017 ein Haltestellen-Kataster erstellt, mit welchem die Kommunen arbeiten können. Ziel ist die Herstellung der Barrierefreiheit an allen wichtigen Haltestellen im Kreis Wesel bis zum Jahr 2022 sowie die Herstellung der Barrierefreiheit an den mäßig wichtigen Haltestellen in den folgenden Jahren. Für einzelne Haltestellen wurde aufgrund der geringen Frequentierung und der nicht zu erwartenden Nutzung durch Personen mit Mobilitätseinschränkungen der gesetzlich erlaubte Ausnahmetatbestand festgelegt, das heißt, diese Haltestellen müssen nicht zwingend umgebaut werden. Mit diesem Programm kommen die Kommunen des Kreises Wesel und der Kreis der gesetzlichen Verpflichtung nach und bauen den jetzt schon an vielen Stellen positiven Zustand der Barrierefreiheit flä-

chendeckend weiter aus. Dieser Weg ist konsequent fortzuschreiten. In der Aufgaben- und Finanzverantwortung stehen aber in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur stets die Kommunen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der Arbeitskreis der ÖPNV-Aufgabenträger im VRR im März 2020 ein Positionspapier zur Erhöhung der Haltestellenförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW verabschiedet hat. Hierdurch soll erreicht werden, dass Kostensteigerungen durch erhöhte Marktpreise sowie der erhöhte Aufwand bei der Herstellung und Unterhaltung von barrierefreien Haltestellen gedeckt werden können. Überdies wurde die Entwicklung eines neuen Förderinstruments eingefordert, dass auch die Förderung von Projektstellen (Planung und Bauleitung) und/oder die Förderung von Planungskosten zulässt. Das Positionspapier ist der Bezirksregierung Düsseldorf und auf Initiative des Kreises Wesel auch dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW zugegangen.

7.2.5. Förderbedingungen

7.2.5.1. Landesförderung für Mobilstationen

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Einrichtung von Mobilstationen auf zahlreichen Ebenen. Neben eigenen Förderprogrammen wurden auch die Verkehrsverbünde aufgefordert, den Städten und Gemeinden fachlich, inhaltlich, organisatorisch und im Hinblick auf die zahlreichen Förderprogramme Hilfestellung zu leisten. Insgesamt ist es wünschenswert, für die Mobilstationen eine Marke zu etablieren und hier einen hohen Wiedererkennungswert zu schaffen, ähnlich wie er seit Jahrzehnten im Busverkehr besteht, wo das grüne H auf gelbem Grund (Verkehrszeichen Nr. 224 gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)) einen flächendeckenden Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung genießt. Das Land NRW hat daher für die landesweiten Mobilstationen in mehreren Stufen ein nun endgültiges Design entwickelt. Dieses Design muss im Kreis Wesel nicht zwingend Anwendung auf jedes Element der ausgewählten Mobilstations-Standorte finden. Es wird allerdings empfohlen, die grundsätzliche Ausschilderung der Mobilstation im Landesdesign vorzunehmen. Dies bedeutet für größere Stationen den Aufbau einer Stele, die insbesondere auch der Orientierung dient. Für kleinere Stationen erzeugen die Stelen jedoch unverhältnismäßig hohe Kosten, sodass eine sehr einfache und kostengünstige Kennzeichnung für kleinere Mobilstationen zum Einsatz kommen sollte. Eine solche könnte zum Beispiel sowohl in einem Aufkleber, als auch in einem Kunststoff- oder Metallschild bestehen, welches zur Kennzeichnung kleinerer Stationen ausreichend ist.

7.2.5.2. Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz

Aufgrund der Komplexität bei der Einführung von Verleihangeboten im Bereich Carsharing und Fahrradverleih, erfordert eine Zuordnung auf konkrete Standorte im Kreis Wesel noch weitergehende Überlegungen. Es muss mit regionalen und überregionalen Partnern zusammengearbeitet werden. Fragen zur Finanzierung, Förderung und den Zuständigkeiten für diesen Bereich können nur über längere Zeiträume geklärt werden.

In Ergänzung dazu werden auf Basis der bisherigen Arbeit einzelne größere Standorte zur Ausstattung mit Verleihangeboten vorgeschlagen, die sich jedoch in noch zu erstellende Konzepte mit konkreten Partnern einfügen müssen. So kann es beispielsweise sein, dass in einem Bereich, in dem ein Carsharing-Angebot etabliert wird, auch zusätzliche und kleinere Standorte mit einem entsprechenden Angebot ausgestattet werden. In Regionen, in denen ein solches Angebot in den nächsten Jahren nicht realistisch umsetzbar ist, müssen auch größere Mobilstationen ohne das entsprechende Angebot auskommen.

Im Kreis Wesel existiert ein Carsharing-Angebot in mehreren Kommunen, welches die NIAG und die Firma Ford gemeinsam betreiben. Zudem betreiben einige Kommunen mit weiteren Partnern Angebote, teilweise auch mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Die Beispiele Sonsbeck und Hamminkeln zeigen, dass auch in kleineren Kommunen erfolgreiche Angebote platziert werden können.

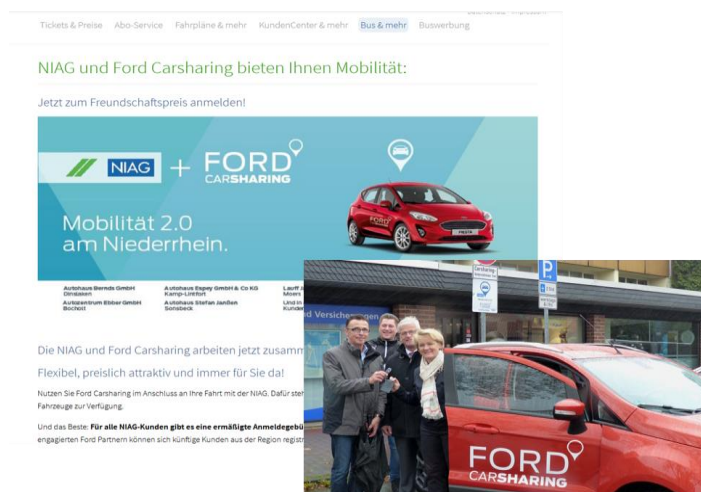


Abbildung 46: Carsharing im Kreis Wesel

Angebote für Carsharing gibt es derzeit mindestens in folgenden Kommunen:

- Dinslaken
- Hamminkeln
- Kamp-Lintfort

- Moers
- Neukirchen-Vluyn
- Rheinberg
- Sonsbeck
- Voerde
- Wesel
- Xanten

7.2.6. Auswahl von Standorten

Für das vorliegende Konzept wurden ausdrücklich auch kleinere Standorte geprüft und gegebenenfalls zur Umsetzung vorgeschlagen. Dazu wurden in einer ersten geographischen Betrachtung und im Hinblick auf ihre Verknüpfungsfunktion alle ÖPNV-Haltestellen des Untersuchungsraums auf eine grundsätzlich denkbare Aufnahme in das Konzept für Mobilstationen hin überprüft.

Alle grundsätzlich in Frage kommenden Haltestellen wurden daraufhin im Rahmen einer **einfachen Nutzwertanalyse** auf ihre grundsätzliche Eignung als Mobilstation geprüft. Damit wurde gleichzeitig bereits die Voraussetzung für eine gezielte Ausstattung der Stationen geschaffen. Die Stationen wurden entsprechend dem Ergebnis der Nutzwertanalyse in die fünf festgelegten Größen-Kategorien (s. Kapitel 7.2.3) eingeordnet. Diesen wiederum wurde jeweils eine bestimmte Grundausstattung (Soll-Ausstattung) zugeordnet.

Vorgehensweise bei der Nutzwertanalyse

Alle Stationen wurden im Hinblick auf mehrere Kriterien nach einem einfachen Punkteschema von 0 bis 5 Punkten bewertet. Folgende Kriterien kamen dabei zur Anwendung:

1. SPNV-Angebot vorhanden
2. Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte vorhanden
3. nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)
4. nicht erschlossene Siedlungsbereiche >2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E-Rad)
5. Fahrgastnachfrage Bus
6. Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzgelegenheiten)
7. überregionale Verknüpfungswirkung
8. regionale und örtliche Verknüpfungswirkung

Eine hohe Punktzahl führt zu einer großen Notwendigkeit einer Ausstattung als Mobilstation, geringe Punktzahlen führen dahin, die Stationen nicht auszuwählen oder sie in die Größen-Kategorien 4 bis 5 einzuordnen.

Bei den Kriterien wird deutlich, dass die Attraktivität des bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes eine wichtige Grundlage darstellt. Die entsprechende Standortqualität wird über die Kriterien 1 und 2 beschrieben.

Eine weitere Grundlage ist das Vorhandensein eines Einwohner- oder Zielverkehrspotenzials (Arbeitsplätze, Einkauf usw.) in einem Entfernungsbereich um die Haltestelle, der in der Regel nicht mehr fußläufig zurückgelegt wird und aus diesem Grunde die Nutzung anderer Verkehrsmittel (Fahrräder, motorisierte Zweiräder, PKW) zum Standort wahrscheinlich macht. Dieses Potenzial wird im Rahmen der Kriterien 3 und 4 bewertet.

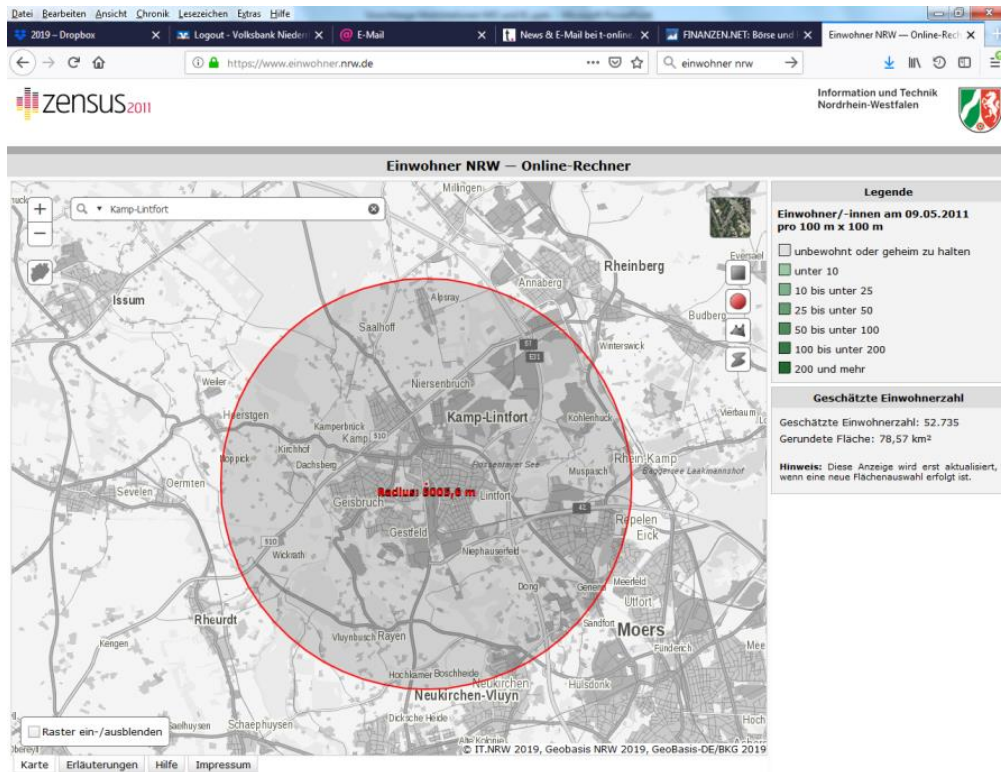


Abbildung 47: Einzugsradius hochwertige Fahrradabstellanlagen

Aufgrund der guten Datenlage im Kreis Wesel konnte auch die Fahrgastnachfrage an den Bestandshaltestellen in die Überlegungen einbezogen werden und bildet das Kriterium 5.

Als 6. Kriterium wurden Defizite im Wartebereich (Wartehalle, Überdachung, Sitzgelegenheiten) in die Bewertung aufgenommen. Hier bedeutet das Vorhandensein solcher Anlagen am Standort eine geringe Punktzahl, während das Fehlen oder ein schlechter Zustand der Anlagen zu einer hohen Punktzahl führt. Damit ist auch dieser Aspekt im Rahmen der vorgenommenen Systematik sinnvoll eingebunden, bei dem eine hohe Punktzahl auf einen hohen Handlungsbedarf hindeutet.

Des Weiteren wurde die Verknüpfung am Standort (Kriterium 7) untersucht. Hierbei sind sowohl ÖPNV-Verknüpfungen von Bedeutung, als auch die überregionale Anziehung des Standortes in Bezug auf die Nutzung der Umgebung (Einrichtungen für Einkaufs- und Erledigungsverkehr, Behörden, Ärzte usw.).

Weiterhin ist auch die regionale und örtliche Anziehungskraft des Standorts über das Kriterium 8 in die Analyse eingeflossen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Vorgehen am Beispiel der Stationen der Stadt Wesel auf.

Bewertungsmatrix zur Standortauswahl, Stadt Wesel

Ortsteil	Haltestelle	Schnellbus-Angebot	SPNV-Angebot	Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Erfernungen > 300 m (Rad)	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche > 2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E-Rad)	Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzelegentheit)	überregionale Verknüpfungswirkung	lokale Verknüpfungswirkung	Summe P-unkte	Kategorie
Wesel	Wesel										
Büderich	Marktstraße	1	0	4	2	2	0	1	2	12	3
Lauerhaas	Am Schwan	0	0	4	3	1	1	0	0	9	4
Lauerhaas	Kastanienstraße	0	0	4	1	0	3	0	0	8	0
Lackhausen	Hüser	0	0	2	3	2	3	0	1	11	5
Hauptort	Großer Markt	2	0	5	3	0	1	2	4	17	2
Hauptort	Mathenakreuz	0	0	4	4	0	3	1	4	16	2
Flüren	Markt	0	0	4	4	1	3	0	2	14	3
Bislich	Bislich Ortsmitte	0	0	3	3	1	2	0	1	10	4
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße	0	0	2	4	3	1	0	0	10	4
Blumenkamp	Feuerdornstraße	0	0	2	2	2	3	0	1	10	5
Hauptort	ev. Krankenhaus	1	0	4	2	1	3	2	2	15	4
Ginderich	Ginderich Post	2	0	2	4	4	2	1	1	16	3
Obrighoven	Brüner Landstraße	0	0	4	2	2	3	0	0	11	5
Blumenkamp	Bahnhof	0	2	0	3	2		1	0	8	5

Abbildung 48: Standort-Bewertungsmatrix am Beispiel Stadt Wesel

Im Rahmen einer auf dieser Auswahl basierenden Feinarbeit wurden die Standorte inhaltlich weiterentwickelt. Dabei wurden die später für die detaillierte Umsetzung sehr wichtigen Fragen von Grundbesitz, Baurecht und Platzverhältnissen vor Ort noch nicht beurteilt. Die Detailarbeit erfolgt in den Kommunen. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts Kreis Wesel sind auf im Rahmen des Beteiligungsverfahrens geäußerten Wunsch der Städte und Gemeinden zu diesem Punkt sehr detailliert. Sie können als Grundlage für Einplanungsanträge und Finanzierungsanträge verwendet werden. Einzelne Kommunen haben davon schon während der Erstellung des Konzeptes Gebrauch gemacht.

Dem Konzept zur Erstellung von Mobilstationen liegt eine Aufarbeitung des Bestandes zugrunde. Es ist festzuhalten, dass Anlagen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln an allen größeren und vielen kleineren Standorten auch im Bestand bereits vorhanden sind. Es fehlt hingegen eine ausdrückliche Kennzeichnung als Mobilstation und eine systematische Herrichtung der Anlagen entsprechend dem Bedarf. Dies wird durch die Umsetzung des Mobilstationskonzeptes und die damit verbundene Abstimmung mit den Kommunen erreicht.

Nach der grundsätzlichen Einteilung in Größen-Kategorien entsprechend der Bedeutung der Standorte, wurde für die Kategorien eine Soll-Ausstattung festgelegt, die sich auf die investiven Gewerke bezieht. Für die Kategorie 1 wurde keine Sollausrüstung festgelegt. Hier ist vor dem Hintergrund bereits vorhandener umfangreicher Anlagen an den drei Standorten (Bahnhöfe

Dinslaken, Moers, Wesel) individuell zu ermitteln, welcher Bedarf für zusätzliche Ergänzungen besteht.

Ausstattung für Mobilstationen im Kreis Wesel

Grundausstattung Mobilstationen	Kategorie 2		Kategorie 3		Kategorie 4		Kategorie 5	
	Standard	optional	Standard	optional	Standard	optional	Standard	optional
planbar und i.d.R. förderfähig								
P+R-Anlage	100	0	0	4	0	0	0	0
Fahrradboxen	72	0	16	0	0	8	0	8
Witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	0	72	0	32	16	0	16	0
Sonstige Fahrradabstellanlagen	0	0	0	0	0	16	0	16
Notruf-/Informationssäule	1	0	0	1	0	0	0	0
Witterungsschutz	8	0	2	0	2	0	0	2
Sitzgelegenheiten	32	0	8	0	6	0	0	6
Steele im Landesdesign	1	0	1	0	1	0	1	0
Grunderwerb	0	1	0	1	0	1	0	1
nur bedingt planbar, Sonderförderung								
Taxi-Standort	1	0	0	1	0	0	0	0
Standort für Radverleihsysteme	1	0	0	1	0	1	0	1
Kiosk	0	1	0	1	0	0	0	0
Ladestation für E-Bikes	1	0	1	0	0	1	0	0
Ladestation für E-Autos	1	0	1	0	0	1	0	0
Standort für Carsharing	1	0	0	1	0	0	0	0
Ausstattung mit W-Lan	1	0	0	1	0	0	0	0

Abbildung 49: Theoretische Ausstattungsmatrix nach Kategorien

Anschließend wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt, um die bereits vorhandenen Anlagen zu erfassen. Grundlage des Konzeptes sind nun die Anlagen, die im Raster für die 5 Größen-Kategorien jeweils vorgesehen sind, abzüglich des bereits vorhandenen Bestandes. Somit wird dafür Sorge getragen, dass alle wichtigen Verknüpfungsstellen über ein ihrer Bedeutung angemessenes Verknüpfungsangebot verfügen.

Es ist möglich, ältere unansehnlich gewordene Anlagen durch neue zu ersetzen. Im Rahmen der weiteren Arbeit am Konzept wurde das starre Ausgangsraster für die 5 Größen-Kategorien weiterentwickelt und je einzeltem Standort individualisiert.

7.2.7. Vorschlagsliste Mobilstationen im Kreis Wesel

Nachfolgend ist anhand von Karten am Beispiel der Städte Moers und Kamp-Lintfort dargestellt, wie sich die Standorte im Raum verteilen und welche Kategorien vorgeschlagen werden. Diese ist an der beschriebenen Farbsystematik erkennbar.



Abbildung 50: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Kamp-Lintfort

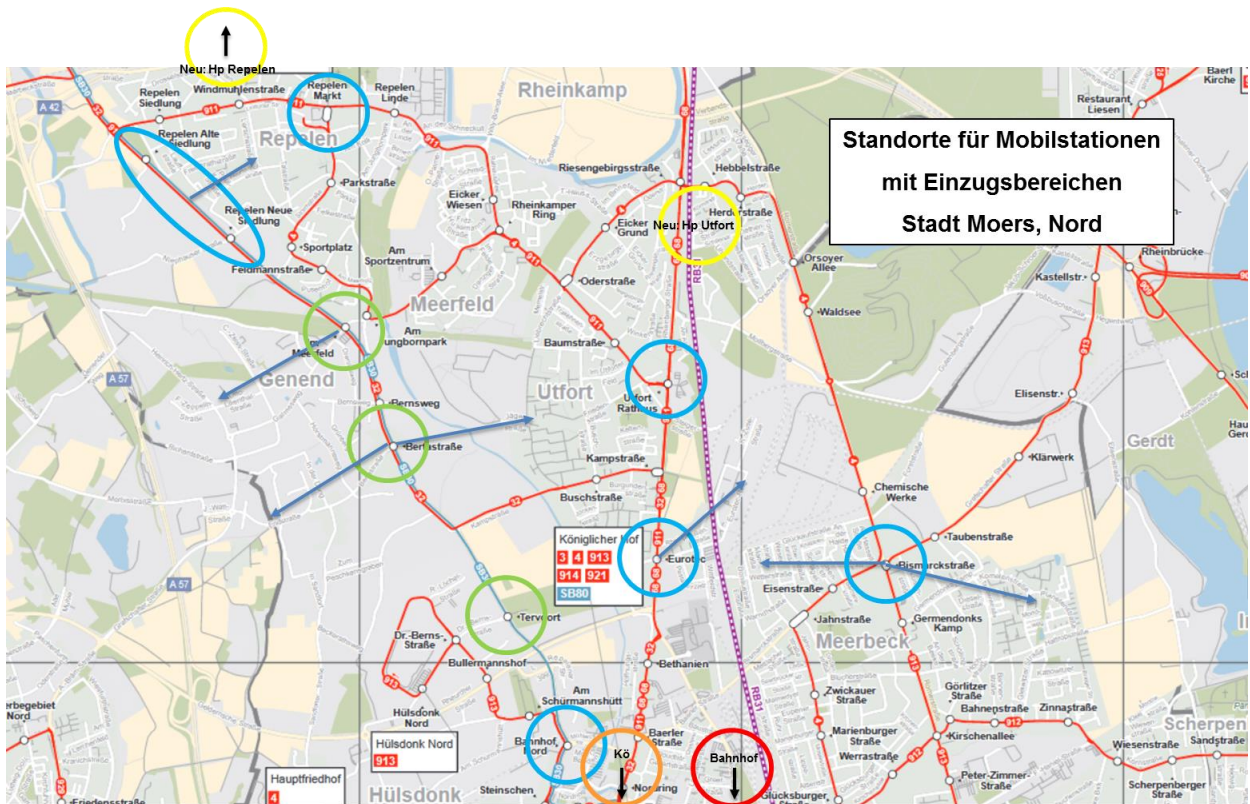


Abbildung 51: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Moers (Nord)

Mobilitätskonzept Kreis Wesel

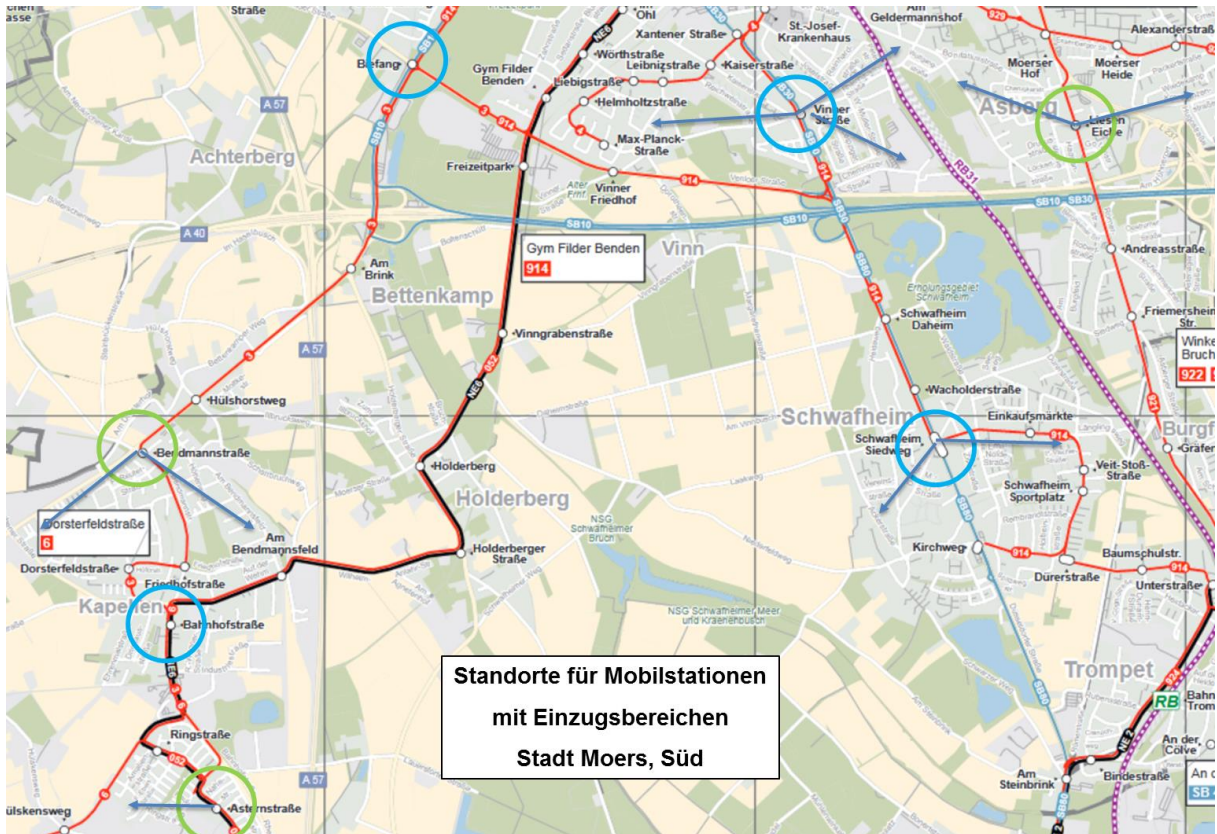


Abbildung 52: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Moers (Süd)

Die folgende Tabelle zeigt alle Vorschläge für den Kreis Wesel auf. Insgesamt werden 115 Standorte vorgeschlagen.

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5
Alpen	0	0	2	4	0
Dinslaken	1	1	0	5	3
Hamminkeln	0	0	3	3	1
Hünxe	0	1	0	3	4
Kamp-Lintfort	0	2	1	0	7
Moers	1	1	2	10	6
Neukirchen-Vluyn	0	0	1	3	6
Rheinberg	0	1	1	5	1
Schermbeck	0	1	0	2	2
Sonsbeck	0	0	1	2	1
Voerde	0	2	4	0	2
Wesel	1	2	3	4	3
Xanten	0	1	0	3	2
Summen	3	12	18	44	38

Abbildung 53: Standorte und Kategorien, Anzahl gesamter Kreis Wesel

Die Standorte sind nachfolgend vollständig und geordnet nach Kommunen aufgelistet.

Alpen	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Adenauerplatz
Menzelen	Droste
Menzelen	Markt
Bönninhardt	Kirche
Veen	Kirche oder Haus Sabastian
Dinslaken	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Neutor
Hiesfeld	Kirche
Hiesfeld	Büngeler Straße
Lohberg	Trabrennbahn
Lohberg	Inkamp
Lohberg	Schacht Lohberg
Eppinghofen	Helenenstraße
Oberlohberg	Kirche
Eppinghofen	Freesmann

Hamminkeln	
Hauptort	Hamminkeln Markt
Hauptort	Bahnhof
Mehrhoog	Mehrhoog Bhf
Dingden	Neustraße
Dingden	Dingden-Schule
Dingden	Dingden Bahnhof
Hauptort	Weststraße
Hünxe	
Hauptort	Hünxe Bus BF
Hauptort	Hünxe Markt
Drevenmack	Drevenmack Post
Krudenburg	Krudenburg (Brücke)?
Bruckhausen	Lindenkamp
Bruckhausen	Bassfeld
Bucholtwelmen	Waldheideweg
Drevenack	Schürmann
Kamp-Lintfort	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Neues Rathaus
Altsiedlung	Bahnhof Süd
Niersenbruch	Amselstraße
Niersenbruch	Gardemann
Hoerstgen	Hoerstgen Jansen
Geisbruch	Husemannstraße
Altsiedlung	Markt
Tor Ost	Franzstraße
Gestfeld	Eichdorffstraße

Moers	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Königlicher Hof
Utfort	Bahnhof Utfort, ab 2026
Repelen	Bahnhof Repelen, ab 2026
Repelen	Markt
Repelen	Alte oder Neue Siedlung
Utfort	Rathaus
Utfort	Eurotec
Meerbeck	Bismarckstraße
Hülsdonk	Bahnhof Nord
Hülsdonk	Biefang
Vinn	Vinner Straße
Schwafheim	Siedweg
Kapellen	Bahnhofstraße
Genend/Meerfeld	Im Meerfeld
Genend/Meerfeld	Bertastraße
Gewerbegebiet Hülsdonk	Tervoort
Kapellen	Bendmannstraße
Kapellen	Asternstraße
Asberg	Liesen Eiche
Neukirchen-Vluyn	
Neukirchen	Rathaus
Vluyn	Vluyner Platz
Vluyn	Nordring
Mitte	Dickscheide
Neukirchen	Hans-Böckler-Straße
Vluyn	Etzoldplatz
Neukirchen	Gewerbegebiet Nord
Niep	Niep
Hochkamer	Hochkamerstraße
Rayen	Rayen
Rheinberg	
Hauptort	Bahnhof
Millingen	Bahnhof
Borth	Kirche
Hauptort	Sparkasse *
Hauptort	Rathaus *
Hauptort	Schulzentrum
Budberg	Gemeindeamt
Ossenberg	Kirche
* Berücksichtigung Platzverhältnisse und Denkmalschutz	
Ggf. Ersatz durch Stellplätze Kattenwall und Alte-Post-Stege	

Schermbbeck	
Hauptort	Schermbbeck Rathaus
Hauptort	Gewerbegebiet Schermbbeck
Hauptort	Heggenkamp
Gahlen	Gahlen Post
Gahlen	Paßstraße
Sonsbeck	
Hauptort	Neutorplatz
Labbeck	Kirche
Hauptort	Gaststätte Plooheide
Hamb	Pastorat
Voerde	
Friedrichsfeld	Friedrichsfeld Bf
Hauptort	Bahnhof
Spellen	Kirche
Friedrichsfeld	Post
Hauptort	Rathausplatz
Möllen	Schlesierstraße
Möllen	Götterswickerkamm
Hauptort	Pestalozzischule
Wesel	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Großer Markt
Hauptort	Mathenakreuz
Flüren	Markt
Büderich	Marktstraße
Ginderich	Ginderich Post
Lauerhaas	Am Schwan
Bislich	Bislich Ortsmitte
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße
Hauptort	ev. Krankenhaus
Lackhausen	Hüser
Blumenkamp	Feuerdornstraße
Obrighoven	Brüner Landstraße

Xanten	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	APX
Marienbaum	Kirche
Wardt	Am Meerend
Unterbirten	Lemken
Birten	Haus Lau

Abbildung 54: Standorte und Kategorien je Kommune

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr lässt das Thema Mobilstationen im Rahmen eines verbundweiten Konzeptes ebenfalls prüfen und hat ein Gutachten dazu in Auftrag gegeben. Für den Kreis Wesel wurden 41 Standorte ausgewählt und zur Realisierung vorgeschlagen. Zum größten Teil überschneiden sich die Vorschläge des VRR-Gutachtens und die des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel. Stationen des Mobilitätskonzeptes die nicht in den VRR-Vorschlägen enthalten sind, wurden an den VRR weitergeleitet und können dort ggf. im Rahmen einer Ergänzung oder einer späteren Bedarfsprüfung berücksichtigt werden.

Die Stationen, die im VRR-Konzept enthalten sind, aber nicht im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes ausgewählt wurden, sind nachfolgend aufgelistet. Es steht den Kommunen anheim, ob sie diese zusätzlich berücksichtigen und ausbauen.

Haltestelle	Kommune
Otto-Hahn-Gymnasium	Dinslaken
Eyller-/Ferdinantenstraße	Kamp-Lintfort
Kampstraße	Moers
Parsickstraße	Moers
Steinschen	Moers
Xantener Straße	Moers
Vluyner Südring	Neukirchen-Vluyn
Feldmark Marktplatz	Wesel
Kastanienstraße	Wesel
Post	Wesel
Rathaus	Wesel
Rosenstraße	Wesel
Tinnefeld	Xanten

Abbildung 55: Zusätzliche VRR-Standorte

Die genauen Kosten der Mobilstationen sind derzeit noch nicht zu ermitteln. Um jedoch einen Einblick in die mögliche Größenordnung zu bekommen, wurden hierzu in den folgenden Tabellen Kenndaten zusammengefasst. Die folgende Tabelle enthält Angaben zur Ausstattung der Mobilstationen der Ka-

tegorien 1 bis 5 für die Soll-Ausstattung. Die Angaben beziehen sich auf den vollständigen Neubau, bzw. die Erneuerung aller Anlagen. Die realen Kosten sind daher später deutlich niedriger, da – gerade an größeren Standorten – viele Anlagen der Soll-ausstattung bereits vorhanden sind. Die Tabelle stellt daher den Worst Case (d.h. den schlechtesten Fall, der in Zukunft eintreten kann) in Bezug auf die Kosten dar.

Grundausstattung Mobilstationen	Kategorie 1		Kategorie 2		Kategorie 3		Kategorie 4		Kategorie 5	
	Investition	Anzahl	Investition	Anzahl	Investition	Anzahl	Investition	Anzahl	Investition	Anzahl
planbar und i.d.R. förderfähig										
P+R-Anlage	4.000 €	100	400.000 €	20	80.000 €	0	- €	0	- €	0
Fahrrad Abstellanlage, groß	2.500 €	160	400.000 €	48	120.000 €	0	- €	0	- €	0
Fahrradboxen	2.000 €	0	- €	0	- €	8	16.000 €	0	- €	0
Fahrradboxen, Steuerung	6.600 €	1	6.600 €	1	6.600 €	1	6.600 €	0	- €	0
Witterungsgeschützte Radabstellanlagen	500 €	128	64.000 €	64	32.000 €	32	16.000 €	16	8.000 €	8
Sonstige Fahrradabstellanlagen	200 €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0
Witterungsschutz	14.000 €	4	56.000 €	1	14.000 €	1	14.000 €	1	14.000 €	1
Sitzgelegenheiten	750 €	16	12.000 €	4	3.000 €	4	3.000 €	4	3.000 €	4
Steele im Landesdesign mit DFI	30.000 €	2	60.000 €	1	30.000 €	0	- €	0	- €	0
Kennzeichnung im Landesdesign	1.200 €	0	- €	0	- €	1	1.200 €	1	1.200 €	1
Summen			998.600 €		285.600 €		56.800 €		26.200 €	22.200 €

Abbildung 56: Geschätzte Investitionskosten je Gewerk nach Kategorien

Aufgeschlüsselt auf die Kommunen würden sich die folgenden Kostenblöcke ergeben. Alle hier aufgeführten Gewerke werden im Rahmen der Investitionsförderung durch den VRR im Regelfalle mit einer Förderquote von 90% gefördert. Daraus ergibt sich der in der Tabelle dargestellte Eigenanteil. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen Kosten in der Regel höher ausfallen. So sind z.B. die Verlegung elektrischer Leitungen, die Herstellung von Planum und Fundamenten sowie die Planungskosten nicht förderfähig. Auch sind die individuellen Förderhöchstsätze, z.B. 2.000 € für eine Fahrradbox, zu beachten. Sind die realen Kosten höher, so muss die Kommune auch die Differenz aufbringen. Eine Finanzplanung mit entsprechenden Reserven wird daher dringend angeraten.

Je nach Fördergegenstand gibt es darüber hinaus weitere Fördermöglichkeiten von Bund und Land, die sich teilweise verknüpfen lassen. Den Überblick über die verschiedenen Förderprogramme für alle Mobilitätsprojekte erleichtert nunmehr der "Förderfinder", die neue Online-Datenbank des Zukunftsnetz Mobilität NRW:

<https://www.foerderfinder.nrw.de/>

Der Förderfinder bündelt die Fördermöglichkeiten für die Kommunen sowie die privaten und öffentlichen Akteure und führt über eine interaktive Suche zielgerichtet zum passenden Förderprogramm.

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Gesamt	Eigenanteil
Alpen	- €	- €	113.600 €	104.800 €	- €	218.400 €	21.840 €
Dinslaken	998.600 €	285.600 €	- €	131.000 €	66.600 €	1.481.800 €	148.180 €
Hamminkeln	- €	- €	170.400 €	78.600 €	22.200 €	271.200 €	27.120 €
Hünxe	- €	285.600 €	- €	78.600 €	88.800 €	453.000 €	45.300 €
Kamp-Lintfort	- €	571.200 €	56.800 €	- €	155.400 €	783.400 €	78.340 €
Moers	998.600 €	285.600 €	113.600 €	262.000 €	133.200 €	1.793.000 €	179.300 €
Neukirchen-Yluyn	- €	- €	56.800 €	78.600 €	133.200 €	268.600 €	26.860 €
Rheinberg	- €	285.600 €	56.800 €	131.000 €	22.200 €	495.600 €	49.560 €
Schermbeck	- €	285.600 €	- €	52.400 €	44.400 €	382.400 €	38.240 €
Sonsbeck	- €	- €	56.800 €	52.400 €	22.200 €	131.400 €	13.140 €
Voerde	- €	571.200 €	227.200 €	- €	44.400 €	842.800 €	84.280 €
Wesel	998.600 €	571.200 €	170.400 €	104.800 €	66.600 €	1.911.600 €	191.160 €
Xanten	- €	285.600 €	- €	78.600 €	44.400 €	408.600 €	40.860 €
						9.441.800 €	944.180 €

Abbildung 57: Geschätzte Investitionskosten nach Kategorien und Kommunen

Für die Umsetzung der Mobilstationen bestehen im Kreis Wesel besonders gute Voraussetzungen. Dies betrifft auch den Bereich der Anlagen, für die ein Betreiber notwendig ist, also insbesondere den Fahrradverleih und das Carsharing. Die NIAG als im Kreis tätiges Verkehrsunternehmen versteht sich als Gesamtdienstleister für Verkehr und ist daher bereit, für wichtige Standorte den Betrieb der Einrichtungen zu übernehmen. Damit wäre eine kurzfristige Realisierung der Stationen auch über die investiven Anlagen hinaus möglich. Die Verleihangebote stellen die wichtigste Ergänzung zum ÖPNV dar und sind somit für den Erfolg der Mobilstationen äußerst entscheidend.

Erste Untersuchungen, die die Kosten und den Aufwand für die Erstellung und Pflege von Mobilstationen dem Nutzen entgegenstellen, sind positiv. Die Schnittstellen bieten weiten Teilen der Bevölkerung die Möglichkeit für einen Teil ihrer Reisekette auf den ÖPNV zuzugreifen. Dadurch wird die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV massiv gestärkt. Des Weiteren findet eine Entlastung des Straßenverkehrs statt, der zum einen die Mobilität erhöht und zum anderen auch die Unterhaltungskosten senkt. Der Betrieb von größeren Mobilstationen mit beispielsweise auch Verleihangeboten ist nur durch Einbeziehung privater Dritter möglich und wird auch so angestrebt.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden verschiedene Standorte für Mobilstationen in Ergänzung vorgeschlagen, die in diesen Bericht eingearbeitet wurden. Einige Vorschläge, u.a. vom "Runden Tisch ältere Menschen im Kreis Wesel" (RTäM), waren zur Umsetzung nicht geeignet, jedoch bieten sie einen interessanten Ansatz zur Förderung des Radverkehrs, in dem gut besuchte und touristisch relevante Standorte mit zusätzlicher Infrastruktur ausgerüstet werden. Dies ist keine Mobilstation im engeren Sinne, jedoch trotzdem ein zielführender Vorschlag. Als Beispiel sind hier die Standorte Obermörmt, Vynen, Lüttingen und Wardt in der Stadt Xanten zu nennen, die jeweils geeignet sind, um an Kreuzungspunkten stark befahrener Wege kleine Stationen einzurichten, in denen beispielsweise Sitzgelegenheiten zur Durchführung von

Pausen mit der Möglichkeit verbunden werden, elektrische Fahrräder aufzuladen oder kleinere Pannen zu beheben durch Installation von Luftpumpen oder kleineren Ersatzteilen, wie Ventile usw. Zusätzlich sind Abfallbehälter und ein angenehmes Ambiente gute Möglichkeiten, den Radverkehr zu fördern. Eine Verknüpfung mit den ÖPNV-Angeboten ist aufgrund der abseitigen Lage der Radverkehrsrouten an diesen Stellen nicht sinnvoll und realisierbar, jedoch sind die genannten Maßnahmen insgesamt sehr sinnvoll. Die Städte und Gemeinden des Kreises Wesel können entsprechende Standorte festlegen und solche Stationen einrichten, die eine Ergänzung zu den eigentlichen Mobilstationen bilden.

7.3. Multimodale Mobilität

7.3.1. Rahmenbedingungen

Eine Prognose zu allen Veränderungen im Bereich Mobilität ist naturgemäß mehr als schwierig. Die Szenarien reichen von einem weiteren Anstieg des Kfz-Verkehrs bei veränderter Antriebstechnik, bis zur erheblicheren Verringerung des Kfz-Verkehrs zu Gunsten anderer Verkehrssysteme (= Ziel des Mobilitätskonzeptes). Die möglichen Veränderungen sind außerordentlich vielfältig und komplex.

Zahlreiche Rahmenbedingungen haben sich bereits verändert (z.B. Elektro-Rad, Faltrad, Carsharing, Radverleih) und sind im Alltagsbild bereits heute erkennbar. Andere Veränderungen stehen kurz vor dem Durchbruch, z.B. das Elektroauto. Die Entwicklungen sind absehbar, aber in der Regel kaum belastbar zu berechnen bzw. vorherzusagen.

Andere Entwicklungen (z.B. das autonome Fahren) sind derzeit in Ihren Auswirkungen sogar als spekulativ zu betrachten.

Auch bedeutende Persönlichkeiten haben in Ihren Einschätzungen zur Zukunft des Verkehrs bereits gefehlt, wie die folgende Abbildung zeigt.



Abbildung 58: Kaiser Wilhelm der II. zur Zukunft des Automobils

Dies muss berücksichtigt werden, wenn ein Mobilitätskonzept die Weichen für eine moderne, leistungsfähige und nachhaltige Mobilität stellen soll. Die eingetretenen Entwicklungen sind zu berücksichtigen, künftige Entwicklungen einzuschätzen. An einigen Stellen müssen aus Sicht des Gutachters auch Spekulationen vorgenommen werden, um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein.

Eine zentrale Frage für das Mobilitätskonzept in Bezug auf die multimodale Mobilität ist die Frage der Zuständigkeit. Daher wurde für diverse mögliche Maßnahmen geprüft, welche aktuellen und künftigen Entwicklungen für den Kreis Wesel überhaupt relevant sind:

- a) Entwicklungen, die direkt geplant werden können
- b) Entwicklungen, die beeinflusst werden können
- c) Entwicklungen, bei denen der Kreis Wesel zumindest indirekt Positionen beziehen kann

Im Folgenden werden daher Themenkomplexe daraufhin betrachtet, inwieweit diese beeinflussbar sind und geeignete Maßnahmen für das Mobilitätskonzept entwickelt werden können.

7.3.2. Bedarfsgesteuerter Verkehr

Beispiel für die vorgenannte Vorgehensweise ist die Konzipierung eines neuen bedarfsgesteuerten Bediensystems. In Schwerpunktbereichen des Kreises We-

sel kann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein konkretes Konzept erstellt werden. Es ist ausführlich im Kapitel 7.4 dargestellt.

Aktuell ist ein Projekt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum in der Entstehung. Die Städtegemeinschaft „Wir vier“, bestehend aus den Städten Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg, hat gemeinsam mit der NIAG ein Projekt für einen On-Demand-Verkehr im Bereich der vier Städte erarbeitet, welches die Fördervoraussetzung des Landes Nordrhein-Westfalen für solche Projekte erfüllt und mit einer Förderquote von 75% gefördert wird. Vorgesehen ist nach aktuellem Projektstand eine Umsetzung im Jahr 2021, was an den üblichen Planungszeiträumen gemessen, ein erfreulich kurzfristiger Horizont ist. Das Projekt ist als Pilotprojekt für die Ergänzung des ÖPNV durch On-Demand-Systeme im gesamten Kreis Wesel zu sehen und könnte einen wichtigen Baustein auf dem Weg zur künftigen Mobilität im Kreis Wesel darstellen. Von einem On-Demand-System würden vor allem auch kleinere Kommunen des Kreises Wesel, namentlich Alpen, Hamminkeln, Hünxe, Schermbeck und Sonsbeck, massiv profitieren, da hier das ÖPNV-Angebot aufgrund der vorhandenen Nachfragestruktur im Wesentlichen nur an den Schultagen zwischen 6:00 und 19:00 Uhr eine höhere Qualität aufweist. Hier sind Ergänzungen besonders wirkungsvoll.

Das Thema wird derzeit in weiteren Projekten bearbeitet. Den Kreis Wesel und seine Nachbarräume betreffend sind zu nennen:

- Projekt des VRR für den ländlichen Raum inklusive Nutzung von Mobilfunkdaten für die Analyse
- LEADER-Region Ijssel-Lippe-Niederrhein, Entwicklung von Nahmobilität, u. a. durch Gemeindegrenzen überschreitende Bürgerbusse
- Aktivitäten der Verkehrsunternehmen, z. B. der DVG oder der SWK in Bezug auf On-Demand-Verkehre
- Aktivitäten der NIAG zur Erstellung wirtschaftlicher und attraktiver Angebote für den ländlichen Raum im Kreis Wesel
- Aktivitäten hinsichtlich Gewerbegebiet Moers / Neukirchen-Vluyn

Aufgabe im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes könnte es sein, für einzelne Räume im Kreis Wesel isolierte Konzepte für neue Arten von bedarfsgesteuerten Verkehren zu entwickeln. Hierbei können die Arbeitsergebnisse der genannten Projekte einbezogen werden. Die Verkehrsunternehmen sollten hier frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden. Parallel hierzu sollte die Erarbeitung eines Bedarfssystems für größere zusammenhängende Räume durch den VRR begleitet werden.

Fazit zum Thema bedarfsgesteuerter Verkehr:

Hier sieht der Gutachter großen Handlungsbedarf im Rahmen des Mobilitätskonzeptes. In Kapitel 7.4 wird daher ein Planungsansatz zu diesem Themenblock entworfen.

7.3.3. Änderung der Antriebstechniken

Um die Änderung der Antriebstechnik ranken sich derzeit, diskutiert von den verschiedensten Interessengruppierungen (Politik, Wirtschaft, Verbände, Vereine, Arbeitnehmervertretungen und viele andere) Mythen, die mit der Realität wenig gemein haben. Eine Umstellung des Güterverkehrs auf Elektrotechnik wird vielfach als unmöglich bezeichnet. Dabei ist die längst Realität. Auf dem folgenden Bild sehen Sie (nicht) 122 schwere Lkw mit Maximalladung.

5.400 Tonnen Erz-Zug

*Rotterdam – Wesel –
Voerde – Dinslaken –
Oberhausen – Saarland*

*Kommt erstaunlicher-
weise ganz ohne
Verbrennungsmotor aus*



Abbildung 59: Beispiel für wenig beachtete, aber sehr wirkungsvolle Formen der Elektromobilität

Besonders problematisch ist die Verwendung des Begriffs Elektromobilität in der allgemeinen Diskussion zu diesem Thema. Gemeint ist hier in aller Regel nur die Elektrifizierung des Kraftfahrzeugs.

Die Entwicklung der Fahrzeugtechnik obliegt privaten Unternehmen und größeren Fördergebern. Als isolierte Maßnahme ist sie nicht geeignet, um nachhaltige Mobilität zu schaffen.

Der Begriff der E-Mobilität wird in diesem Gutachten aus Gründen der Vereinfachung angewendet. Damit ist jedoch stets die Installation von investitionsärmeren Antrieben gemeint. Dies können neben batterieelektrischen oder anderen Formen der elektrischen Ausrüstung auch Antriebe mit Gas oder auf Wasserstoff basierende Lösungen sein.

Im Bereich der Abfallentsorgung und dem Transport zur Müllverbrennungsanlage des Kreises (Abfallentsorgungszentrum Asdonkshof) und dem ÖPNV (NI-AG) bieten sich Kooperationen an. Der große Anteil an kommunalen Entsorgungsfahrzeugen und kommunalen Betrieben oder der Bestand an Nutzfahrzeugen in den kommunalen Fuhrparks bietet ein großes Einsparpotential an Emissionen. Die Errichtung einer Wasserstoff-Elektrolyse (und ggfs. auch Tank-einrichtung 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.

Die Frage der Antriebstechnik im ÖPNV bedarf wie jede andere Veränderung in diesem Bereich der Abwägung zwischen Kosten und Nutzen. Grundsätzlich ist die Einführung alternativer Antriebe im ÖPNV aller Voraussicht nach nicht kostendeckend, sodass abgewogen werden muss, ob eine bestimmte ÖPNV-Qualität und -quantität durch umweltfreundlichere Antriebe bei unverändertem Leistungsangebot genauso positiv oder negativ zu bewerten ist wie die Schaffung zusätzlicher Verkehrsangebote mit konventioneller Antriebstechnik. Beide Verbesserungen führen zu einem Fahrgastzuwachs und damit erhöhten Einnahmen. Beide erhöhen die Kosten. Die Frage, welche Strategie wirkungsvoller ist, ist derzeit nur schwer zu beantworten. Grundsätzlich darf bei aller Sinnhaftigkeit der Verbesserung von Antriebstechnik und damit Umweltfreundlichkeit des ÖPNV nicht vergessen werden, dass der ÖPNV per se einen wesentlich geringeren Schadstoffausstoß pro Kopf verursacht und damit unbedingt förderungswürdig ist. Es gilt hier das Optimum zu ermitteln und einen Weg zu gehen, der sowohl die Ausweitung des Angebots als auch die sukzessive Verbesserung der Antriebstechnik beinhaltet.

Eine Einschätzung bezüglich der Vor- und Nachteile verschiedener umweltfreundlichere Antriebssysteme im Bereich ÖPNV und Kfz-Verkehr sowie eine Positionierung des Kreises Wesel wird bewusst offengehalten. Alle alternativen Antriebsarten bieten Potenziale zur Verbesserung der Mobilitätssituation und der Vermeidung der schädlichen Auswirkungen der Mobilität leisten kann und eine Kombination aus verschiedenen Antriebstechniken die sinnvollste Lösung ist. Die Bevorzugung einer bestimmten Antriebstechnik ist nicht vorgesehen.

7.3.4. Autonomes Fahren

Beim Thema autonomes Fahren sind die technischen Möglichkeiten bereits fortgeschrittener, als die öffentliche Wahrnehmung. Für diese Form des Verkehrs gilt, dass nur wenige Probleme der Verkehrsabwicklung gelöst und ihre negativen Auswirkungen verringert werden können. Die Frage autonomer Verkehre hat vor allem wirtschaftliche Bedeutung, insbesondere den Entfall von Personalkosten, damit aber auch von Arbeitsplätzen.

Gut nutzbar ist die Thematik gegebenenfalls, um in einigen Jahren zur Ergänzung von öffentlichen Verkehrsangeboten, z.B. im Zulauf zu Schienenstrecken oder in Bereichen mit relativ geringer Nachfrage, neue Angebote zu schaffen.

Auch in Bezug auf die Verbreitung des autonomen Fahrens sind die Einflussmöglichkeiten des Kreises Wesel eher gering. Denkbar ist eine Anbindung von Siedlungsschwerpunkten und Ortszentren an die Schnittstellen des Schienenverkehrs in Randlagen, z. B. in Alpen, Rheinberg, Hamminkeln und Dingden im Rahmen der Nahverkehrsplanung. Ebenfalls denkbar wären große Aufkom-

menschwerpunkte in Gewerbegebieten. Voraussetzung wäre hier aber eine gleichmäßige Nachfrage über den Tagesverlauf.

Dennoch ist in Bezug auf das Autonome Fahren festzuhalten, dass hierin eine Möglichkeit liegt, die Verkehrssituation insbesondere in etwas abgelegeneren Bereichen zu verbessern. Mindestens 60% der Kosten im ÖPNV sind Personalkosten. Ergänzende Angebote mit autonomen Fahrzeugen stellen damit mittelfristig eine Möglichkeit dar, ÖPNV auch in Zeiten und Räumen bislang zu schwacher Nachfrage durchzuführen. Es ist aber festzuhalten, dass für kurzfristige Maßnahmen, die direkt im Mobilitätskonzept benannt werden können, die Technik noch nicht weit genug fortgeschritten ist.

Die bisherigen autonomen Fahrzeuge weisen kleine Gefäßgrößen auf und stellen vor dem Hintergrund einer erheblichen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und anderer Sachverhalte nur in Teilbereichen eine hilfreiche Lösung dar. Der Kern des ÖPNV ist und bleibt der Transport größerer Personenzahlen und Gütermengen. Das Autonome Fahren kann auf den verdichteten Kernachsen daher nur ergänzende Funktionen haben.

7.3.5. Vereinfachung der Tarifstruktur und Nutzung neuer Techniken für Information und Vertrieb

Die Einführung des VRR-Tarifs am Niederrhein hat für die Nutzer große zentrale Vorteile gebracht. Zu nennen ist hier insbesondere die Möglichkeit, für eine Strecke im Verbundraum eine Fahrkarte zu lösen, die vollkommen unabhängig vom Verkehrsmittel und seinem Betreiber genutzt werden kann. Die Nutzung von U-Bahnen, S-Bahnen, Stadtbahnen, Bussen und der Eisenbahn ist mit einem einzigen Fahrschein möglich. Ebenso wurden günstige Mobilitätsangebote im Rahmen der Zeitfahrausweise (z.B. Monatskarten) geschaffen.

Probleme entstehen jedoch insbesondere durch die Zonierung der Preisstufen und die daraus resultierenden teilweise hohen Preise je Kilometer, insbesondere auf kurzen Strecken für Gelegenheitsnutzer.

Die Kritik an dieser Situation ist ausdrücklich keine Kritik am Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sondern eine Bestandsaufnahme der bestehenden Situation. Zur Erläuterung sei gesagt, dass die Erarbeitung eines Tarifs stets zwischen den Polen "Übersichtlichkeit der Tarifstruktur" einerseits und "gerechte und günstige Tarifierung für alle Nutzungsmöglichkeiten" andererseits steht. Diese beiden Pole widersprechen einander, denn eine absolut gerechte Aufteilung für jeden denkbaren Fahrtenfall führt zu einem völlig unübersichtlichen Tarifangebot. Ein übersichtliches und einfaches Tarifangebot hingegen führt in bestimmten Bereichen stets zu massiven Ungerechtigkeiten zum Beispiel durch erhebliche Kostensprünge, wenn ein Fahrgast eine entscheidende Tarifgrenze überschreitet. Die aktuelle Lösung ist etwa in der Mitte der beiden hier dargestellten Pole angesiedelt und grundsätzlich erst einmal eine gute Lösung. Dies vor allem vor dem Hintergrund der großräumigen Verbundstrukturen, der ste-

tigen Arbeit an der Verbesserung des Tarifsystems und des ÖPNV-Angebots allgemein durch den VRR. Sie führt aber zu einigen, im Folgenden dargestellten, Nachteilen.

Die Tarifstruktur des VRR wurde grundsätzlich für Großstädte im Ballungsraum Rhein-Ruhr entwickelt und orientiert sich im Wesentlichen an den Stadt- und Gemeindegrenzen. Innerhalb des Gebietes einer Stadt gilt die Preisstufe A. Für besonders kurze Strecken gibt es eine zusätzliche Kurzstreckenfahrkarte. Wird eine zweite Stadt erreicht, gilt (die Darstellung wird an dieser Stelle leicht vereinfacht) die Preisstufe B. Diese gilt ebenfalls noch, wenn das Gebiet einer dritten Stadt erreicht wird. Ab vier Städten gilt dann die Preisstufe C und so weiter. Dies führt im Kreis Wesel häufig zu der Situation, dass Fahrten innerhalb des Stadtgebietes, aufgrund der Entfernungsbereiche, spezifisch sehr teuer sind. Dies gilt für Nutzer von Monatstickets nur eingeschränkt, da diese im Grundsatz eine sehr gute Möglichkeit zur preiswerten ÖPNV-Nutzung erhalten, damit aber nur für regelmäßige Fahrer oder Vielfahrer.

Kunden die gelegentlich oder auch häufiger den ÖPNV benutzen, sind auf Einzelfahrscheine und Vierfahrten-Tickets angewiesen, womit bereits Fahrten mit wenig mehr als einem Kilometer Länge über die Preisstufe A finanziert werden müssen und somit für eine Hin- und Rückfahrt je Person 5,60 Euro kosten. Dadurch ergeben sich häufig Kilometerpreise von mehr als 1,00 Euro!

Ein weiteres Beispiel, das die Problematik des aktuellen Tarifs verdeutlicht, ist der regionale Verkehr. Dargestellt ist der Vergleich für eine zentrale Relation im Ruhrgebiet von Dortmund nach Mülheim/Ruhr und zum Vergleich die Relation Xanten - Moers.

Tarifgestaltung: Relevantes Problem im Kreis Wesel

Dortmund	Bochum	Essen	Mülheim
Preisstufe A	Preisstufe B	Preisstufe B	Preisstufe C
2,80 €	6,00 €	6,00 €	12,80 €
Xanten	Alpen	Rheinberg	Moers

Abbildung 60: Beispiel für die Tarifproblematik Kreis Wesel

Deutlich wird der Tarif- und Kostensprung ab der vierten Stadt. Während die Entfernung zwischen Mülheim und Dortmund den Preis noch rechtfertigt, ist die Entfernung Xanten - Moers erheblich kürzer und ein Grund für die deutlich geringere Attraktivität. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Vorteil des Verbundtarifs in der zusätzlichen und unentgeltlichen Nutzung von Verkehrsmittel im Startort und im Zielort liegt. Trotz gutem Angebot mit Stadtbussen (Xanten) und vielen Regionalbussen (Moers) ist die Attraktivität im Ortsverkehr mit dem Bus, Bahn- und Stadtbahnangebot in Mülheim und Dortmund nicht annähernd zu vergleichen. Tarifstrukturen, die im zentralen Ruhrgebiet als angemessen empfunden werden, werden daher im Bereich des Kreises Wesel von Teilen der Bevölkerung als zu teuer empfunden.

Die beiden Beispiele machen deutlich, dass der Tarif grundsätzlich ein Problem darstellt, um die Nutzung der Busse und auch der Schienenverkehrsangebote in der Region zu steigern. Insbesondere im Ortsverkehr könnten erhebliche Steigerungsraten erzielt werden, wenn es hier gezielte und verbesserte Tarifangebote gäbe.

Der VRR arbeitet derzeit an einer verbundweiten Lösung mit elektronischen Chipkarten und einem Preissystem, welches sich beispielsweise an der tatsächlich zurückgelegten Entfernung orientiert und neben praktischen Vorteilen und besserer Tarifübersicht auch eine deutlich gerechtere Abrechnung der Leistung ermöglichen könnte. Dies wäre ein außerordentlich wichtiger Schritt. Übergangsweise sind Modelle denkbar, in denen bestimmte Nutzergruppen im Innerortsverkehr über Preisnachlässe motiviert werden könnten, den ÖPNV verstärkt zu nutzen. Die generelle Freigabe des ÖPNV für eine unentgeltliche Nutzung halten wir fachlich dagegen für einen falschen Ansatz, der deutlich weniger zusätzliche Kunden bringen würde, als beispielsweise die Verbesserung der Qualität und der Quantität des Verkehrsangebotes. Diese Aussage lässt sich durch mehr als 20 Jahre Erhebungsarbeit im ÖPNV und die Befragung vieler tausend Kunden deutlich nachweisen und ist auch unter den übrigen Verkehrsexperten im Land kaum umstritten.

Aktuell bereitet der VRR zudem ein Modellprojekt vor, welches vom Bund massiv gefördert werden soll und eine sehr erhebliche Vereinfachung der Tarifstruktur bei gleichzeitig deutlicher Verringerung der Fahrpreise für zunächst fünf Jahre vorsieht. Daneben wird weiterhin die Einführung des zuvor beschriebenen E-Tickets vorbereitet, welches auf Basis der Luftlinienentfernung zu gerechten Fahrpreisen außerhalb der aktuellen Tarifstruktur sorgen soll. Beide Lösungsansätze versprechen erhebliche Effekte, müssen aber wie vom VRR richtig erkannt worden ist, auch mit einer entsprechenden Angebotsausweitung kombiniert werden. Dies ist zum einen notwendig, um die zusätzlichen Fahrgäste aufzunehmen, denn bereits jetzt sind viele Verkehrsangebote vollkommen überfüllt. **Zum anderen ist dringend zu beachten, dass die Qualität des Verkehrsangebotes von den Fahrgästen weit höher priorisiert wird als attraktive Fahrpreise.**

Eine aktuelle Verbesserung bezüglich des Informationsflusses für die Fahrgäste und der Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs, wird z.B. mit neuen Apps des VRR und der Deutschen Bahn gewährleistet, die die Inhalte sämtlicher Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen miteinander vereinen und somit Verbundraum überschreitende Fahrten vereinfachen.

Aufgrund der hier beschriebenen Entwicklungen wird für den Kreis Wesel keinerlei Handlungsbedarf gesehen, über eigene Tarif- und Vertriebsinformationen nachzudenken. Das Thema ist beim VRR verankert. Eigene Lösungen im Tarifbereich würden zu deutlichen Verschlechterungen führen und sind auszuschließen. Eigenentwicklungen im Bereich Information würden sich auf zu kleine Bereiche beziehen und sind ebenfalls nicht zielführend. Zudem ist die Entwicklung solcher Systeme kostenintensiv. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der Kreis Wesel die Entwicklung eines neuen Tarifsystems zur Wahrung seiner Interessen intensiv auf den üblichen Wegen begleiten sollte. Darüber hinaus besteht kein Handlungsbedarf.

7.3.6. Prüfung der Notwendigkeit einer Veränderung des ÖPNV-Angebots

Es wurde im Rahmen der Analyse herausgearbeitet, dass ein verändertes öffentliches Verkehrsangebot in der sogenannten Nebenverkehrszeit eine tragende Rolle bei einer Verbesserung des ÖPNV im Kreis Wesel spielt. Aus diesem Grunde wurde der hier beschriebene Planungsansatz entwickelt, der auch in zeitlich parallel verlaufenden Projekten (insbesondere LEADER-Gruppe rechtsrheinisch) eine Rolle spielt. Auch wurden erste Vorababstimmungen mit Verkehrsunternehmen durchgeführt. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass die Umstellung des Verkehrssystems in der Nebenverkehrszeit eine sehr erhebliche Veränderung darstellt, die nicht nur durch eine einfache Veränderung der Fahrpläne bewerkstelligt werden kann, sondern eine sehr komplexe Strukturänderung erfordert. In diesem Zusammenhang sind insbesondere zu nennen:

- Aufhebung der heutigen Bedarfsverkehrssysteme außer Bürgerbus
- Einführung von Korridorbedienungen
- Neuanschaffung von Fahrzeugen mit einer geeigneten Fahrzeuggröße
- Überlegung zum Einsatz von nachhaltigen Antriebstechniken
- Überlegung zum Einsatz neuer Fahrzeuge auch außerhalb der Nebenverkehrszeit, um hinreichend wirtschaftlich zu sein
- Ersatz von aktuellen Linienverkehren mit Standardbussen
- Umfängliche Neuschaffung von Verkehrsangeboten in möglicherweise allen 13 Städten und Gemeinden des Kreises Wesel
- Einführung einer vollständig neuen Technik, um die Nachfrage nach den Verkehrsleistungen für die Kunden zu ermöglichen

- Einführung in einer vollständig neuen Technik, um eine bedarfsgerechte und effiziente Führung der Fahrzeuge in den Korridoren zu ermöglichen
- Vollständige Verzahnung des Systems mit den wichtigsten Schienenverkehrs- und Regionallinien
- Marketing und Information um die Neuerungen auch ausreichend zu kommunizieren und möglichst viele neue Kunden zu gewinnen

Diese nicht abschließende Aufzählung zeigt bereits auf, dass der Aufwand zur Entwicklung dieses Systems sehr groß ist und im Detaillierungsgrad über das Mobilitätskonzept hinausgehen würde. Das Mobilitätskonzept versteht sich daher als Instrument, um den entsprechenden Prozess anzustoßen.

Eine eventuelle Betriebsaufnahme muss über einen langen Zeitraum vorbereitet werden. Zudem sind insbesondere Fragen der Finanzierung und ggf. der Vergabe der Verkehrsleistung zu klären. Es wird daher angeregt, aufgrund der erkennbar hohen Notwendigkeit in diesem Bereich, einen Vorstoß zu machen, um dieses System im gesamten Kreis Wesel zu etablieren. Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Verkehrsleistungen umzustellen und damit in ganz erheblichem Umfang zu attraktiveren.

7.4. Konzeptentwurf ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit

Der Maßnahmenkomplex zum ÖPNV in der Nebenverkehrszeit sieht eine Abkehr von den klassischen Systemen vor. Diese bestehen derzeit in der Regel aus:

- seltenen Standardlinienfahrten
- AnrufSammelTaxen (AST)-Verkehr,
- AnrufLinienTaxen (ALT)/Taxibus/Rufbus-Verkehr,
- gar keinem Verkehrsangebot

Als Ansatz zur Verbesserung des Verkehrs in Zeiten und Räumen in schwacher Nachfrage ist derzeit bundesweit der sogenannte **On-Demand-Verkehr** im Gespräch. Er ist folgendermaßen charakterisiert:

- Einsatz von Bussen, Kleinbussen, Taxen, etc.
- keine statische Route, keine fixen Fahrpläne
- Abholung: Wunschort oder definierte Haltestelle
- Teilung eines Fahrzeugs durch mehrere Nutzer
- Algorithmus berechnet die ideale Fahrtroute
- App für Fahrgäste (Bestellung), Leitstelle (Disposition), Fahrer (Route und Fahrplan)

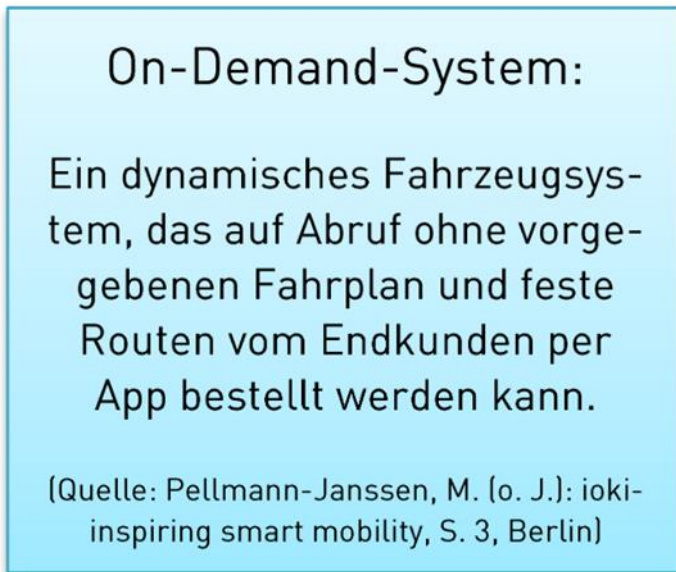


Abbildung 61: Definition On-Demand-Verkehr

Nach ersten Erfahrungen ist als bedeutendster Nachteil des Systems zu erkennen, dass die Produktionskosten hoch sind. Dadurch entstehen entweder Fahrpreise im angenäherten Taxi-Bereich oder ein hoher Zuschussbedarf.

Aus diesem Grunde wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein neues Bedarfssystem entwickelt. Es wird zentral disponiert und überschreitet Gemeinde-, Kreis- und Verbundgrenzen sofern nötig. Möglich wäre u.a. eine Nutzung der Bürgerbusfahrzeuge in der Zeit in der diese aktuell nicht verkehren, um die Wirtschaftlichkeit günstig zu gestalten. Diese könnten durch professionelle Fahrer oder alternativ einen zusätzlichen Pool ehrenamtlicher Fahrer genutzt werden. Die Nutzung der Bürgerbusfahrzeuge ist derzeit noch mit verschiedenen Problemen verbunden ("Teilen" des Fahrzeugs, Versicherung, Zweckbindung aufgrund gewährter Fördermittel etc.) und wird voraussichtlich nicht kurzfristig zu realisieren sein. Eine Umsetzung käme überdies nur mit ausdrücklichem Einverständnis des jeweiligen Bürgerbusvereins in Frage. Zu beachten ist das ehrenamtliche Engagement der Fahrerinnen und Fahrer sowie des Vorstands. Eine Veränderung kommt nur in Frage, sofern die Bürgerbusvereine selbst ein Potenzial für ihre Entwicklung sehen.

Die Grundsätze des Systems stellen sich für den Spätverkehr wie folgt dar:

- Einstellung des bislang üblichen Verkehrsangebotes ab ca. 19.30 Uhr / 20.30 Uhr.
- Stündliche Führung von Bedarfsbussen mit der Innenstadt bzw. dem Bahnhof als Quelle und den Wohnbereichen als Ziel.
- Die Fahrzeiten werden reichlich bemessen, sodass ein Abwarten von Verspätungen im mittleren Rahmen möglich ist. So können dauerhaft zu

erwartende bedeutende Unregelmäßigkeiten im Untersuchungsraum, z.B. durch den Ausbau der BETUWE-Route, ausgeglichen werden.

- Möglich ist aufgrund einer zentralen Bedarfssteuerung auch die Bedienung dünn besiedelter Bereiche.
- Ab Samstagnachmittag und an Sonntagen Einsatz des gleichen Systems zu bestimmten Zeiten, an diesen Tagen in beiden Fahrtrichtungen.

Mögliche Ankerpunkte für solche Linien des Abendverkehrs könnten sein:

- Dinslaken: Bahnhof und Neutorplatz
- Voerde: Bahnhof, Rathausplatz sowie Friedrichsfeld Bf
- Wesel: Bahnhof, Mathenakreuz, Großer Markt
- Hamminkeln: Bahnhof, Dingden Bf, Hamminkeln Markt, Meerhoog Bf
- Hünxe: Rathaus
- Schermbeck: Rathaus
- Xanten: Bahnhof, Dom und Rathaus
- Alpen: Adenauerplatz, Bahnhof
- Sonsbeck: Neutorplatz
- Rheinberg: Bahnhof und Rathaus, eventuell Bahnhof Millingen
- Kamp-Lintfort: Neues Rathaus, ab 2021 Bahnhof
- Moers: Bahnhof und Königlicher Hof
- Neukirchen-Vluyn: Vluynner Platz und Neukirchen Sparkasse

Von diesen Startpunkten aus verkehren bedarfsorientiert 1 bis 4 Fahrzeuge, die flexibel den Bedarf der Fahrgäste abdecken. Ist der Bedarf erhöht, so sind gegebenenfalls Taxen hinzuzuziehen. Ist der Bedarf geringer, so können Fahrgäste zwecks zügigerer Beförderung verteilt werden. Auf stark befahrenen Linien wird weiterhin Standardlinienverkehr durchgeführt.

Eine Umsetzung des Systems kann aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nur in Zusammenarbeit und nur mit Zustimmung der hier aktuell tätigen Verkehrsunternehmen erfolgen. Die Systeme sind bestmöglich mit der Maßnahme Mobilstationen zu koppeln, um im Zweifel eine Weiterfahrt auch außerhalb der Wirkungsbereiche des Bedarfsverkehrs sicherzustellen.

Das System wäre damit eine Mischform aus flexibler Bedienung und konventionellem Linienverkehr.

Z.B. abends: Quelle konventionell (1 bis 3 Haltestellen), Ziel On-Demand (Verteilung auf alle Haltestellen in bestimmten Zielbereichen, ggf. Haustürbedienung).

Daraus resultiert eine hohe Verlässlichkeit und Qualität für den Kunden bei vertretbarer Wirtschaftlichkeit. Insbesondere stärkt das System den vorhandenen ÖPNV und erstellt keine Parallelstrukturen zu diesem. Weiterhin wird das Taxi-Gewerbe nicht konkurrenziert.

Am Beispiel der Stadt Hamminkeln wird nachstehend ein Planungsansatz für das System in der Nebenverkehrszeit detailliert dargestellt.

Insgesamt verkehren im Regelfall drei Fahrzeuge, von welchen das erste die Bedienung des Hauptortes, seiner umliegenden Streusiedlungsbereiche und der Ortslagen Ringenberg und Brünen durchführt, während das zweite Fahrzeug Dingden und seine Umgebung, sowie den Bereich Loikum/Wertherbruch bedient. Ein drittes Fahrzeug deckt Mehrhoog ab und stellt zusätzlich eine Verbindung dieses Ortsteils mit dem Hauptort her. Das Prinzip ist nachstehend auf der Karte ablesbar.

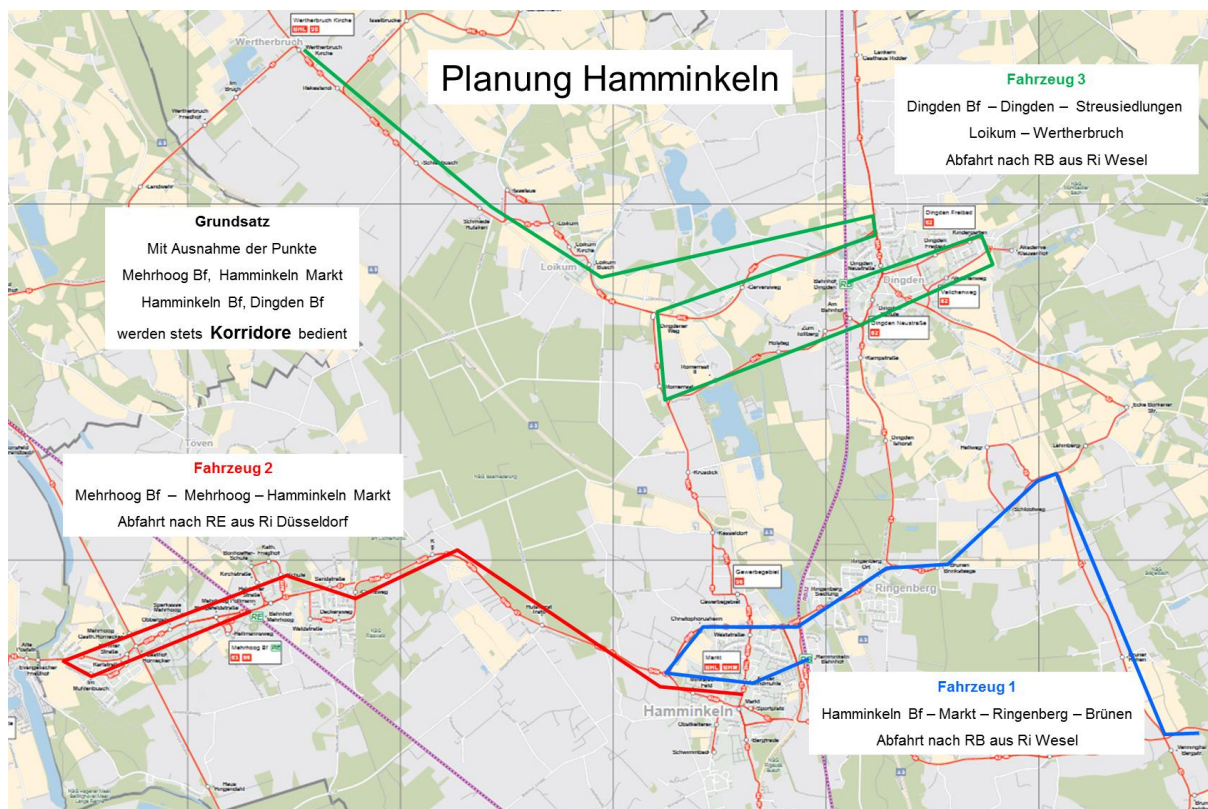


Abbildung 62: Darstellung einer möglichen Bedienung im Spätverkehr, Bsp. Hamminkeln

Für die Linie 1 (blau) ist beispielhaft die Korridorbedienung dargestellt. Die Linien 2 (grün) und 3 (rot) sind nur mit grober Linienführung skizziert, decken aber real die übrigen Bereiche der Stadt Hamminkeln mit ihrem Korridor ab.

Alle drei Linien sind fahrplantechnisch mit Bahnhöfen verknüpft, das heißt sie verkehren einige Minuten nach der Ankunft der Schienenverkehrsangebote besser aus Richtung Wesel. Im Falle der Bahnhöfe Hamminkeln und Dingden sind dies die Ankunftszeiten des Bocholters (Regionalbahn RB 32), in Mehrhoog die des Rhein-IJssel-Express RE 19. Vom jeweiligen Bahnhof aus wird der im Bereich des Bahnhofs liegende Hauptort direkt angefahren. Ab hier beginnt eine bedarfsorientierte Korridorbedienung zur qualitativ hochwertigen Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltigen Verkehrsangeboten. Auch ohne eine Beförderung von Haustür zur Haustür wird eine hohe Qualität der Er-

schließung erreicht. Dies geschieht durch die Einrichtung einer Vielzahl zusätzlicher Haltestellen. In Hamminkeln existiert bedingt durch das AST-System bereits eine recht hohe Haltestellendichte. Die drei Fahrzeuge decken alle Haltestellen des Stadtgebietes ab. Grundsätzlich ist jede Haltestelle einer Linie zugeordnet, aufgrund der Flexibilität des Systems sind hier aber auch Ausnahmen möglich, insbesondere um Unregelmäßigkeiten bei der Nachfrage wirtschaftlich und zugleich ideal für die Fahrgäste abzufedern. Die Fahrzeuge verkehren entweder auf dem gleichen Korridor wie auf dem Hinweg wieder zurück zum Bahnhof, alternativ kann auch eine Direktfahrt stattfinden, je nach zur Verfügung stehender Zeit.

Grundsätzlich ist vorgesehen, dass die Fahrzeuge zwar in Bezug auf die Quellen und Ziele der Fahrgäste bedarfsorientiert verkehren, sie aber mindestens in gewissen Zeitlagen permanent verkehren zu lassen, ohne dass Fahrgäste die Fahrten bestellen müssen. Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage ohnehin ausreichend ist, um eine bedeutende Quote an entfallenden Fahrten zu realisieren. Vorstellbar ist ein Anschluss an alle Züge des Schienenpersonennahverkehrs, das heißt das Ende der Betriebszeit der Kleinbusse liegt im Bereich zwischen 23.00 und 1.00 Uhr. Die Umstellung des Systems vom Linienverkehr auf die Kleinbusse kann flexibel erfolgen. In der Regel bietet sich die Zeit im Bereich von 20.00 Uhr an, in der die Nachfrage im Kreis Wesel normalerweise deutlich zurückgeht.

Die folgende Darstellung zeigt am Beispiel der Linie 1 das System der Korridorbedienungs noch einmal beispielhaft auf.

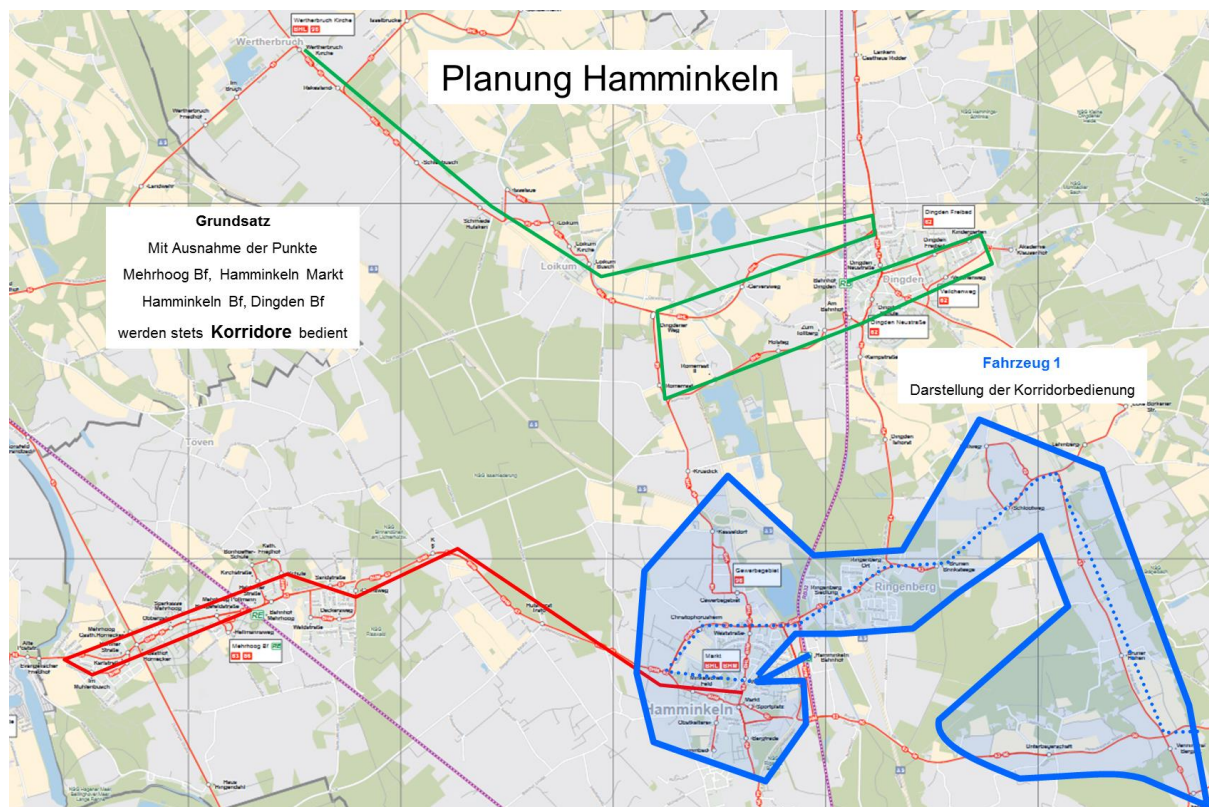


Abbildung 63: Darstellung der Korridorbedienungs für die Linie 1 in Hamminkeln

Das möglicherweise anzustrebende System für die Nebenverkehrszeit des ÖPNV im Kreis Wesel erfordert eine Ergänzung oder Änderung im Nahverkehrsplan und zahlreiche intensive Abstimmungsprozesse. Des Weiteren ist die Form der Leistungsvergabe und der Finanzierung zu klären. Vor dem Hintergrund der notwendigen Fahrzeugneubeschaffung und mit Sicherheit entstehender zusätzlicher Kosten pro Jahr, ist davon auszugehen, dass das System nicht kurzfristig realisiert werden kann. Das Mobilitätskonzept zeigt diesen Weg dennoch auf, da hiermit ein Sprung in der Qualität des Verkehrsangebotes in der Nebenverkehrszeit erreichbar erscheint, der dennoch wirtschaftlich ohne Konkurrenz zum Taxigewerbe und unterstützend für den gesamten Tages-ÖPNV möglich ist. Mit einer Umstellung auf ein solches System wäre der ÖPNV im Kreis Wesel auch für die Zukunft gut aufgestellt, zumal sich Fahrzeuge und Einsatzsystem tagsüber auf Räume schwacher Nachfrage übertragen lassen, womit auch hier wiederum eine Verbesserung für die abseits des guten ÖPNV-Angebots lebende Bevölkerung möglich ist. Zugleich wird der im Rahmen der Mobilitätsbefragung ganz klar erkennbare bedeutendste Wunsch erfüllt, nämlich die deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende.

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens angeregte Einbindung privater Anbieter für die On-Demand-Verkehre ist grundsätzlich nicht möglich, da On-Demand-Verkehr ein ÖPNV-Angebot darstellen und nur durch die konzessionierten Unternehmen durchgeführt werden können. Andernfalls besteht nach unserer Einschätzung keine Aussicht auf Genehmigung dieser Verkehre. Die Einbindung der Privatwirtschaft ist jedoch dadurch gewährleistet, dass die Unternehmen in der Regel für On-Demand-Verkehre die Zusammenarbeit mit dem Taxigewerbe suchen und hier entsprechende Lösungen gefunden werden.

Das Taxigewerbe wird im Übrigen durch die hier aufgezeigte Planung weniger konkurrenziert als in vielen bisher angelegten On-Demand-Verkehren. Dies liegt daran, dass grundsätzlich keine Haustürbeförderung vorgesehen ist, sondern eine von Haltestelle zu Haltestelle-Bedienung angestrebt wird. Damit besteht ein entscheidender Unterschied zum privaten Taxiverkehr, der auch gewünscht ist. Die Zusammenarbeit mit den Taxiunternehmen ist zur Durchführung erfolgreicher On-Demand-Verkehre notwendig. Insofern muss hier eine Aufgabenteilung bestehen bleiben, mit der auch das Taxigewerbe gut leben kann. Eine vollständige Individualisierung der Fahrtrouten im On-Demand-Verkehr würde den Strukturen im Taxiverkehr zu sehr ähneln. Der Konzeptvorschlag des Mobilitätskonzepts stärkt dagegen den ÖPNV.

8. Gesamtbetrachtung

Eine besonders wichtige Funktion des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel liegt im Bereich der Koordination von verkehrlichen Planungen im Kreisgebiet. Dieser Bereich ist in allen Mobilitätskonzepten grundsätzlich ein wichtiges Thema und einer der Punkte, mit denen ein Mobilitätskonzept über die üblichen verkehrlichen Planungen hinausgeht. Die Beteiligung der Kommunen hat aufgezeigt, dass auch gerade in diesem Bereich ein wichtiges Arbeitsergebnis des Mobilitätskonzeptes zu sehen ist. Im Rahmen der Beteiligung zum Mobilitätskonzept wurde sowohl ein Austausch zwischen den Kommunen untereinander als auch zwischen den Kommunen und dem Kreis Wesel zu diesem Thema begonnen. Von den Kommunen wurde der Wunsch geäußert, diesen Austausch in einen regelmäßigen Austausch zu überführen und in einem Rhythmus, der beispielsweise bei sechs Monaten liegen könnte, permanent fortzuführen. Damit können regionale und überregionale Planungen zielführender koordiniert werden und die kommunalen Planungen können sich entsprechend an den gemeinsamen Vereinbarungen ausrichten. Des Weiteren ist es durch einen Austausch auch möglich, Fehlplanungen zu vermeiden, die auf einen Mangel an Kommunikation aufgrund von Zuständigkeiten oder fehlenden Plattformen zurückzuführen sind. Der Kreis Wesel betrachtet es daher als seine Aufgabe, entsprechende Treffen zu organisieren und den regelmäßigen Austausch zwischen den Fachleuten herbeizuführen, der sich im Idealfall auf konkrete, planerische Vorhaben bezieht, Schwerpunkte setzt und ergebnis- und maßnahmenorientiert arbeitet, ohne dabei den Gesamtblick aus den Augen zu verlieren.

In diesem Zusammenhang wurde vom Kreis Wesel der Koordinierungskreis Mobilität eingerichtet. Bezüglich der Zuständigkeiten ist für diesen ein klarer Rahmen gesetzt. Die einzelnen Fach-Themen können jeweils aktuell auf die Tagesordnung gesetzt werden. Es werden sowohl Themen behandelt, die die Kommunen vorschlagen, als auch solche, die Anliegen des Kreises sind.

9. Beteiligungsverfahren

Im November 2018 wurden den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel erste Ergebnisse vorgestellt. Aus der Diskussion heraus haben sich viele Anregungen ergeben. Herauszuheben sind folgende:

- Der Kreis soll dem Mobilitätskonzept ein Ziel/eine Vision voranstellen.
- Das Konzept soll möglichst langfristig angelegt sein.
- Bereits vorhandene kommunale Konzepte sollen Berücksichtigung finden.
- Der Kreis Wesel soll bei grenzüberschreitenden Problemen vermitteln.

- Der Kreis Wesel könnte für die Kommunen eine Stimme sein gegenüber dem Land (Straßen NRW) und Bund sowie als Multiplikator fungieren.
- Künftige regelmäßige Treffen könnten den Austausch (z.B. zu Fördermöglichkeiten) und die Zusammenarbeit fördern.
- Gewünscht wurde die Planung von Maßnahmen, die umgesetzt werden, nicht ein Mobilitätskonzept für die Schublade.
- Betreibermodell für Fahrradverleih und -boxen aufnehmen (Beispiel Düren: Betrieb über eine vorhandene Gesellschaft des Kreises oder den Erbauer der Anlagen gewährleisten)
- On-Demand-Verkehre aufnehmen – evtl. Pilotprojekte in ein oder zwei Kommunen
- betriebliches Mobilitätsmanagement ins Mobilitätskonzept aufnehmen
- außerhalb der Dienstzeiten städtischen Fuhrpark / E-Autos zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung stellen
- Praxisstunden fürs Carsharing, um Zugangshemmnisse abzubauen

Die Anregungen haben Eingang in das Konzept gefunden.

Im Dezember 2018 wurde der Arbeitsstand zum Mobilitätskonzept dem "Runden Tisch ältere Menschen im Kreis Wesel" (RTäM) vorgestellt. Auch hier wurde lebhaft diskutiert und Ziele und Inhalte des Konzepts sehr positiv gesehen. Der Gutachter ist mit dem Gremium im Austausch in Bezug auf weitere Verbesserungen. Ein bedeutender Wunsch aus dieser Runde ist die bereits seit langem verfolgte Idee von Fahrplanaushängen mit größerer Schrift.

Die Beteiligung der Bevölkerung fand über eine Online-Befragung statt und wurde intensiv genutzt. Ihr ist ein eigenes Kapitel (Kapitel 5) gewidmet.

Auch die Verkehrsunternehmen waren in den Abstimmungsprozess eingebunden.

Sämtliche Arbeitsschritte dieses Konzeptes wurden von der in Kapitel 1 beschriebenen Lenkungsgruppe begleitet.

Nach Vorliegen der vorläufigen Entwurf-Fassung wurde die erneute Beteiligung dieser Stellen sowie weiterer interner und externer Fachleute und Verbände, die mit dem Thema Mobilität befasst sind durchgeführt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde von einigen Kommunen ein zu knapp gehaltenes Beteiligungsverfahren bemängelt. Hierzu ist jedoch darauf hinzuweisen, dass genau dies der Hintergrund zur Einrichtung des "Koordinierungskreises Mobilität" war, wo auch kommunale Anregungen detailliert besprochen und geplant werden können. Insbesondere beim Austausch von Erfahrungen oder Mustern für Förderanträge können die Kommunen untereinander und in der Beziehung zum Kreis Wesel künftig profitieren. Die Ergebnisse der Arbeit an LEADER-Konzepten in der Region wurden weitgehend berücksichtigt, insbesondere zu den Bereichen Mobilstationen und Nahverkehr im ländlichen Raum.

Eine breite Diskussion ergab sich sowohl in der politischen Abstimmung des Mobilitätskonzeptes als auch bei der Beteiligung der Städte und Gemeinden zur Frage des Modalsplit im ÖPNV. Die Spanne der Anregungen zu diesem Thema reichte von der Einschätzung, dass eine Erhöhung von 2% auf 3% und somit eine Steigerung der Nachfrage um 50% weder mit den im Mobilitätskonzept dargestellten Maßnahmen noch generell erreichbar ist. Diese Einschätzung stammt noch aus der Zeit vor der Corona-Krise, die naturgemäß die Frage der ÖPNV-Nutzung noch einmal erheblich in Frage stellt und zu anderweitigen Betrachtungsweisen führen wird. Den meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmern an dieser Diskussion war hingegen das Ziel, den ÖPNV von 2% auf 3% an den Gesamtwegen zu bringen, erheblich zu konservativ. Viele Akteure sind der Auffassung, dass 10% ÖPNV Anteil an den Wegen ein Minimum darstellt, welches als Ziel erreicht werden muss. Hierzu ist anzumerken, dass die Erhöhung des ÖPNV-Anteils mehr als wünschenswert ist. Dazu sind allerdings folgende Voraussetzungen notwendig:

- Ein erheblich ausgeweitetes und zuverlässigeres Angebot im Schienenverkehr, welcher als Kern einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung vorhanden sein muss, um überhaupt Maßnahmen im Busverkehr und über Mobilstationen im Zulauf erfolgreich realisieren zu können. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft durch den VRR und der Abhängigkeit von Landes- und Bundesmitteln kann der Kreis Wesel diesen Bereich nur geringfügig beeinflussen
- Die Leistungen im Busverkehr müssten in diesem Zusammenhang sehr erheblich erhöht werden. Dies wäre mit hohen dauerhaften Ausgleichszahlungen verbunden und würde eine europaweite Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Kreis Wesel erfordern. Dies ist so im Nahverkehrsplan derzeit nicht vorgesehen

Zu berücksichtigen ist in der Diskussion zum Modalsplit allerdings, dass der Anteil an den Wegen nicht die Verkehrsarbeit widerspiegelt. So sind Wege mit dem Kraftfahrzeug und dem ÖPNV deutlich kilometerintensiver als ein durchschnittlicher Weg mit dem Fahrrad und ein durchschnittlicher Weg, der zu Fuß zurückgelegt wird. Der Anteil des ÖPNV an den Wegen, der derzeit nur bei 2% liegt, wird positiv relativiert, wenn man die Verkehrsleistung in Kilometern zugrundelegt. In Bezug auf die Personenkilometer ist der Anteil naturgemäß deutlich höher. Dennoch bleibt festzuhalten, dass der Modalsplit ÖPNV im Kreis Wesel in einem sehr niedrigen Bereich liegt, der weniger durch das Verkehrsangebot als vielmehr in den gegebenen geographischen und historischen Strukturen seine Begründung findet.

Eine Umkehrung in Richtung Wachstum ist jederzeit möglich, erfordert aber erhebliche Anstrengungen, die über das, was die Kommunen und der Kreis leisten können, deutlich hinausgehen. Positive Signale in diese Richtung sind durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Moers - Kamp-Lintfort erfolgt, durch eine Ausweitung des Leistungsangebotes zwischen Moers und Duisburg im Schienenverkehr und Steigerungen der Kapazität auf einigen Strecken. Es ist

zu hoffen, dass die Neuausschreibung der Verkehrsleistungen des Niederrhein-Netzes hier noch einmal ein deutliches Plus bringen wird. Auch im Bereich der schnellen Busverbindungen ist der VRR derzeit aktiv und prüft die Möglichkeit, Schnellverbindungen mit Zuschüssen aus Landesmitteln zu realisieren. Darauf aufbauend kann der Kreis Wesel die Verkehrsangebote entsprechend ergänzen, was mit ersten Projekten im On-Demand-Bereich und der schrittweisen Einführung zusätzlicher Schnellbusverbindungen auch bereits geschieht.

10. Ausblick

Das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel endet nicht mit dem hier vorgelegten Bericht und der Beschlussfassung des Kreistages. Ganz im Gegenteil versteht sich dieser als Anstoß für einen Prozess der über die nächsten Jahre den Kreis Wesel und seine Kommunen bei der Planung und Abstimmung von verkehrlichen Maßnahmen unterstützen soll. Mit der Einrichtung des Koordinierungskreises Mobilität wurde hierzu der wichtigste Meilenstein gesetzt. Letztlich können alle vom Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Themen hier auch weiter vertieft und diskutiert werden. Nach und nach können somit wichtige Maßnahmen im Bereich Mobilität umgesetzt werden und dies koordiniert und unter Vermeidung von Reibungsverlusten. Die Kommunen können so von der Arbeit des Kreises profitieren und umgekehrt. Insbesondere ist eine Plattform zum Austausch auch zwischen den Kommunen geschaffen.

Grundsätzlich kann, vor dem Hintergrund der Diskussion um den Klimawandel, der Bevölkerungspyramide und den immer höheren Ansprüchen der Bevölkerung, der Weg der nachhaltigen Mobilität positiv gesehen werden. Daraus werden langfristig auch die Auswirkungen der Corona-Krise nichts ändern, was sehr wohl aber kurz- und mittelfristig der Fall sein dürfte.

Zum Ende des Beteiligungsverfahrens hat sich durch die Corona-Pandemie jedoch eine erhebliche Veränderung der Rahmenbedingungen ergeben, auf die zum Abschluss dieses Konzeptes eingegangen werden muss.

Bedingt durch die Corona-Krise ist davon auszugehen, dass sich zahlreiche Rahmenbedingungen ändern. Als sicher gelten kann

- eine deutlich gesunkene Nachfrage im SPNV,
- eine drastisch gesunkene Nachfrage im Busverkehr des Untersuchungsraums,
- die daraus resultierenden dramatischen finanziellen Folgen für die Verkehrsunternehmen,
- eine zu erwartende finanzielle Schlechterstellung der Städte und Gemeinden.

Diese Entwicklungen werden den Zielen des Mobilitätskonzepts auf jeden Fall schaden, da ein leistungsfähiger ÖPNV die Grundlage nachhaltiger Mobilität im Bereich über mittlere und längere Entfernungen darstellt. Die Finanzlage der Kommunen könnte zu Verzögerungen beim Ausbau der Infrastruktur führen. In diesem Konzept sind hier insbesondere die Schwerpunkte „Ausbau von Radwegen und Mobilstationen“ ein Thema, welches erhebliche Investitionen erfordert.

Klar erkennbar ist eine deutliche Zunahme des Fuß- und vor allem des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass weite Teile dieser verkehrlichen Zunahme auch nach der Corona-Krise erhalten bleiben. Möglicherweise rekrutiert sich ein größerer Teil des Personenkreises aber aus denjenigen, die aktuell nicht mehr den ÖPNV benutzen. Soweit erkennbar hat die Benutzung von Kraftfahrzeugen nur im geringen Maße nachgelassen und wird nach Aufhebung der Einschränkungen ein größeres Volumen einnehmen als vor der Krise. Insofern ergibt auch der Blick auf die Nahmobilität ein leicht zwiespältiges Bild. Eindeutig wird aber mittel und langfristig die Zahl der Personen zunehmen, die vermehrt mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs sind. Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird dadurch verstärkt auf die Probe gestellt. So ergibt sich trotz möglicherweise schwieriger Finanzierung mindestens an dieser Stelle ein weiter erhöhter Bedarf, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und dies unter Beachtung möglicherweise längerfristiger Hygieneanforderungen zur Bewältigung dieser oder künftiger Gesundheitskrisen.

In Bezug auf den ÖPNV im Kreis Wesel dürfte die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen dazu führen, dass die vorhandenen Verluste ausgeglichen werden müssen, damit die Verkehrsunternehmen überleben und die Verkehrsangebote weiterhin sicherstellen können. Möglicherweise ist im gesamten ÖPNV-Bereich aber auch als mittel- und langfristige Entwicklung denkbar, dass trotz zunächst etwas geringerer Nachfrage die Kapazitäten erheblich erhöht werden müssen, um Ansteckungsgefahren in überfüllten Zügen und Bussen künftig zu vermeiden und allen Fahrgästen mehr Platz einzuräumen. Auch diese Maßnahme, die sicher auch zahlreiche heutige Fahrgäste sehr begrüßen würden, erfordert einen erheblichen Aufwand im investiven Bereich und erzeugt dauerhafte Kosten.

Somit wird im Zusammenhang mit der Corona-Krise deutlich, dass sich eine schnelle Umsetzung weiter Teile des Konzepts möglicherweise zeitlich verzögert. Andererseits wird deutlich, dass auch die aktuellen Herausforderungen deutliche Verbesserungen im Bereich der Mobilitätsangebote erfordern. In diesem Sinne bleibt das Mobilitätskonzept mit seinen Maßnahmen wertvoll und für den begonnenen intensiveren Austausch zwischen dem Kreis Wesel und seinen Mitgliedskommunen hilfreich.

Die Auswirkungen des **Klimawandels** dürften mittelfristig die der aktuellen Krise übersteigen und das Gegensteuern ist ebenso notwendig, wie es vor der Corona-Krise war. **Flexibilität** im Mobilitätskonzept ist vermehrt die absolute Voraussetzung dafür, dass der Transport von Menschen und Gütern leistungs-

fähig bleibt, unsere wirtschaftlichen Grundlagen sichert und die persönlichen Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigt. Die **Vernetzung** des Verkehrsangebotes schreitet permanent voran und wird eine technische Entwicklung auch im Bereich der Mobilität begründen, die schon in einigen Jahren rückblickend als Quantensprung empfunden werden wird.

Daher bleibt das

Mobilitätskonzept des Kreises Wesel
Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

hochaktuell.

11. Anlage