

Klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn

Juli 2019

Klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn

Juli 2019

Bearbeitung:

M. Sc. Marina Dering
Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

Runge IVP

Ingenieurbüro für
Integrierte Verkehrsplanung
Düsseldorfer Straße 132
D-40545 Düsseldorf
Tel. 0211-553350
Fax 0211-553558
Mail info@runge-ivp.de
www.runge-ivp.de

INHALT

1	Einleitung	1-1
1.1	Arbeitsschritte	1-2
1.2	Beteiligungskonzepte	1-4
1.3	Vorliegende Konzepte und Maßnahmenansätze	1-6
1.3.1	Verkehrsentwicklungsplan VEP 2004	1-6
1.3.2	Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel	1-7
1.3.3	Ergänzende und Sensibilitäts-Maßnahmen	1-9
2	Bestandsaufnahme und Problemanalyse	2-1
2.1	Nutzungsstruktur	2-1
2.2	Strukturdaten und Pendlerströme	2-6
2.3	Grundstrukturen des Verkehrs	2-8
2.3.1	Kfz-Verkehr	2-8
2.3.2	ÖPNV	2-10
2.3.3	Radverkehr	2-14
2.3.4	Fußwegenetz	2-18
2.4	Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr	2-19
2.4.1	Kfz-Verkehrsaufkommen	2-21
2.4.2	Entwicklung der Verkehrsbelastungen	2-22
2.5	Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen	2-23
2.5.1	Passantenbefragungen Neukirchen und Vluyn	2-23
2.5.2	Schülerbefragung am Schulzentrum	2-27
2.5.3	Internetbeteiligung	2-28
2.6	Zusammenstellung der Mängel und Konflikte	2-30
3	Leitbild der Verkehrsentwicklung	3-1
3.1	Das Oberziel einer Reduzierung der CO ₂ -Emissionen	3-2
3.2	Werteziele	3-2
3.3	Handlungsziele	3-3
4	Fahrradverkehr	4-1
4.1	Zielkonzept	4-1
4.2	Gestaltungsgrundsätze für Radverkehrsanlagen	4-3
4.3	Die Einbindungen N-V in das Regionale Radwegenetz	4-11
4.4	Radverkehrsverbindungen Neukirchen-Vluyn	4-15
4.5	Zukünftiges Radwegenetz	4-19
4.5.1	West-Ost-Radhauptverbindung Vluyn-Moers auf der L 140	4-22
4.5.2	West-Ost-Radhauptverbindung Vluyn-Moers auf der Bahntrasse	4-30
4.5.3	Nord-Süd-Radverbindung Kamp-Lintfort - Krefeld	4-32
4.5.4	Nord-Süd-Radverbindung Genend - Neukirchen - Kapellen	4-35
4.5.5	Innerstädtische Radverbindungen	4-40
4.5.6	Maßnahmenkonzept	4-44
4.6	Fahrradabstellanalgen	4-49

4.7	Handlungskonzept	4-52
5	Nahmobilität in den Ortskern	5-1
5.1	Planungsgrundsätze für den Fußgängerverkehr	5-1
5.2	Zielsetzung	5-3
5.3	Ortskern Neukirchen	5-3
5.4	Ortskern Vluyn	5-6
5.5	Niederberg / Dicksche Heide	5-13
5.6	Maßnahmen	5-14
5.7	Handlungskonzept	5-16
6	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	6-1
6.1	Planungsgrundsätze	6-1
6.2	Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	6-7
6.3	Schnellbuslinienkonzept	6-12
6.4	Buslinienkonzept, Variante 1	6-20
6.5	Buslinienkonzept, Variante 2	6-22
6.6	Nachtexpress-Buslinienkonzept	6-25
6.7	Alternative Bedienungsformen	6-26
6.7.1	Bürgerbus	6-26
6.8	Maßnahmen	6-32
7	Straßennetz 2030	7-1
7.1	Hierarchisches Straßennetz	7-1
7.2	Maßnahmen im Straßennetz	7-3
7.2.1	Einzelmaßnahmen	7-3
7.2.2	Handlungskonzept	7-7
8	Intermodale Verknüpfungspunkte	8-1
8.1	Mobilitätsformen	8-2
8.2	Verknüpfte Mobilitätsformen	8-5
8.2.1	Mobilitätspunkte	8-5
8.2.2	Mobilitätsstationen	8-5
8.2.3	Mobilitätszentrale	8-6
8.3	Intermodale Verknüpfungspunkte in Neukirchen-Vluyn	8-7
8.4	Maßnahmen	8-13
8.5	Handlungskonzept	8-13
9	Mobilitätsmanagement	9-1
9.1	Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation	9-2
9.2	Kommunales Mobilitätsmanagement	9-3
9.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	9-4
9.4	Schulisches Mobilitätsmanagement	9-6
9.5	Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement	9-8
9.6	Handlungskonzept	9-10

10 Controlling 10-1

11 Handlungskonzept 11-1

Anlagen

1 Einleitung

Eine klimafreundliche Verkehrsplanung steigert vor allem die Lebensqualität, eröffnet mehr Raum für den Menschen, bietet mehr Sicherheit im fließenden Verkehr, reduziert den Verkehrslärm und trägt zu einer sauberen Luft bei. Um klimafreundliche Mobilität zu fördern, sind Veränderungen beim Straßenverkehr und Personenverkehr erforderlich.

Die Stadt Neukirchen-Vluyn erstellte 2013/2014 ein integriertes Klimaschutzkonzept. Oberstes Ziel des Konzeptes ist die Reduzierung der CO₂-Emission im Stadtgebiet. Bei der Bilanzierung von Energie und Emissionen wurde festgestellt, dass der Sektor Verkehr die größten Anteile beim Endenergieverbrauch und den daraus resultierenden CO₂-Emissionen verursacht. Das Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ bildet somit einen wichtigen Baustein, um die quantitativen und qualitativen Klimaschutzziele der Stadt Neukirchen-Vluyn zu erreichen. Diese sehen bis zum Jahr 2022 eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 10 % und bis zum Jahr 2030 um 20 % (bezogen auf das Basisjahr 2011) vor. Im Handlungsfeld „Klimafreundlichen Mobilität“ werden die folgenden Maßnahmen berücksichtigt:

- Erstellung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes,
- Schaffung von Sicherheit und Komfort auf den Radwegen,
- Stärkung der klimafreundlichen Nahmobilität (aktiv in der AGFS e.V. mitwirken),
- Förderung neuer Technologien (Infrastruktur für die Autos von morgen),
- Stadt als Vorbild für die Nutzung der E-Mobilität (die Stadtverwaltung fährt elektrisch),
- Schaffung der Rahmenbedingungen für klimafreundliche Mobilität,
- Optimierung und Ausbau des ÖPNV und SPNV (Die Bahn kommt zurück?!),
- Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung als Basis (Bewusst mobil),
- Bewussteres Fahrverhalten (Vollgas Spritsparen).

Bereits der Verkehrsentwicklungsplan¹ der Stadt Neukirchen-Vluyn aus dem Jahr 2004 (VEP 2004) definiert eine „Zeitgemäße Mobilität“ als Leitlinie der Verkehrsplanung und fasst dazu die folgenden Ziele:

- Stärkung des SPNV und ÖPNV,
- Förderung des Ausbaus der Fuß- und Radwegenetze,
- Unterstützung der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
- Förderung der Verbesserung des Verkehrsflusses unter Beachtung von ökologischen Gesichtspunkten.

¹ R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner: Verkehrsentwicklungsplan Neukirchen-Vluyn, 2004

Sukzessive hat die Stadt Neukirchen-Vluyn das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans abgearbeitet, sodass wesentliche Maßnahmen umgesetzt sind. Auf der Basis des Verkehrsentwicklungsplans soll nunmehr ein weitergehendes, klimafreundliches Mobilitätskonzept erstellt werden. Insbesondere gilt es, die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, die Elektromobilität sowie die Mobilität mit öffentlichen Transportmitteln zu fördern, die Verkehrssituation im Stadtgebiet zu verbessern und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürgerinnen und Bürger zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren.

Im vorliegenden Abschlussbericht sind die Untersuchungsschritte sowie die Ergebnisse zum klimafreundlichen Mobilitätskonzept zusammen gestellt. Folgende Handlungsschwerpunkte wurden im klimafreundlichen Mobilitätskonzept betrachtet:

- Ein Radverkehrskonzept,
- ein ÖPNV-Konzept,
- ein Konzept für intermodale Verknüpfungspunkte,
- Nahmobilitätskonzepte für die Ortskerne von Vluyn und Neukirchen.

1.1 Arbeitsschritte

Die Untersuchung zur Erarbeitung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes erfolgt in den klassischen Stufen Zustandsanalyse und –bewertung, Leitbild und Ziele, Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung (siehe **Bild 1-1**). Der Fokus liegt auf der Betrachtung der klimaneutralen Mobilität (Fuß- und Fahrradverkehr) sowie dem öffentlichen Personennahverkehr.

- **Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse:** Die Stadt- und Siedlungsstruktur und die vorhandenen Netze aller Verkehrsarten (Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr einschließlich Parken) werden aufgenommen und dargestellt. Durch Analyse vorliegender Strukturdaten und anhand des VEP 2004 wird die Verkehrsnachfrage in Neukirchen-Vluyn zahlenmäßig dargestellt. Das Verkehrssimulationsmodell, das für den VEP 2004 erstellt worden ist, wird anhand der vorliegenden Daten kalibriert. Die heutigen Verkehrsmengen im Straßennetz werden graphisch dargestellt. Die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel und Konflikte werden in einem Mängel- und Konfliktkataster aufgeführt.
- **Ziele und Leitbilder** sind die Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Neukirchen-Vluyn. Das Leitbild umfasst die künftigen Planungsziele für alle Verkehrsarten und steht in engem Zusammenhang mit den Zielen der Stadtentwicklung. Das Leitbild soll den zukünftigen verkehrspolitischen Handlungsrahmen der Stadt Neukirchen-Vluyn definieren und daher konsensfähig in Zusammenarbeit mit Rat, Verwaltung, Trägern öffentlicher Belange sowie Bürgern entwickelt, diskutiert und abgestimmt werden.

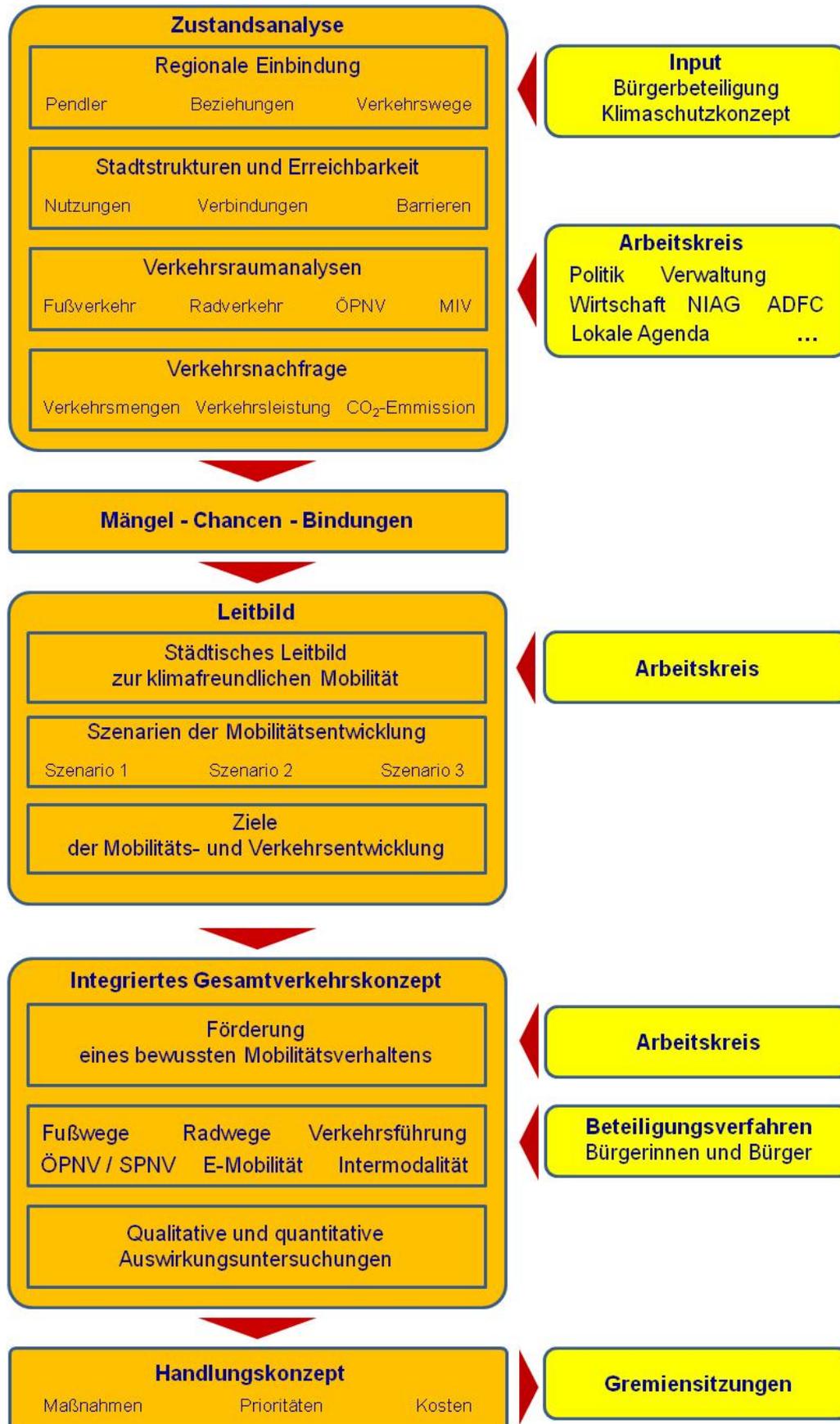


Bild 1-1: Vorgehensweise klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt NV

- **Konzepte und Maßnahmen** werden für die einzelnen Verkehrsarten auf der Grundlage der festgestellten Mängel und des Leitbildes entwickelt. Alle bestehenden verkehrlichen und städtebaulichen Planungen werden gegebenenfalls modifiziert und in das klimafreundliche Mobilitätskonzept einbezogen.
- Die **Einbeziehung der Öffentlichkeit** ist ein wichtiges Instrument für die Erarbeitung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes. Das klimafreundliche Mobilitätskonzept soll neben der Beseitigung der erkannten Mängel auch Möglichkeiten und Handlungskonzepte aufzeigen, mit denen die verkehrspolitischen Zielvorstellungen der Stadt Neukirchen-Vluyn umgesetzt werden können. Es ist daher notwendig, diese Ziele und mögliche Lösungsansätze in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, den zuständigen politischen Gremien, den Trägern öffentlicher Belange und nicht zuletzt der Bevölkerung zu entwickeln und zu gestalten. Diese Kooperation wird durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis gewährleistet, dem Vertreter der relevanten Ämter der Stadtverwaltung, Mitglieder der im Rat vertretenen Parteien, die Polizei, der NIAG als Betreiber des Busverkehrs, des ADFC sowie bürgerschaftliche Gruppen angehören.

1.2 Beteiligungskonzept

Das klimafreundliche Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn wird in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Neukirchen-Vluyn erarbeitet. In seiner Sitzung vom 20.06.2018 wurde der Stadtentwicklungsausschuss über die Vorgehensweise bei der Erstellung des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes informiert.

Projektbegleitend fanden mehrere Diskussionsrunden innerhalb einer städtischen Arbeitsgruppe mit den zuständigen Ämtern der Stadtverwaltung Neukirchen-Vluyn statt (Planungsamt, Tiefbauamt, Baubetriebshof, Ordnungsamt). Dabei wurden Erfahrungen ausgetauscht und die möglichen Maßnahmen sowie die Handlungsempfehlungen diskutiert.

Weiterhin wurden während der Zustandsanalyse eine Reihe von Expertengesprächen geführt über die Mobilität in Neukirchen-Vluyn, Mängel bei den Verkehrswegenetzen sowie über vergangene und aktuelle Untersuchungen und Planungen geführt:

- Heimat- und Verkehrsvereine von Neukirchen und Vluyn,
- Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG),
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC).

Der Sommer 2018 wurde für eine intensive Beteiligung der Bürgerschaft genutzt:

- In den Ortskernen von Vluyn und Neukirchen wurden insgesamt 768 Bürgerinnen und Bürger unter anderem nach ihrem Herkunfts- und Zielorten, den Zwecken ihres Aufenthalts und dem Verkehrsmittelwahlverhalten befragt.

- Bei der Internetbeteiligung INKA (Interaktive Kartenanwendung) über die städtische Homepage konnte die Bürgerschaft sowohl positive als auch negative Gegebenheiten sowie konkrete Mängel benennen und mit Markern auf einer Karte verorten. Von Juli bis September 2018 wurden insgesamt 167 Eingaben gemacht.

In einem projektbegleitenden Arbeitskreis zum klimafreundlichen Mobilitätskonzept fanden sich der Bürgermeister, Vertreter der im Stadtrat vertretenen Parteien und der relevanten Ämter der Stadtverwaltung, die Vertreter und Interessenverbände für die Mobilität im Stadtgebiet (sowie Vereine und Vertreter der Bürgerschaft zusammen (siehe **Bild 1-2**).

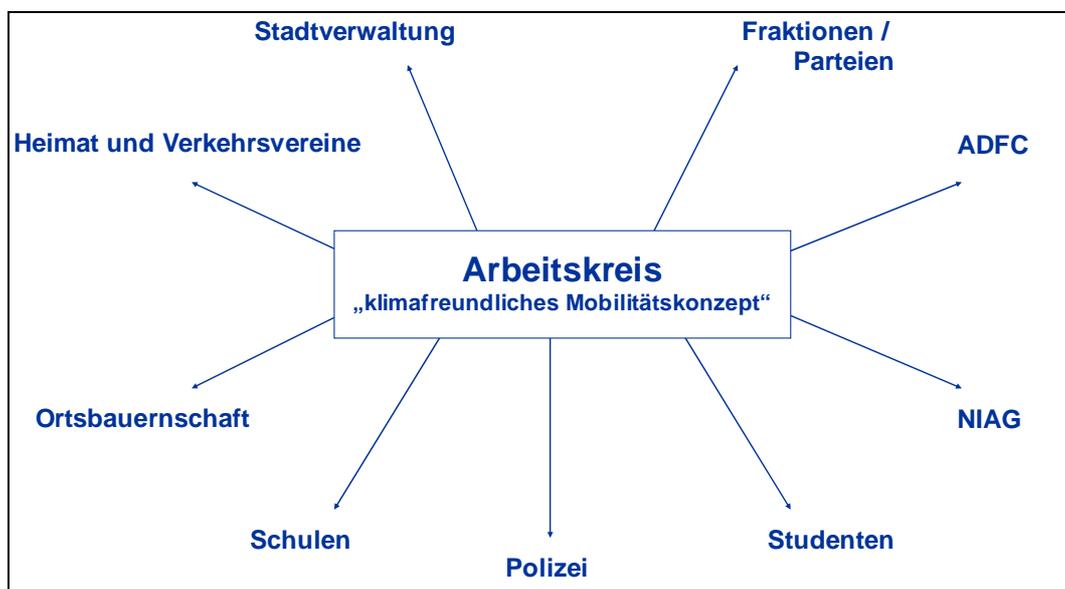


Bild 1-2: Zusammensetzung des AK Klimafreundliche Mobilität

Der Arbeitskreis trat dreimal zusammen:

- Am 08.10.2018 wurde der Arbeitskreis von den Gutachtern über die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen und der Bürgerbeteiligung informiert. Zusätzliche Mängel und Konflikte wurden aus der Sicht der Teilnehmer in das Verfahren eingegeben. Intensiv diskutiert wurde eine Wiederaufnahme der Planungen zur Reaktivierung der Niederrheinbahn zwischen Vluyn und dem Bahnhof in Moers.
- Am 05.12.2018 fand die zweite Sitzung des Arbeitskreises als Workshop statt. Nach einem Impulsvortrag von Herrn Martin Randelhoff von „Zukunft Mobilität“ aus Wuppertal, wurden vier Arbeitsgruppen mit jeweils etwa 10 Vertretern des Arbeitskreises gebildet. Anhand von vier fiktiven Einwohnern von Neukirchen Vluyn (einer Schülerin, einem Rentner, eine Arbeitnehmerin und einem Unternehmer) wurde das bestehende typische Mobilitätsverhalten in Neukirchen-Vluyn diskutiert. Die zentrale Fragestellung lautete: „Was muss geschehen, um das Mobilitätsverhalten von Bürgern und Bürgerinnen

zu ändern, damit vermehrt alternative Verkehrsmittel genutzt werden“. Aufbauend auf den Ergebnissen der Gruppenarbeit wurden konkrete Zielsetzungen formuliert.

- Am 16.05.2019 fand die dritte Sitzung des Arbeitskreises statt. Das Mobilitätskonzept unter anderem das Radverkehrskonzept, das ÖPNV-Konzept und das Konzept zur Entwicklung intermodaler Verknüpfungspunkte wurden von den Gutachtern vorgestellt. Zusätzliche Anregungen aus Sicht der Teilnehmer wurden in das Mobilitätskonzept eingearbeitet.

Das derart abgestimmte klimafreundliche Mobilitätskonzept wird am 11. September 2019 dem Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Neukirchen-Vluyn vorgestellt. Es ist beabsichtigt das Mobilitätskonzept im Herbst 2019 auf einer Bürgerinformationsveranstaltung einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.

1.3 Vorliegende Konzepte und Maßnahmenansätze

Die Förderung der klimafreundlichen Verkehrsarten wird im klimafreundlichen Mobilitätskonzept Neukirchen-Vluyn nicht zum ersten Mal betrachtet. Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2004 wurde bereits ein zentrales Konzept entwickelt, das die Förderung von klimafreundlichen Verkehrsarten beinhaltet. Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel beschäftigt sich unter anderem mit Angebotsverbesserungen im ÖPNV. Zudem sind bereits erste Maßnahmen, die eine klimafreundliche Mobilität fördern, in Neukirchen-Vluyn umgesetzt (z.B. Car-Sharing, E-Ladesäulen).

1.3.1 Verkehrsentwicklungsplan, VEP 2004

Im Zuge der Erstellung des VEP 2004² wurde das Themenfeld Mobilität und Verkehr vertieft betrachtet. Ein wesentliches Ziel der Stadt Neukirchen-Vluyn zum Bearbeitungszeitpunkt war, eine zeitgemäße Mobilität sicherzustellen. Im VEP 2004 wurde das Ziel „Zeitgemäße Mobilität“ konkretisiert und wurden Maßnahmen zu dessen Umsetzung erarbeitet.

Im Rahmen einer Haushaltsbefragung wurde unter anderem das Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung von Neukirchen-Vluyn, differenziert nach den Zielorten der Wege bzw. Fahrten festgestellt. Im Durchschnitt legte jede Bürgerin bzw. jeder Bürger 3,9 Wege am Tag zurück. Im Analysejahr 2001 wurden 30,5 % der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt; 5,5 % der Bürgerschaft nutzte den ÖPNV. Das meistgenutzte Verkehrsmittel bildete das Auto, das von 63 % der Befragten als Fahrer oder Mitfahrer verwendet wurde. Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes ist davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsverhalten nicht wesentlich verändert hat.

² R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner: Verkehrsentwicklungsplan Neukirchen-Vluyn 2004

Zur Umsetzung des Ziels einer „Zeitgemäßen Mobilität“ wurde im VEP 2004 ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept formuliert und vom Rat der Stadt Neukirchen-Vluyn beschlossen. Eine Reihe von Maßnahmen sind in den vergangenen Jahren umgesetzt worden. Dazu gehören die Einrichtung der Schnellbuslinien SB10 von Vluyn über Neukirchen nach Duisburg und die Buslinie Nr. 6 nach Niep / Luit. Weitere Umsetzungserfolge betreffen die Anlage von Radwegen und Radfahrstreifen, die Anlage von Querungshilfen und den Umbau der Niederrheinallee im Bereich der ehemaligen Zeche Niederberg. Weitere Maßnahmen befinden sich in der Überprüfung oder in der Vorplanung.

Ein wesentliches Ziel des VEP 2004 war die verkehrliche Verträglichkeit des neuen Stadtteils im Bereich Dicksche Heide auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Niederberg zwischen Vluyn und Neukirchen nachzuweisen. Nutzungskonzepte wurden gemeinsam mit der Ruhrkohle AG, der Stadt Neukirchen-Vluyn und den Stadtplanern entwickelt, Verkehrsprognosen erstellt und Erschließungskonzepte für alle Verkehrsarten erarbeitet. Auf der Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung und dem in den VEP 2004 integrierten Verkehrs- und Erschließungskonzeptes wurde die Bauleitplanung für das Neubaugebiet entwickelt.

Im Analysejahr 2018 des vorliegenden klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes ist ein Großteil des Wohngebietes nördlich der Niederrheinallee realisiert, während die Südfläche, mit kulturellen und gewerblichen Nutzungen aber auch Wohnen, in den kommenden Jahren entwickelt werden soll. Hier bietet sich großes Potential für eine Umsetzung des Verkehrskonzeptes unter der Zielsetzung einer klimafreundlichen Mobilität.

1.3.2 Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel

Der Kreis Wesel hat im Jahr 2017 seinen Nahverkehrsplan erarbeitet.³ Der Nahverkehrsplan soll für den Kreis Wesel als Aufgabenträger des ÖPNV eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden oder noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Neben Zielaussagen werden konkrete Maßnahmen für die einzelnen kreisangehörigen Städte genannt.

Im Nahverkehrsplan wird der Anteil des Busverkehrs an der Gesamtzahl der Wege und Fahrten (Modal-Split) im Kreis Wesel mit maximal 2 % abgeschätzt. Dabei speist sich diese Zahl etwa zur Hälfte durch den Schülerverkehr. Daraus wird deutlich, dass der ÖPNV im Kreis Wesel nur eine relativ untergeordnete Rolle im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger spielt. In seiner Zielsetzung strebt der Kreis Wesel einen ÖPNV-Anteil von ca. 3 % an. Um den Modal-Split im Kreis Wesel kurz-, mittel- und langfristig zu erhöhen, sind neue attraktive Ver-

³ *BVS Rödel & Pachan: Nahverkehrsplan des Kreis Wesel: Abschlussbericht 2017*

kehrsangebote notwendig. Ein zusätzliches Verkehrsangebot sollen Expressbuslinien liefern, die mit einzelnen Kursen auf weitgehend vorhandenen Linienwegen ein schnelleres Fahrtenangebot insbesondere zu den Berufspendlerzeiten (allerdings nicht während der Zeiten des Schülerverkehrs) schaffen.

Für die Stadt Neukirchen-Vluyn werden innerhalb des NVP die folgenden Maßnahmen entwickelt:

- Schaffung einer neuen Expressbuslinie über Rheurdt zum Bahnhof Aldekerk, indem einzelne Kurse der Buslinie SB10 verlängert werden. Am Bahnhof Aldekerk soll der Anschluss an die RegionalExpresslinie 10 (Kleve – Geldern – Aldekerk – Krefeld – Düsseldorf) hergestellt werden, sodass insbesondere für Berufspendler Verbindungen zu den Oberzentren entlang des Rheins bestehen.
- Die Zahl der Fahrten zwischen Krefeld und Neukirchen-Vluyn über die Buslinie 076 soll erhöht werden. Dabei wird ein Angebot im 60-Minutentakt angestrebt.
- Zwischen Moers-Kapellen, Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend soll ein Bedarfsangebot neu geschaffen werden.

Der im Juli 2017 vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan stellt insbesondere eine wirtschaftliche Optimierung des Buslinienangebotes dar. Für das Kreisgebiet wird ein angemessenes Verkehrsangebot gesichert, wobei wirtschaftlich problematische Verkehrsangebote reduziert oder gestrichen werden sollen und zusätzliche Angebot nur dort geschaffen werden, wo ein wirtschaftlich erfolgreicher Busbetrieb erwartet werden kann.

Wirtschaftliches Ziel des Nahverkehrsplans ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb. Eigenwirtschaftlich bedeutet, dass der kreisweite Linienverkehr des ÖPNV ohne öffentliche Zuschüsse, das heißt auch ohne eine Kostenumlage auf die einzelnen Städte, betrieben werden kann.

Das Konzept des Nahverkehrsplans vermeidet Maßnahmen, die nicht wirtschaftlich umgesetzt werden können und setzt seinen Maßstab zur Zielerreichung mit einer Erreichung eines Anteils am Modal Split von 3 % niedrig an. Fraglich ist, ob sich ein Fahrgastzuwachs von 50 % gegenüber der bestehenden Nachfrage mit einem insgesamt zurückhaltenden Angebotskonzept überhaupt erzielen lässt. Ein deutlicher Quantensprung, der zu spürbaren Rückgängen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) führen kann, ist im Sinne eines klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes nicht zu erwarten.

Insbesondere der ÖPNV im ländlichen Raum mit relativ großen Entfernungen zwischen den einzelnen Städten und starken Pendlerbeziehungen in die Zentren bedarf finanzieller Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln, um ein konkurrenzfähiges

Angebot zum motorisierten Individualverkehr aufzubauen und die Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität zu schaffen.

1.3.3 Ergänzende und Sensibilitäts-Maßnahmen

- **Car-Sharing**

Die Firma Lauff Automobile und die NIAG bieten seit 2016 ein Car-Sharing-Angebot in Neukirchen-Vluyn an. Beim Car-Sharing werden Fahrzeuge für die gemeinschaftliche Nutzung zur Verfügung gestellt. Das Angebot in Neukirchen-Vluyn beinhaltet das klassische stationsbasierte Car-Sharing. Es steht jeweils ein Fahrzeug der Marke Ford am „Platz am Museum“ in Vluyn und am Rathaus in Neukirchen zur Verfügung.

Zur Nutzung eines Car-Sharing Fahrzeuges werden eine Kundenkarte sowie individuelle Zugangsdaten benötigt. Die Kundenkarte kann im Kundencenter der NIAG, bei der Firma Lauff sowie im Bürgerbüro im Rathaus für einmalig 49 € erworben werden. Online, per Telefon oder mit Hilfe der Ford-Carsharing App kann geprüft werden, ob eines der Fahrzeuge verfügbar ist. Anschließend kann das Fahrzeug gebucht werden. Mit Hilfe der Kundenkarte kann der Wagen vor Ort geöffnet werden. Nach der Nutzung ist das Fahrzeug an gleicher Stelle wieder abzustellen. Die Nutzung des Fahrzeugs kostet fünf Euro pro Stunde sowie 13 Cent pro gefahrenen Kilometer.

Das Car-Sharing Angebot wird in Vluyn vermehrt genutzt. In Neukirchen hingegen wird das Car-Sharing Fahrzeug kaum in Betrieb genommen. Aufgrund der niedrigen Nutzerzahl wurde der Car-Sharing Standort vom Rathaus auf den zentralen Parkplatz an der Andreas-Bräm-Straße verlegt, mit der Hoffnung, hier die Bürger von Neukirchen besser zu erreichen.

- **Stadtradeln**

Stadtradeln ist eine Kampagne des Klima-Bündnisses. An dem bundesweiten Wettbewerb können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen und ihre Einwohner teilnehmen. Das Stadtradeln kann an 21 zusammenhängenden Tagen, im Zeitraum vom 1. Mai bis zum 30. September, durchgeführt werden. Das Ziel ist, egal ob beruflich oder privat, möglichst viele Auto-Kilometer einzusparen und somit den CO₂-Ausstoß in der Stadt zu verringern. Jeder Kilometer, der innerhalb der Aktionszeit mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, kann unter „stadtradeln.de“ oder direkt über die Stadtradeln-App online eingetragen werden.

Die Stadt Neukirchen-Vluyn nahm das erste Mal vom 9. September bis zum 29. September 2016 am Stadtradeln teil. 475 Radler legten insgesamt 73.623 km mit dem Fahrrad zurück und vermieden dabei 10.454 kg CO₂.

Im Jahr 2017 erreichte die Stadt Neukirchen-Vluyn den 3. Platz unter den Kommunen im Kreis Wesel. Die Teilnehmer haben insgesamt 63.264 Kilometer mit

dem Fahrrad zurück gelegt und dabei 8.983 kg CO₂ vermieden (Berechnung basiert auf 142g CO₂ pro Personen km).

- **Radwanderkarten**

Der ADFC hat gemeinsam mit der Stadt Neukirchen-Vluyn 6 neue Radwanderkarten mit insgesamt neun Radrouten rund um Neukirchen-Vluyn erstellt:

- Radroute: Landesgartenschau - 11 km
- Radroute: Schachanlage Niederberg - 27 km
- Radroute: Nieper Kühlen Nordroute - 35 km / Südroute 40 km
- Radroute: Kohle - Kirche - Kloster - 47 km
- Radroute: Bergbau rund um Neukirche-Vluyn - 47 km
- Radroute: Von Halde zu Halde - 51 km

Die Radrouten richten sich an Themenschwerpunkte und sind zwischen 11 und 55 Kilometer lang. Die Radroutenkarten sind kostenlos erhältlich und liegen zum Beispiel im Rathaus aus. Nach Angaben der Stadt Neukirchen-Vluyn und dem ADFC sind die Radroutenkarten sehr gut von den Bürgern der Stadt Neukirchen-Vluyn angenommen worden. Die erste Druckausgabe war in wenigen Tagen vergriffen.

- **Elektromobilität**

In der Stadt Neukirchen-Vluyn betreibt die ENNI Strom-Ladestationen. Eine Ladestation für Kraftfahrzeuge befindet sich auf dem Leineweberplatz und stellt Ökostrom für Elektrofahrzeuge bereit. Ein Kleinwagen ist nach 3 Stunden geladen und hat eine Reichweite von 140 km. Eine Tankfüllung mit 20 Kilowattstunden kostet 4 €. Für die Elektrofahrräder steht am Fahrradcenter Tendick an der Kreuzung Hochstraße / Lindenstraße eine E-Bike-Ladestation zur Verfügung.

Im Dezember 2018 wurde der sogenannte „Streetscooter Work“ Teil des städtischen Fuhrparks der Stadt Neukirchen-Vluyn. Das Elektrofahrzeug wird für Transportzwecke des Baubetriebshofs eingesetzt. Die Stadtverwaltung fungiert dabei als Vorbild für die Nutzung der E-Mobilität. Es ist geplant, die Fahrzeugflotte weiter auf E-Mobilität umzurüsten.

2 Bestandsaufnahme und Problemanalyse

In diesem Kapitel werden die Stadt Neukirchen-Vluyn selbst sowie die allgemeinen Entwicklungen im Verkehrsgeschehen beschrieben. Die Erarbeitung der wesentlichen verkehrlichen und städtebaulichen Problembereiche und die Konzeption von Maßnahmen setzt eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der heutigen Verkehrswegenetze voraus. Ziel und Zweck dieser Bestandsaufnahme ist die Darstellung der heutigen Verkehrsnetze (Fußwegenetz, Radwegenetz, ÖPNV-Netz, Straßennetz) und die Ermittlung von Grundlagen zur Erarbeitung eines Mängel- und Konfliktkatasters.

2.1 Nutzungsstruktur

Die Stadt Neukirchen-Vluyn liegt im Süden des Kreises Wesel. Im Norden grenzt sie an die Stadt Kamp-Lintfort, im Osten an die Stadt Moers, im Westen an die Gemeinde Rheurdt und im Süden an die Stadt Krefeld. Die Stadt Neukirchen-Vluyn gliedert sich in die folgenden vier Stadtteile:

- Neukirchen,
- Vluyn,
- Niep,
- Vluynbusch / Rayen.

Die Stadtteile sind untereinander räumlich getrennt. Das Neubaugebiet Dicksche Heide / Niederberg stellt das Verbindungsglied zwischen den Stadtteilen Vluyn und Neukirchen dar. Die **Bilder 2-1 bis 2-3** zeigen die Nutzungsstrukturen und die Verkehrsinfrastruktur in der Übersicht.

Vluyn und Neukirchen verfügen über einen eigenen Ortskern. Der Ortskern von Vluyn weist eine Vielfalt an Nutzungen auf. Der Ortskern in Neukirchen besitzt u.a. einen Vollsortimenten- Lebensmittelmarkt, einen Drogerie-Markt und einige kleine Geschäfte sowie Arztpraxen.

Die Stadt Neukirchen-Vluyn hat ein großes und attraktives Bildungsangebot. Jeweils zwei Grundschulen liegen in den Stadtteilen Vluyn und Neukirchen mit insgesamt rund 800 Schülern. Das Schulzentrum mit den Schulformen Gymnasium, Gesamtschule, Realschule und Hauptschule befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Vluyn und Neukirchen. Der Stadtteil Vluyn verfügt zusätzlich über eine Musikschule. Vervollständigt wird das Angebot durch ein Berufskolleg in Neukirchen.

Die Stadtteile Vluynbusch / Rayen und Niep bestehen überwiegend aus einer reinen Wohnbebauung. Niep besitzt zusätzlich einen Golfplatz.

Die Wirtschaft von Neukirchen-Vluyn ist unter anderem geprägt durch Handwerk, Groß- und Einzelhandel, Klimatechnik. Neukirchen-Vluyn weist insgesamt drei Gewerbegebiete auf. Der Gewerbepark Neukirchen-Nord liegt in der unmittelba-

ren Nähe zur Anschlussstelle A 57 Neukirchen-Vluyn / Moers-Hülsdonk im Stadtteil Neukirchen. Im Gewerbepark Neukirchen-Nord sind etwa 100 Unternehmen ansässig, die rund 800 Mitarbeiter beschäftigen. Das Gewerbegebiet Vluyn-Süd liegt direkt an der Anschlussstelle A 40 Neukirchen-Vluyn in Vluyn. Hier haben sich etwa 80 Unternehmen mit rund 800 Arbeitsplätze niedergelassen. Das Gewerbegebiet Hoschenhof ist über die Neufelder Straße, L 477, angebunden und liegt ca. 500 m vom Ortskern Vluyn entfernt.

Zusätzlich betreibt die Stadt Neukirchen-Vluyn mit den Nachbarstädten Kamp-Lintfort, Moers und Rheinberg das interkommunale Gemeinschaftsprojekt Grafschafter Gewerbepark Genend als ein gemeinsames Gewerbe- und Industrieansiedlungsgebiet.

Der zweitgrößte Arbeitgeber in Neukirchen-Vluyn ist die Trox-Group. Die Trox-Group ist ein Technologieführer in der Herstellung, Entwicklung und Vermarktung von Systemen und Komponenten zur Raumklimatisierung, die ihren Sitz in Neukirchen-Vluyn an der Niederrheinallee westlich der Verknüpfung mit der L 476, Lintforter Straße, hat.

Mit der Erschließung des ehemaligen Betriebsgeländes der Zeche Niederberg entsteht ein weiteres Gewerbegebiet in Neukirchen-Vluyn. Die Fläche umfasst rund 9 Hektar. Hier sollen sich kleine bis mittelgroße Betriebe niederlassen.

Die folgende Legende bezieht sich auf die nachfolgenden **Bestandsbilder 2-1 bis 2-3**.

	Hauptverkehrsstraße		Parkplatz
	Straße in Tempo 30-Zone		Lichtsignalanlage
	verkehrsberuhigter Bereich		Querungshilfe
	Fußgängerbereich		Bushaltestelle
	Fahrradstraße		Bahnstrecke
	Hochbordradweg		Schule, Kindergarten
	Radfahrstreifen		Geschäftsbereich, Verbrauchermarkt, Dienstleistungszentrum (Post, Bank...)
	Angebotsstreifen		Sport- und Freizeitbereich
	kombinierter Geh- und Radweg		Gewerbe-/Industriegebiet
	Gehweg (Radfahrer frei)		
	wichtige Fußgängerverbindung		

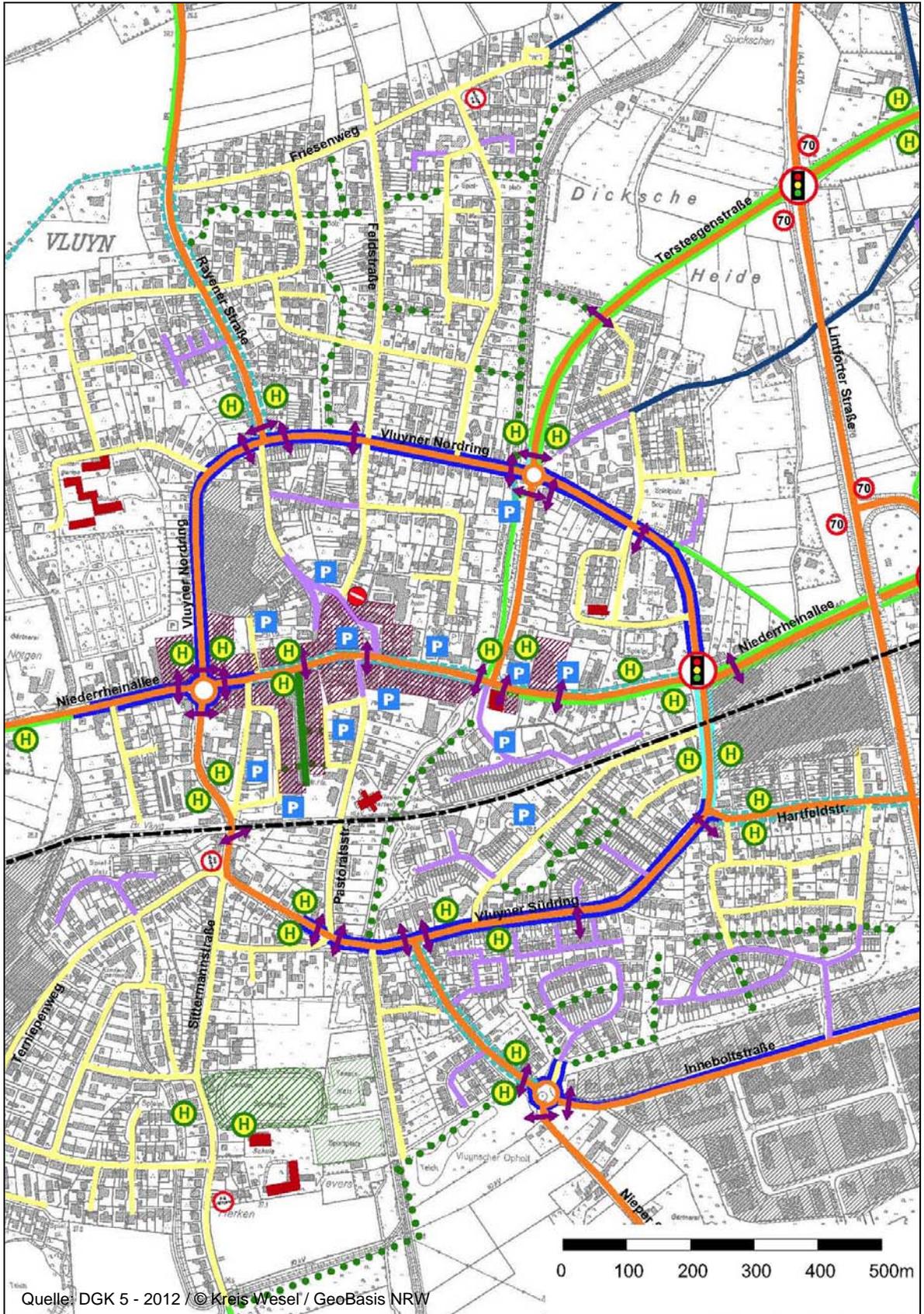


Bild 2-1: Bestandsaufnahme Ortsmitte Vluyn

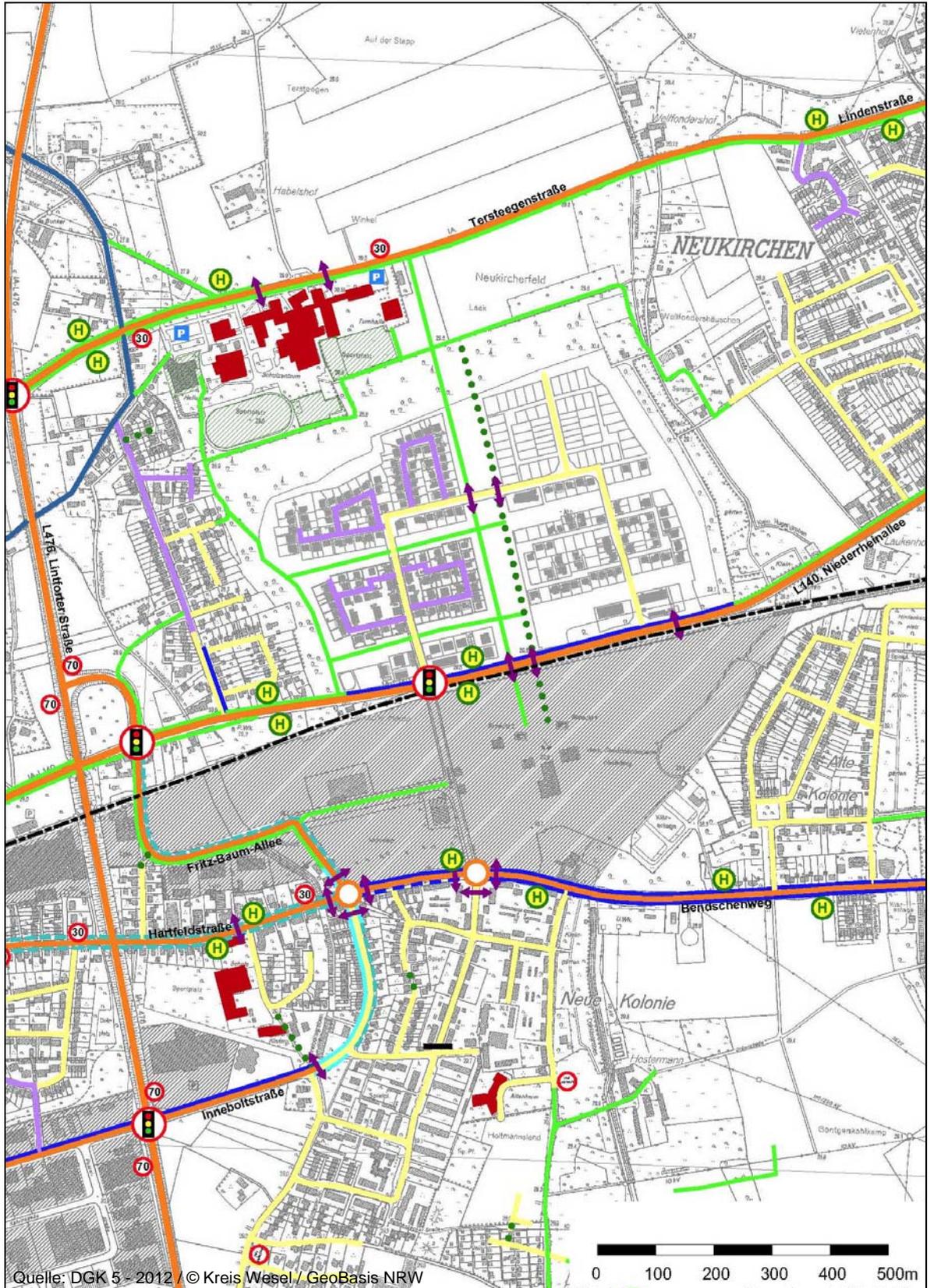


Bild 2-2: Bestandsaufnahme Dicksche Heide / Niederberg

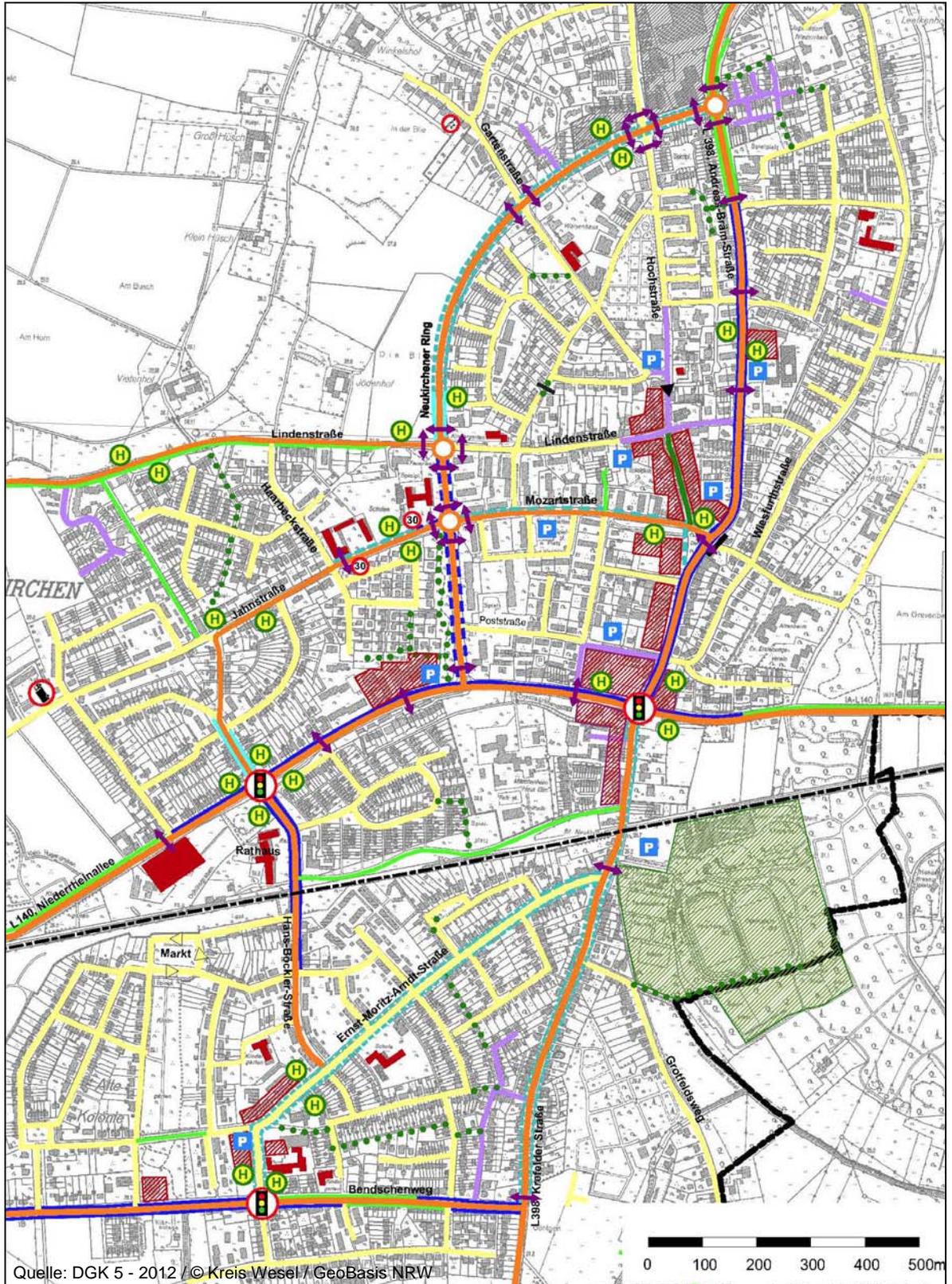


Bild 2-3: Bestandsaufnahme Ortsmitte Neukirchen

2.2 Strukturdaten und Pendlerströme

Die Stadt Neukirchen-Vluyn hat zum Analysezeitpunkt rund 27.200 Einwohner, von denen ca. 9.700 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. Etwa 7.850 Erwerbstätige pendeln zu einem Arbeitsplatz in eine andere Gemeinde (Auspendler). Dies entspricht 81% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Neukirchen-Vluyn. Demgegenüber beträgt die Anzahl der Berufseinpender nach Neukirchen-Vluyn ca. 6.000 Personen. Es ist ein deutlicher Anstieg der Pkw-Dichte in Neukirchen-Vluyn zu erkennen. In den vergangenen 15 Jahren ist ein Zuwachs der Motorisierung von 510 Pkw auf 600 Pkw je 1.000 Einwohner zu verzeichnen, obwohl die Einwohnerzahl stetig abnimmt. Die Bevölkerungsprognose des Landesbetriebes IT NRW¹ weist bis zum Jahr 2030 einen Rückgang der Bevölkerung aus.

Strukturdaten der Stadt Neukirchen-Vluyn	
Einwohner der Stadt Neukirchen-Vluyn	27.200
davon:	
• Neukirchen	13.300
• Vluyn	11.900
• Vluynbusch / Rayen	1.300
• Niep	700
Einwohnerdichte [EW/km ²]	625
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Neukirchen-Vluyn	9.700
Arbeitsplätze	9.200
Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze	6.700
geringfügig Beschäftigte	2.500
Auspendler	9.700
Auspendler (Sozialvers. Beschäftigte)	7.850
Auspendler (sonstige erwerbstätige)	1.850
Einpender	6.000
Einpender (Sozialvers. Beschäftigte)	4.900
Einpender (sonstige erwerbstätige)	1.100
Kfz-Bestand	16.400
Pkw-Dichte je 1000 EW	600

Tabelle 2-1: Strukturdaten der Stadt Neukirchen-Vluyn

¹ Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen IT.NRW

Die Verteilung der Ein- und Auspendler nach Herkunfts- und Zielgemeinden kann **Tabelle 2-2** entnommen werden. Neukirchen-Vluyn gehört zu den Auspendlergemeinden. Etwa 9.700 Berufspendler pendeln aus Neukirchen-Vluyn in andere Städte. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist die Zahl der Auspendler von 6.800 um fast 3.000 Auspendler (43%) gestiegen. Die Einpendlerzahl hingegen beträgt etwa 6.000 Personen. Im Vergleich zum Jahr 2000 hat sich die Zahl der Einpendler nach Neukirchen-Vluyn um 20 % erhöht, dies entspricht etwa 1.000 Einpendlern. Nach Moers, Duisburg und Krefeld bestehen die stärksten Pendlerbeziehungen: 25 % aller Pendlerbewegungen werden zwischen Moers und Neukirchen-Vluyn abgewickelt, 16 % zwischen Duisburg und Neukirchen-Vluyn und 10 % zwischen Krefeld und Neukirchen-Vluyn. In den **Anlagen 2-1 und 2-2** sind die Pendlerbeziehungen grafisch dargestellt.

Zielort / Herkunftsort	Auspendler	Einpendler	Summe	
			Anzahl	%
Moers	2.474	1.470	3.944	25,1
Duisburg	1.775	817	2.592	16,5
Krefeld	1.054	412	1.466	9,3
Kamp-Lintfort	495	531	1.026	6,5
Düsseldorf	612	82	694	4,4
Essen	336	96	432	2,7
Rheinberg	185	228	413	2,6
Rheurdt	79	277	356	2,3
Kempen	215	144	359	2,3
Mülheim a.d. Ruhr	191	83	274	1,7
Oberhausen	157	96	253	1,6
Geldern	90	106	196	1,2
Kerken	23	121	144	1,0
Issum	41	101	142	0,9
Wesel	91	51	142	0,9
übrige Gemeinden	1.883	1.421	3.304	21,0
Neukirchen-Vluyn insgesamt	9.701	6.036	15.737	100,0

Tabelle 2-2: Räumliche Verteilung der Berufspendler (*Quelle: Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen 2016 des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik*)

2.3 Grundstrukturen des Verkehrs

2.3.1 Kfz-Verkehr

Das Straßengrundnetz ist in **Bild 2-4** dargestellt. Die Stadt Neukirchen-Vluyn ist gut in das regionale Verkehrsnetz eingebunden. Über die östlich verlaufende A 57 bestehen Verbindungen zu den Städten Krefeld, Neuss, Düsseldorf und Köln, sowie in den nördlichen Kreis Wesel und zum Kreis Kleve. In West-Ost-Richtung wird die Stadt Neukirchen-Vluyn über die A 40 an Venlo und an das Ruhrgebiet angebunden.

Die Grundstruktur des Hauptverkehrsstraßennetzes wird durch die städteverbindenden Landesstraßen gebildet. Als Straßenbaulastträger ist für diese Straßen der Landesbetrieb Straßen Nordrhein-Westfalen zuständig. Als kreisangehörige Kommune ist der Einfluss der Stadt Neukirchen-Vluyn auf das klassifizierte Straßennetz gering.

Parallel zur A 40 bildet die L 140 eine regionale West-Ost-Verbindung zwischen Venlo und Moers. Über eine Länge von rund fünf Kilometern führt sie als Niederrheinallee durch das Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn und besitzt neben ihrer Verbindungsfunktion auch Erschließungsfunktionen. Die Niederrheinallee kann in drei Abschnitte unterteilt werden:

- Ortsdurchfahrt Vluyn: Durchquerung eines Geschäftszentrums mit starken Konflikten zwischen Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radfahrern, Fußgängern und dem ruhenden Verkehr. Trotz eines Ausbaues des Vluynner Nordrings und Vluynner Südrings sind die Umgehungsstraßen nicht in der Lage, die im Stadtteilzentrum zu beobachtenden Nutzungskonflikte zu beseitigen.
- Bereich zwischen Vluyn und Neukirchen: Durch die Entwicklung des ehemaligen Zechengeländes Niederberg zu einem Wohngebiet nördlich und eines Misch- und Gewerbegebiet südlich der Niederrheinallee, wurde der Charakter der Niederrheinallee von einer freien Strecke zu einem innerstädtischen Straßenraum geändert. Die Niederrheinallee ist in diesem Abschnitt zur Stadtstraße umgestaltet und übernimmt vermehrt Erschließungsaufgaben.
- Ortsdurchfahrt Neukirchen: Die Fahrbahn ist sehr breit, erscheint überdimensioniert und verursacht dadurch eine große Trennwirkung der südlich gelegenen Wohngebiete vom Stadtteilzentrum.

Die L 474 bildet eine durch das nördliche Stadtgebiet verlaufende West-Ost-Achse. Von Moers-Hülsdonk, mit Anbindung von Neukirchen-Vluyn und der Halde Norddeutschland, verläuft die Landesstraße als Ortsdurchfahrt auch durch Rayen und im weiteren Verlauf nach Rheurdt im Kreis Kleve.

Die L 476 stellt eine wichtige Nord-Süd-Achse dar. Sie verläuft von Kamp-Lintfort über Neukirchen-Vluyn nach Krefeld und bindet die Stadtteile Vluynbusch/Rayen und Niep an Vluyn an. Über den Straßenzug L 474 - L 398 - L 475 werden die Stadtteile Vluynbusch/Rayen und Niep an Neukirchen angebunden.

Eine weitere wichtige Nord-Süd-Achse bildet die L 398, die im Süden von Moers-Kapellen durch Neukirchen in den Norden der Stadt über die L 474 an die A 57, Anschlussstelle Moers-Hülsdonk anbindet sowie über die K2 in den interkommunalen Gewerbepark Genend führt.

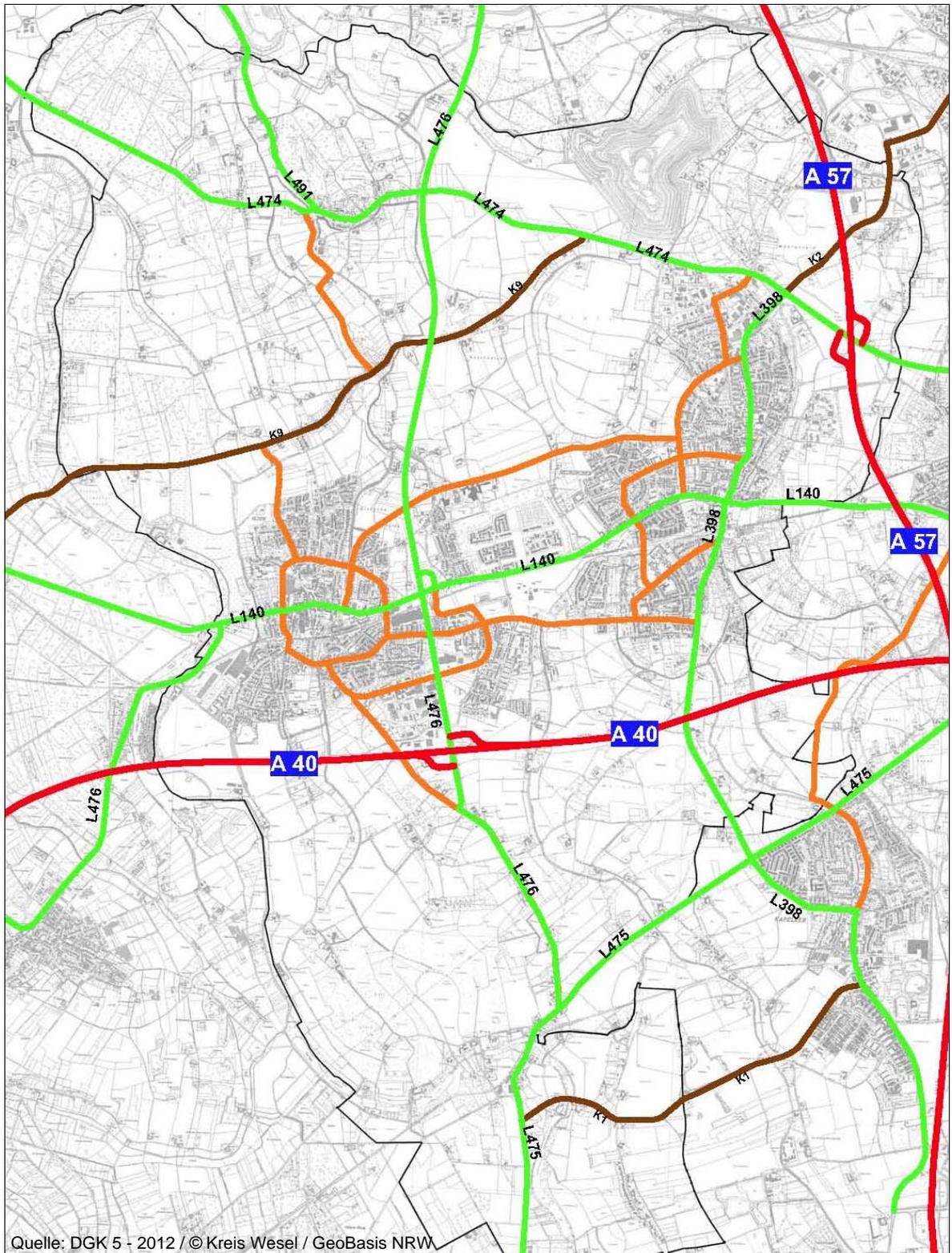


Bild 2-4: Straßengrundnetz, Analyse 2018

Die Stadtteile Vluyn und Neukirchen werden über drei Hauptverkehrsstraßen miteinander verbunden, hauptsächlich über die L 140, Niederrheinallee. Südlich der Niederrheinallee verläuft der Straßenzug Hartfeldstraße - Bendschenweg, der eine weitere Verbindungsachse zwischen Vluyn und Neukirchen darstellt. Zudem bildet der Straßenzug Tersteegenstraße - Lindenstraße die nördliche Verbindungachse zwischen den beiden Stadtteilen und erschließt gleichzeitig das Schulzentrum Neukirchen-Vluyn.

Auf den angebauten Hauptverkehrsstraßen ist prinzipiell eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgeschrieben, die jedoch an einigen Stellen mit besonderer Randbebauung (Schulen, Kindertagesstätten) auf 30 km/h herabgesetzt wird. In den Bereichen, an denen die Hauptverkehrsstraßen nicht angebaut sind, wird eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zugelassen.

Die übrigen Straßen haben überwiegend Erschließungsfunktionen. Die Mehrzahl dieser Straßen ist als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, einzelne Straßen in Wohngebieten sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut und durch das Zeichen 325 StVO beschildert.

2.3.2 ÖPNV

Träger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist der Kreis Wesel. Der Kreis übernimmt die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV auch im Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn. Das Planungsinstrument zur Sicherung und Gestaltung des ÖPNV stellt der Nahverkehrsplan (NVP) dar, den der Kreis Wesel ca. alle fünf bis acht Jahre aufstellt. Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Schienenpersonennahverkehr

Die Stadt Neukirchen-Vluyn hat keine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Gerade für die starken Pendlerbeziehungen zum Oberzentrum Duisburg und den anderen Städten des Ruhrgebietes und der Rheinschiene wäre eine leistungsfähige und attraktive Bahnverbindung sinnvoll. Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich in Moers, von wo der RegionalExpress RE 31 „Der Niederrheiner“ Verbindungen über Rheinhausen nach Duisburg Hbf und über Rheinberg nach Xanten anbietet. Am Hauptbahnhof Duisburg besteht Anschluss an den Regional- und Fernverkehr der Deutschen Bahn AG. Zwischen Duisburg Hbf. und Moers Bf. wird montags bis freitags zwischen 5 und 20 Uhr ein 30-Minuten-Takt betrieben; zwischen Moers und Xanten verkehrt „Der Niederrheiner“ stündlich. Abends bis 23 Uhr und sonntags besteht ein Fahrtenangebot im Stundentakt. Die Fahrzeit zwischen Moers Bf. und Duisburg Hbf. beträgt 19 Minuten. In Duisburg Rheinhausen besteht eine Umsteigemöglichkeit zur RB 33 nach Krefeld. Die Reisezeit zwischen Moers Bf. und Krefeld Hbf. beträgt 39 Minuten.

Als Potenzial für einen möglichen zukünftigen SPNV kann die Güterverkehrsstrecke Neukirchen-Vluyn - Moers gesehen werden. Die im Besitz der Niederrhei-

nischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) befindliche eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke wird seit 1968 nicht mehr für die Beförderung von Personen genutzt. Zum Analysezeitraum wird die Strecke für Rangiervorgänge bzw. zum Abstellen von Waggonen von der NIAG genutzt.

Der letzte ÖPNV-Bedarfsplan (IGVP) stammt aus dem Jahr 2005. Die Niederrheinbahn zwischen Moers und Neukirchen-Vluyn ist im ÖPNV-Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ bewertet. Das Land Nordrhein-Westfalen arbeitet derzeit (2018) an der Aufstellung eines neuen ÖPNV-Bedarfsplans. Die Niederrheinbahn ist mit der Reaktivierung der Strecke Moers - Kamp-Lintfort und Moers - Neukirchen-Vluyn vom VRR angemeldet. Mit der Erstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans durch das Verkehrsministerium ist voraussichtlich erst 2020 bis 2022 zu rechnen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, in der die Investitions- und Betriebskosten, das Fahrgastpotential mit zu erwartenden Erlösen sowie Alternativen für die Streckennutzung (wie zum Beispiel ein Radschnellweg) ermittelt werden.

Busverkehr

Der Busverkehr wird durch die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) betrieben. In Neukirchen-Vluyn verkehren an Werktagen 7 Buslinien. Die Schnellbuslinie SB10 bietet eine direkte Verbindung zum Duisburger Hauptbahnhof und Kamp-Lintfort an. Mit den Linien 7, 912 und 929 bestehen häufige Fahrtmöglichkeiten nach Moers. Kamp-Lintfort ist über die Buslinie 76 angeschlossen und Rheurdt mit der Buslinie 7 zu erreichen. Nach Krefeld gelangt man von Vluyn mit der Linie 76, während die Buslinie 60 nur den Stadtteil Niep bedient. Die beiden Linien 60 und 76 werden durch die Stadtwerke Krefeld (SWK) betrieben. Das Liniennetz im Busverkehr ist in **Bild 2-5** dargestellt.

Die meisten Buslinien beginnen werktags ihren Betrieb gegen 5 Uhr; die Linien 7 und 76 verkehren erst ab ca. 6 Uhr und die Linie 6 erst ab 9 Uhr. Die Linien 7, 912 und 929 fahren bis gegen Mitternacht mit einem reduzierten Fahrtenangebot. Auch samstags wird der morgendliche Betriebsbeginn bei den meisten Linien beibehalten. Einige Linien stellen ihren Betrieb allerdings frühzeitig ein. Die Linie 7 verkehrt nur von Montag bis Freitag. Die Buslinie 912 bietet samstags und sonntags zwei Frühfahrten ab Moers nach Neukirchen-Vluyn. An Sonn- und Feiertagen hat der SB10 kein Fahrtenangebot und die Linie 76 bietet nur 2 Fahrtenpaare an. Auch die übrigen Linien reduzieren ihre Fahrleistung. Die Linie 6 verkehrt an allen Tagen als TaxiBus, das heißt nur nach telefonischer Voranmeldung. Einen Überblick über das Angebot der einzelnen Linien bieten die folgenden **Tabellen 2-3 und 2-4**. Die Betriebszeiten und die gefahrenen Takte sind ebenfalls dargestellt.

Am westlichen Ortseingang Vluyn ist eine Mitfahrerbank aufgestellt. Hier wartende Personen weisen daraufhin, dass sie gerne in den kleinen Ortsteil Schaephuysen der Gemeinde Rheurdt von anderen Autofahrern mitgenommen

werden möchten. Mitfahrerbänke stellen in ländlichen Räumen ein zusätzliches Mobilitätsangebot dar und funktionieren im Rahmen der „Nachbarschaftshilfe“.

Linie	Linienverlauf	Betriebszeit	Takt (HVZ)
6 (TaxiBus)	Schulzentrum - Vluyn - Luit	09:00 – 20:00 Uhr	120'
7 (Schulbus)	Kamp-Lintfort - Rheurdt - Vluyn - Neukirchen - Moers - Königlicher Hof - Moers Bahnhof	06:00 – 19:00 Uhr	60'
60	Krefeld Fischeln - Krefeld Hbf - Niep - Krefeld-Hülser Berg	05:00 – 22:00 Uhr	30'
76	Krefeld Hbf - Krefeld Hüls - Vluyn - Rayen - Kamp-Lintfort	06:00 – 21:00 Uhr	60'
912	Vluyn - Neukirchen - Königlicher Hof - Moers Bf. - Duisburg-Homberg - Duisburg Rheinhausen	05:00 – 24:00 Uhr	30'
929	Duisburg Hbf - Duisburg-Homberg - Moers Bf. - Königlicher Hof - Neukirchen - Vluyn	05:00 – 24:00 Uhr	30'
SB10	Kamp-Lintfort - Vluyn - Neukirchen - Duisburg Hbf	05:00 – 20:00 Uhr	60'

Tabelle 2-3: Buslinienangebot Neukirchen-Vluyn (2018)

Linie	Montag bis Freitag		Samstag		Sonntag	
	Bedienungshäufigkeit	Betriebszeit	Bedienungshäufigkeit	Betriebszeit	Bedienungshäufigkeit	Betriebszeit
6	7/9*	09:00 – 20:00	5*	10:00 - 19:00	5*	10:00 - 19:00
7	7/8	06:00 – 24:00	-	-	-	-
60	21/22	05:00 – 22:00	16	06:00 - 22:00	14	08:00 - 22:00
76	10/11	06:00 – 21:00	5/6	08:00 - 19:00	2	15:00 - 20:00
912	35/36	05:00 – 24:00	33	05:00 - 24:00	23	07:00 - 05:00
929	31/32	05:00 – 24:00	28/30	04:00 - 24:00	16/18	07:00 - 24:00
SB10	14/16	05:00 – 20:00	12	06:00 - 19:00	-	-

* als TaxiBus, verkehrt nur nach Voranmeldung

Tabelle 2-4: Bedienungshäufigkeit und Betriebszeit im Busverkehr

2.3.3 Radverkehr

Zur Beurteilung der wesentlichen Qualitätskriterien des städtischen Radwegenetzes wurden folgende Merkmale erhoben, dokumentiert und analysiert:

- Netzzusammenhang (bzw. Lücken oder unerschlossene Siedlungsbereiche),
- Art der vorhandenen Radwege,
- Ausbaustand und Qualität der Radwege,
- Ausgewiesene Radwanderstrecken.

Regionale Radwanderstrecken und kommunale Radwanderwege finden sich im Kartenmaterial Radrouten NRW. Das Radwegenetz ist in **Bild 2-6** auf Seite 2-17 sowie detailliert für die Stadtteilzentren in den **Bildern 2-1 bis 2-3** (Seiten 2-3 bis 2-5) dokumentiert.

Die flache Niederrheinlandschaft bietet sehr günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades, nicht nur im Freizeitverkehr sondern auch für den Alltagsfahrradverkehr. Insbesondere für die Wege innerhalb der Stadtteile Vluyn und Neukirchen bestehen sehr gute Bedingungen, da die Stadtteilzentren nie weiter als 1,5 Kilometer von den Wohngebieten entfernt sind. Voraussetzung für die massenhafte Nutzung des Fahrrades für die täglichen Wege ist eine gute Infrastruktur. Das Radwegenetz der Stadt Neukirchen-Vluyn kann in fünf Kategorien unterteilt werden:

- straßenbegleitende, separate Radwege und Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO),
- kombinierte Geh- und Radwege, entweder straßenbegleitend oder separat geführt (Zeichen 240 StVO),
- Gehwege, die durch Zusatzbeschilderung für den Radverkehr frei gegeben worden sind (Zeichen 241, Zusatzzeichen 723n StVO),
- Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche,
- Wirtschaftswege und verkehrsarme, nur für Anlieger freigegebene Straßen.

Weitgehend zusammenhängende Radfahrachsen in der Form von Radwegen, kombinierten Geh- /Radwegen und verkehrsarmen Straßen und Wegen finden sich auf folgenden Verbindungen:

- Zentrum Vluyn – Schulzentrum – Zentrum Neukirchen über Springenweg, Tersteegenstraße, Lindenstraße,
- Schaephuysen – Vluyn – Neukirchen – Moers entlang der L 140, Niederrheinallee, allerdings mit Qualitätslücken in Vluyn, wo der Gehweg vom Radverkehr mitbenutzt wird,
- Rayen – Schulzentrum über Gülixweg, Weistraße, Friesenweg und über Roosenstraße mit Anbindung an die Niederrheinallee,
- Rayen – Neukirchen über Zum Boschhof, Gartenstraße,

- Vluyn – Tönisberg entlang der L 477, Neufelder Straße,
- Vluyn – Süsselheide – Niep – Krefeld über Sittermannstraße, Geilingsweg, Bergschenweg, Bruckschenweg, Krefelder Straße (L 475),
- Neukirchen – Moers-Hülsdonk über Bruchstraße, Wiesfurthstraße, Heckrathstraße, Geldernsche Straße in Moers,
- Neukirchen – Moers-Kapellen über Grotfeldsweg, wobei die Anbindung an den Ortskern Neukirchen über die Krefelder Straße fehlt.

Auf einer Reihe wichtiger Verbindungen fehlen ausgewiesene Radwege bzw. Alternativstrecken zu stark belasteten Verkehrsstraßen oder anbaufreien Straßen, die mit hohen Geschwindigkeiten vom Kfz-Verkehr befahren werden. Dabei handelt es sich um folgende Relationen:

- Rayen – Moers entlang der L 474,
- Rayen – Kamp-Lintfort über die L 491, Eyller Straße oder die L 476, Lintforter Straße,
- Neukirchen – Moers-Genend entlang von L 398 und K 2,
- Neukirchen – Moers-Kapellen entlang der L 398, Krefelder Straße,
- Vluyn bzw. Neukirchen nach Niep entlang der L 476, Nieper Straße.

Bei allen aufgezählten Verkehrsstraßen handelt es sich um Landesstraßen, für die der Landesbetrieb Straßen NRW zuständig ist. Gespräche und Lösungsansätze zur Entwicklung des Radwegenetzes entlang der Landesstraßen sind mit dem Straßenbaulastträger zu führen.

Innerhalb des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes fehlen auf folgenden Straßenabschnitten gesicherte Radverkehrsanlagen:

- Vluyn Südring von Pastoratstraße bis Kreisverkehr Vutz,
- Hans-Böckler-Straße von der Waldstraße bis Ernst-Moritz-Arndt-Straße.

Innerhalb des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes weisen die meisten Hochbordradwege nicht die erforderliche Breite von 2 Metern (bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 Meter) auf.² Die Benutzungspflicht für Radfahrer wird durch das Zeichen 237 StVO angeordnet. Folgende Straßenabschnitte sind in dieser Hinsicht problematisch:

- Vluyn Südring,
- Vluyn Nordring,
- Niederrheinallee in Vluyn,

² *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), 2006*

- Bendschenweg,
- Andreas-Bräm-Straße.

Vielfach kommen in Neukirchen-Vluyn kombinierte Geh- und Radwege vor (Zeichen 240 StVO), die ohne bauliche oder farbliche Trennung gemeinsam von Fahrradfahrern und Fußgängern benutzt werden. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen eine Breite von 2,50 bis 3,00 Metern aufweisen.³ Nur in wenigen Fällen ist dieser Richtwert in Neukirchen-Vluyn eingehalten. Besonders innerhalb der angebauten Bereiche kommt es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern auf den zumeist nicht ausreichend breiten Flächen, da das Fahren auf dem Gehweg zulässig oder sogar vorgeschrieben ist. Folgende Straßenabschnitte sind in dieser Hinsicht besonders problematisch:

- Niederrheinallee zwischen Vutz-Kreisel und Heinrich-Trox-Platz,
- Bendschenweg zwischen Max-von-Schenkendorfstraße und Fichtestraße.

In diesen Abschnitten besteht ein dringender Handlungsbedarf, um die bestehenden Konfliktsituationen zu lösen und das vorhandene Potenzial für den Radverkehr zu aktivieren.

Als positiv für den Radverkehr ist die große Anzahl von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen hervorzuheben. Aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Autoverkehr und Radverkehr eignen sich diese Straßen hervorragend für das Radfahren.

Die Bestandsaufnahme hat weiterhin gezeigt, dass wichtige ergänzende Infrastruktureinrichtungen wie Abstellanlagen im Bereich von Einkaufsbereichen und an den wichtigen Bushaltestellen fehlen bzw. Mängel aufweisen.

³ *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), 2006*

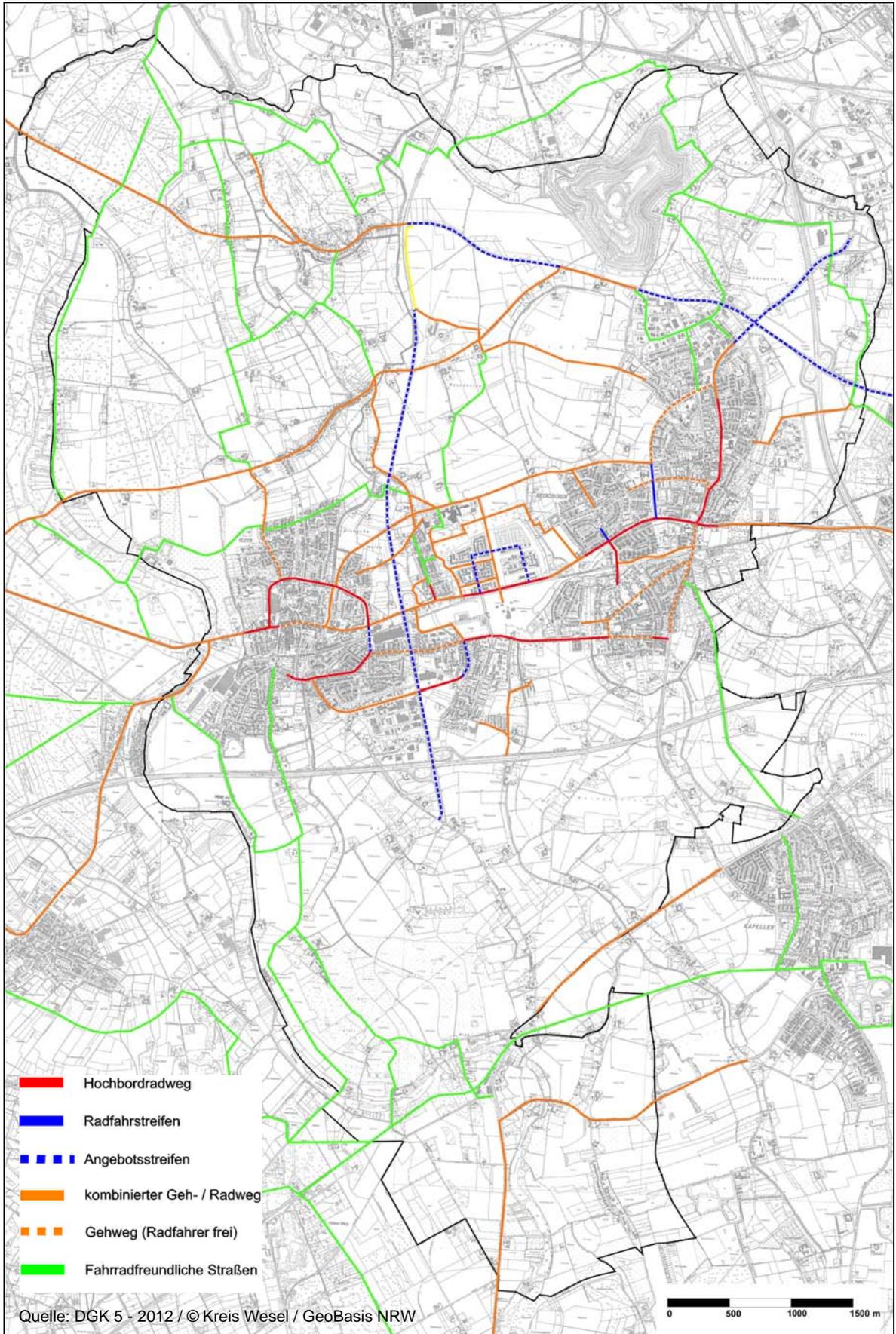


Bild 2-6: Radwegenetz - Analyse 2018

2.3.4 Fußwegenetz

Das Fußwegenetz in Neukirchen-Vluyn wurde bei der vollständigen Begehung und Befahrung des Untersuchungsgebietes aufgenommen. Dabei wurde besonderer Wert auf die getroffenen Verkehrssicherungsmaßnahmen gelegt. Die folgenden dargestellten Merkmale des Fußwegenetzes wurden erfasst und analysiert:

- Querungsstellen an den Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen,
- Überwege an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen,
- durch Fußgängersignalanlagen (Bedarfsampeln) gesicherte Überwege,
- Querungshilfen an Kreisverkehrsplätzen,
- sonstige Querungshilfen wie Mittelinseln, FGÜ (Zebrastreifen) etc.,
- separate Fußwege abseits der Verkehrsstraßen.

Die Grundstruktur des Fußwegenetzes wird durch die ausgebauten Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen gebildet. Vielfach sind diese jedoch durch das Zeichen 240 StVO für die gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern ausgewiesen. Auch die Gehwege, die durch ein Zusatzschild für den Radverkehr freigegeben sind, weisen Probleme auf. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Niederrheinallee im Ortskern Vluyn und die Mozartstraße im Ortskern Neukirchen negativ anzuführen. Die detaillierte Bestandsaufnahme in den **Bilder 2-1 bis 2-3** (Seiten 2-3 bis 2-5) zeigt eine Vielzahl dieser problematischen Regelungen.

Die Fußwege entlang der Hauptverkehrsstraßen (z.B. Andreas-Bräm-Straße, Niederrheinallee, Geldernsche Straße in Rayen) weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Die Straßenraumgestaltung ist auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet; es fehlen überwiegend Begrünung (Alleenbepflanzung) und Aufenthaltsbereiche. Hohe Kfz-Belastungen mit ihren negativen Lärm- und Abgasimmissionen wirken sich umso negativer aus, da keine Abschirmmöglichkeiten zur Straße vorhanden sind.

Insbesondere an der L 140, Niederrheinallee, aber auch an anderen Hauptverkehrsstraßen bestehen für Fußgänger nur wenige Möglichkeiten die Fahrbahn an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten oder Bedarfsampeln zu überqueren. Diese Hilfen sind gerade an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen erforderlich, da nur selten ausreichend große Zeitlücken zwischen den Strömen des Kraftfahrzeugverkehrs auftreten. Gerade schwächere und mobilitätseingeschränkte Menschen (Kinder, Behinderte, Senioren) haben Schwierigkeiten, Straßen wie die Niederrheinallee, die Krefelder Straße oder die Geldernsche Straße zu überqueren.

Auch an den Kreisverkehrsplätzen sind die Querungsanlagen unzureichend ausgebildet. Auf Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) wurde verzichtet, somit sind Fußgänger nur an den Kreisausfahrten gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Bei den Kreiseinfahrten hat hingegen der Kfz-Verkehr Vorfahrt. Diese Regelung ist nicht unbedingt einsichtig und fußgängerfreundlich. Die bislang zurückhaltende Anwendung der StVO bedarf eine Revision.

In älteren Wohngebieten wie z.B. in der Alten Kolonie weisen die Gehwege teilweise große Mängel auf, sind abschnittsweise nur notdürftig geflickt und Baumwurzeln haben die Gehwegplatten angehoben.

Positiv ist das Wegenetz abseits der vom Kfz-Verkehr befahrenen Straßen hervorzuheben. In den Neubaugebieten von Neukirchen-Vluyn wurden die Qualitäten der älteren Zechensiedlungen aufgegriffen und ein Wegenetz in öffentlichen Grünbereichen oder entlang privater Gärten entwickelt.

2.4 Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr

Die Ermittlung der Verkehrsbelastungen im maßgebenden Straßengrundnetz erfolgt anhand des VEP 2004 und auf der Basis der aktuellen Verkehrszahlen⁴, der Strukturdaten und der Pendlerströme mit Hilfe eines Verkehrsberechnungsmodells.

Die mit der Durchführung von Verkehrsberechnungen verbundenen Ziele lassen sich wie folgt umreißen:

- Abbildung des vorhandenen Verkehrsgeschehens,
- Abschätzung der Auswirkungen von Planungsmaßnahmen,
- Abschätzung der Auswirkungen veränderter Randbedingungen in den Strukturdaten und den Verhaltensweisen.

Verkehrsberechnungsmodelle liefern als Ergebnisse:

- Anzahl der Ortsveränderungen im definierten Untersuchungsgebiet nach Quellen, Zielen, benutzten Verkehrsmitteln und Verkehrszwecken,
- Belastung der Verkehrsanlagen (Straßennetzbelastungen, Belastungen der Linien im öffentlichen Personennahverkehr),
- mit dem Verkehrsgeschehen unmittelbar verbundene Bewertungskriterien wie Reisezeiten, Reiseweiten, Verkehrslärm etc.

Verkehrsberechnungsmodelle müssen, um praktikabel zu sein, auf Annahmen und vereinfachende Darstellungen der realen Gegebenheiten und Verhaltensweisen zurückgreifen. Die Ergebnisse sind daher immer mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Die Erfahrungen mit diesen Modellen zeigen jedoch, dass die Größenordnungen der zu erwartenden Verkehrsmengen und Verkehrsbelastungen zuverlässig abgeschätzt werden können.

Die Kfz-Verkehrsstärken an einem typischen Wochentag im Analysejahr 2018 werden in **Bild 2-7** auf der folgenden Seite dargestellt.

⁴ *Straßeninformationsdatenbank Nordrhein-Westfalen NWSIB und eigene Verkehrserhebungen unseres Planungsbüros auf der Niederrheinallee, Höhe Vluynner Platz und an der Einmündung Vietenstraße aus 2018*

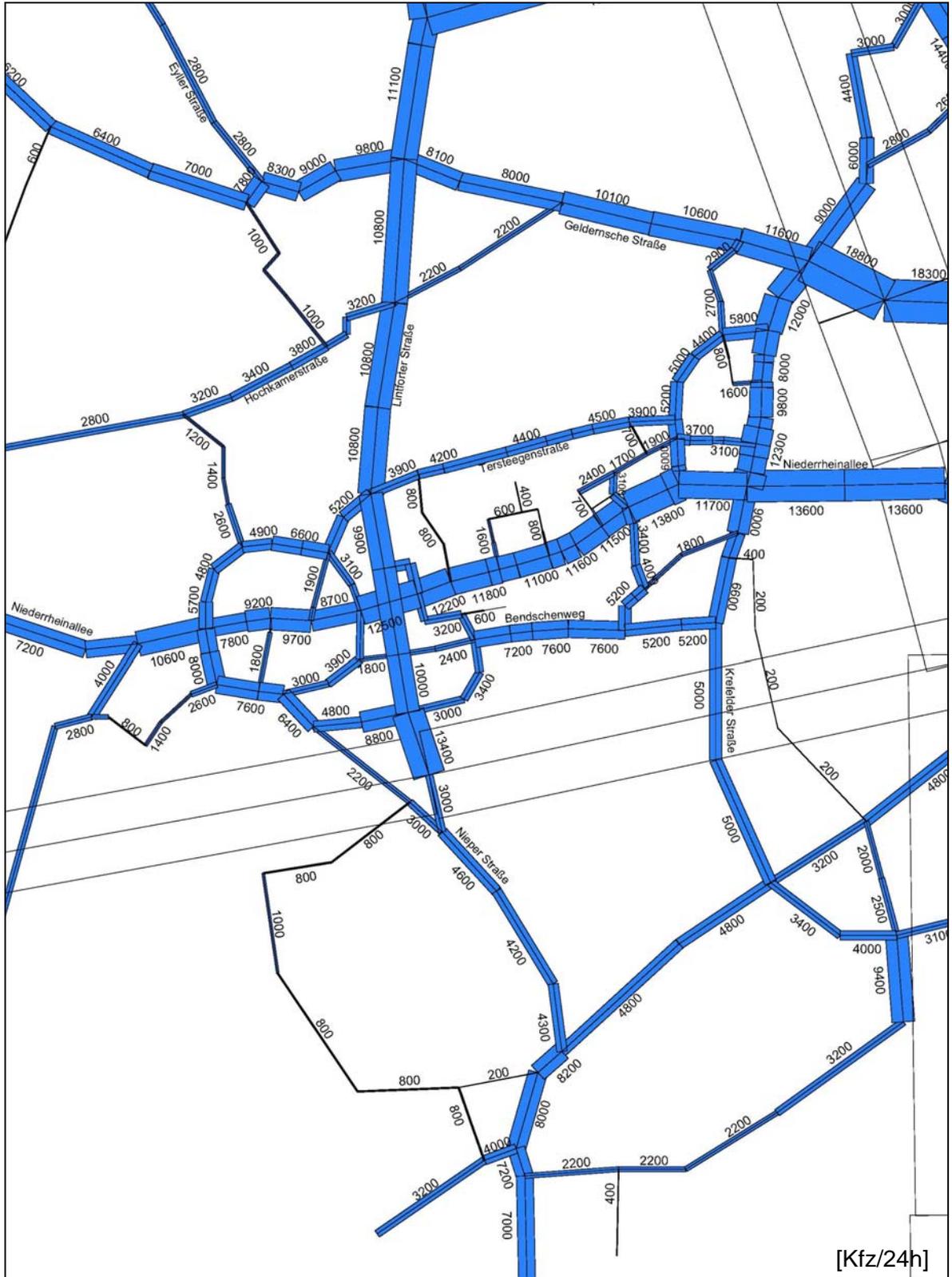


Bild 2-7: Kfz-Verkehrsstärken an einem typischen Wochentag, Analyse 2018

2.4.1 Kfz-Verkehrsaufkommen

In **Tabelle 2-5** sind die Werte zum Kfz-Verkehrsaufkommen in Neukirchen-Vluyn ausgewiesen.

Verkehrsart	Verkehrsaufkommen [Kfz/Tag]	Verkehrsleistung [Kfz-km/Tag]	mittlere Fahrtweite in Neukirchen-Vluyn [km]
Binnenverkehr	35.800 = 34 %	106.600 = 25 %	3,0
Quell- und Zielverkehr	46.600 = 44 %	154.000 = 36 %	3,3
Regionaler Durchgangsverkehr	24.000 = 22 %	168.000 = 39 %	7,0
Summe / Mittelwert	106.400 = 100 %	428.600 = 100 %	4,0
<i>Binnenverkehr: Fahrten, die innerhalb der Stadt Neukirchen-Vluyn stattfinden</i>			
<i>Quell- u. Zielverkehr: Fahrten, die zwischen Neukirchen-Vluyn und den Umlandgemeinden stattfinden</i>			
<i>regionaler Durchgangsverkehr: Fahrten zwischen den Umlandgemeinden über das innerstädtische Straßennetz (ohne Autobahnen)</i>			

Tabelle 2-5: Kenndaten des Kfz-Verkehrsaufkommens in Neukirchen-Vluyn (2018)

Im Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn werden täglich rund 106.000 Kfz-Fahrten durchgeführt (ohne Durchgangsverkehr auf den Bundesautobahnen). Aus dem gesamten Kfz-Verkehrsaufkommen resultiert eine Verkehrsleistung von rund 430.000 Kfz-Kilometer pro Tag auf Neukirchen-Vluyner Stadtgebiet. Der Autobahnverkehr ist dabei nicht berücksichtigt.

34 % aller Kfz-Fahrten werden im Binnenverkehr abgewickelt. Die mittlere Fahrtweite beträgt dabei 3 Kilometer, so dass ein Großteil der Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen auch mit dem Fahrrad abgewickelt werden könnte.

Mit 44 % ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs hoch. An der Verkehrsleistung beträgt der Anteil 36 %. Diese Zahlen verdeutlichen die starken Abhängigkeiten der Stadt Neukirchen-Vluyn zu den benachbarten Gemeinden. Intensive Beziehungen bestehen insbesondere zwischen Neukirchen-Vluyn und Moers bzw. Duisburg und dem übrigen westlichen Ruhrgebiet.

Der regionale Durchgangsverkehr macht einen Anteil von 22 % an den Fahrten und 39 % an der Verkehrsleistung aus und ist somit recht hoch. Hinzu kommt der überregionale Durchgangsverkehr, der über die Autobahnen A 40 und A 57 abgewickelt wird.

2.4.2 Entwicklung der Verkehrsbelastungen

Die Kfz-Verkehrsbelastungen haben in den letzten Jahren in der Bundesrepublik Deutschland generell zugenommen. Eine höhere Motorisierung, die vermehrte Nutzung des Autos und eine Vergrößerung der Fahrtweiten sind die Hauptursache für die Zunahme der Verkehrsbelastungen auf unseren Straßen.

Insgesamt zeigt sich auf den Straßen von Neukirchen-Vluyn in den letzten 20 Jahren keine deutliche Verkehrsmengenveränderung (siehe **Tabelle 2-6**). Überwiegend zeigt sich ein leichter Rückgang der Verkehrsbelastung, der mit dem Rückgang der Einwohnerzahl korrespondiert.

Eine hohe Verkehrszunahme ist auf der L 474, Geldernsche Straße, in der Ortsdurchfahrt Rayen von 6.200 Kfz/24h auf 9.000 Kfz/24h festzustellen. Die Verkehrsmenge ist um fast 50 % in der Ortsdurchfahrt Rayen gestiegen. Diese enorme Zunahme ist mit hoher Wahrscheinlichkeit dem Straßenneubau der Bundesstraße B 528 in Kamp-Lintfort zuzuschreiben, die Kfz-Verkehr auf die L 474 angezogen hat.

Straßenquerschnitt		Kfz /24h	
		2001 (VEP)	2018
L 140	Niederrheinallee, OD Vluyn	11.100	9.700
L 140	Niederrheinallee, Dicksche Heide	11.200	11.800
L 140	Niederrheinallee, OD Neukirchen	11.800	11.700
L 474	Geldernsche Straße, OD Rayen	6.200	9.000
L 398	Andreas-Bräm-Straße	12.600	12.300
L 398	Krefelder Straße	9.900	9.000
L 476	Lintforter Straße	9.000	10.800
	Tersteegenstraße	4.000	4.400
	Bendschenweg	7.500	7.600

Tabelle 2-6: Entwicklung der Kfz-Verkehrsbelastungen 2001 - 2018

Vom stadtfremden Durchgangsverkehr sind insbesondere die L 474, Geldernsche Straße, die L 476 Lintforter Straße und Nieper Straße, sowie die Hochkamerstraße belastet. Die nachfolgende **Tabelle 2-7** zeigt die Durchgangsverkehrsanteile auf den wesentlichen Straßenzügen.

Straßenquerschnitt		Kfz/24h	Durchgangsanteile	
			Kfz/24h	%
L 140	Niederrheinallee Vluyn	9.700	1.200	13
L 140	Niederrheinallee Neukirchen	11.700	1.000	9
L 474	Geldernsche Straße, OD Rayen	9.000	6.700	75
L 398	Andreas-Bräm-Straße	9.800	2.800	29
L 398	Krefelder Straße	9.000	1.200	14
L 476	Lintforter Straße	10.800	5.700	53
L 476	Nieper Straße	4.200	2.900	69
K 9	Hochkamerstraße	3.400	2.400	71
	Vluynner Nordring	5.700	850	15
	Vluynner Südring	7.600	2.800	37

Tabelle 2-7: Durchgangsanteile, Analyse 2018

2.5 Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen

Im Analysezeitraum fanden mehrere Bürgerbeteiligungen in Form einer Passantenbefragung, einer Schülerbefragung und einer Internetbefragung statt. Mit diesen Beteiligungskonzepten sollte gewährleistet werden, dass alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erhalten, sich zu beteiligen und Anregungen und Kritik zu äußern. Durch diese Formen der Bürgerbeteiligung wird das Wissen der ansässigen Bürger eingeholt, die durch ihre alltäglichen Erfahrungen und Wege am besten wissen, wo Problemstellen im Verkehr bestehen.

2.5.1 Passantenbefragungen Neukirchen und Vluyn

Neukirchen

Am Donnerstag, den 07.06.2018 wurden Passantenbefragungen im Stadtkern von Neukirchen durchgeführt. Die insgesamt 352 befragten Passanten machten im Bereich der gesamten Fußgängerzone zu folgenden Punkten Angaben:

- **Herkunftsort:** Der Hauptteil der Besucher des Stadtkerns von Neukirchen kam aus Neukirchen selbst (66 %). Rund 6 % der Besucher haben ihren Wohnsitz in Vluyn. Aus den angrenzenden Stadtgebieten Moers, Duisburg, Krefeld, Rheurdt und Kamp-Lintfort suchen ca. 17 % den Stadtkern von Neukirchen auf. 11 % der Besucher gaben an, von Düsseldorf, Rheinhausen, Willich, Kapellen, Kleve, Kempen, Rheinberg, Grevenbroich, Ratingen,

Hamminkeln, Hattingen, Oberhausen, Offenbach, Strahlen, Nettetal, Erke-
lenz, Holland, Sonsbeck, Viersen nach Neukirchen gekommen zu sein.

- Zweck des Aufenthaltes: 47 % der Befragten suchen den Stadtkern von Neukirchen mit dem Ziel des Einkaufens auf. Als Originärziel gaben 14 % der Befragten „Arbeiten“ an. Wie in **Bild 2-8** zu sehen ist, gaben rund 39 % der Befragten an, sonstige Erledigungen (Arztbesuche, Physio, Dienstleistungen etc.) zu tätigen oder Freizeitaktivitäten (Spazieren, Essen, Trinken) nachzugehen.

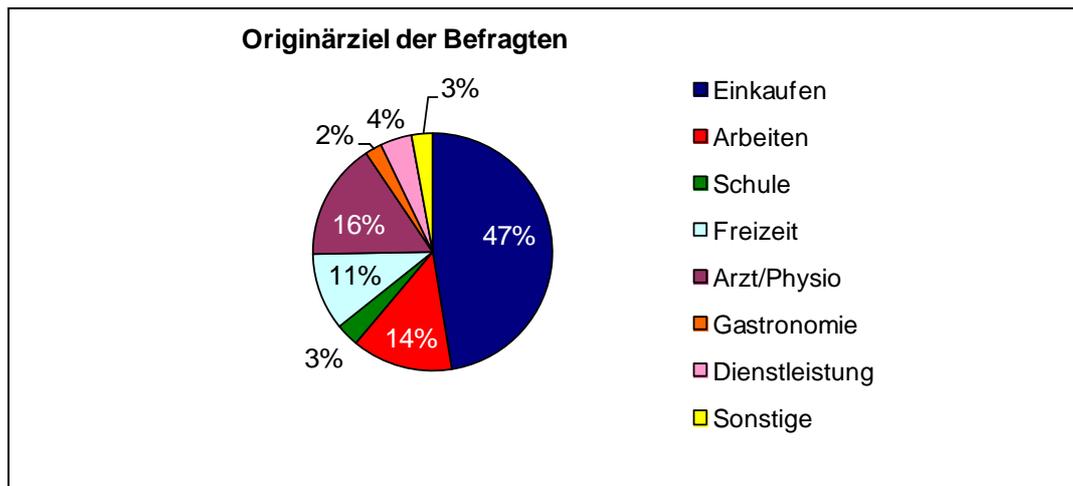


Bild 2-8: Zweck des Aufenthaltes der Befragten in Neukirchen

- Verkehrsmittelwahl: 143 der 352 befragten Passanten (41 %) erreichten den Ortskern Neukirchen mit dem Kfz. Ungefähr 50 % der Personen, die das Auto nutzten, um den Ortskern von Neukirchen zu erreichen, haben ihren Wohnsitz in Neukirchen-Vluyn. Etwa 36 % der Befragten kamen zu Fuß in den Ortskern. Rund 19 der befragten Personen (ca. 5 %) nutzten den öffentlichen Personennahverkehr und rund 18 % nutzten das Fahrrad.

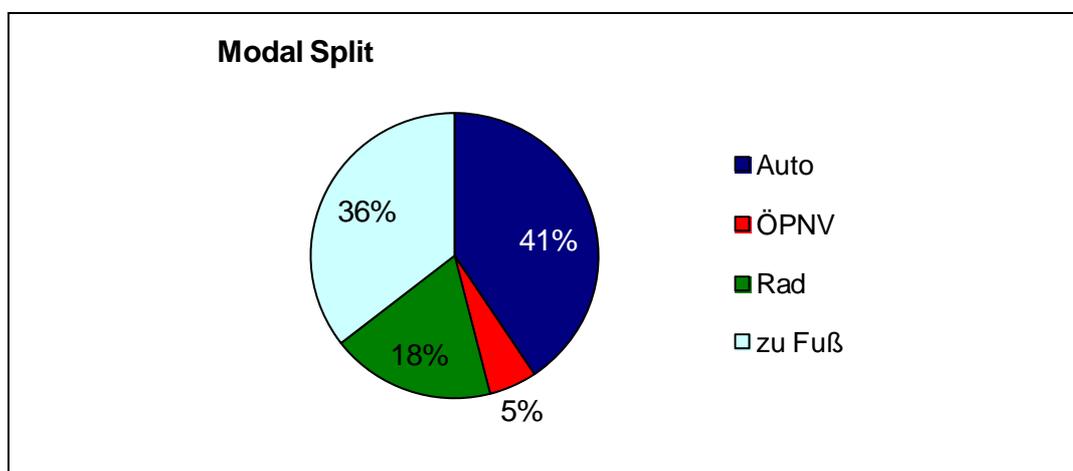


Bild 2-9: Verkehrsmittelwahl der Befragten in Neukirchen

- Ort des abgestellten Kfz: Die 143 mit dem Kfz angereisten Personen wurden zusätzlich zu dem Ort des geparkten Kfz befragt. Die meisten der Befragten stellten ihren Pkw auf dem Parkplatz vom Edeka-Markt, am Parkplatz Rossmann, auf dem Parkplatz Hochstraße, entlang der Mozartstraße oder entlang der Andreas-Bräm-Straße ab. Die höchste Attraktivität der Parkplätze bei den Befragten, hat der zentral gelegene Parkplatz Edeka-Markt (39 %), direkt danach der Parkplatz Rossmann (27 %) mit direktem Zugang zur Fußgängerzone und in unmittelbarer Nähe zum Edeka-Markt. Beide Parkplätze sind gut von der Andreas-Bräm-Straße anfahrbar.

Vluyn

Am Freitag, den 15.06.2018 wurde eine Passantenbefragung im Stadtkern von Vluyn durchgeführt. Die insgesamt 416 befragten Passanten machten im Bereich der gesamten Fußgängerzone zu folgenden Punkten Angaben:

- Herkunftsort: Der Hauptteil der Besucher des Stadtkerns von Vluyn kam aus Vluyn selbst (64 %). Rund 12 % der Besucher haben ihren Wohnsitz in Neukirchen. Aus den Ortsteilen Schaephuysen, Rayen und Niep suchten etwa 23 Personen den Stadtkern Vluyn auf. Aus den angrenzenden Stadtgebieten Moers, Duisburg, Krefeld, Rheurdt und Kamp-Lintfort suchen ca. 10 % den Stadtkern auf. 8 % der Besucher gaben an, von Rheinhausen, Willich, Kerken und Tönisberg nach Vluyn gekommen zu sein.
- Zweck des Aufenthaltes: 53 % der Befragten suchen den Stadtkern Vluyn mit dem Ziel des Einkaufens auf. Das Originärziel „Arbeiten“ nannten 4 % der Befragten. Wie in **Bild 2-10** zu sehen, gaben rund 43 % der Befragten an, sonstige Erledigungen (Arztbesuche, Physio, Dienstleistungen etc.) zu tätigen oder Freizeitaktivitäten (Spazieren, Essen, Trinken) nachzugehen.

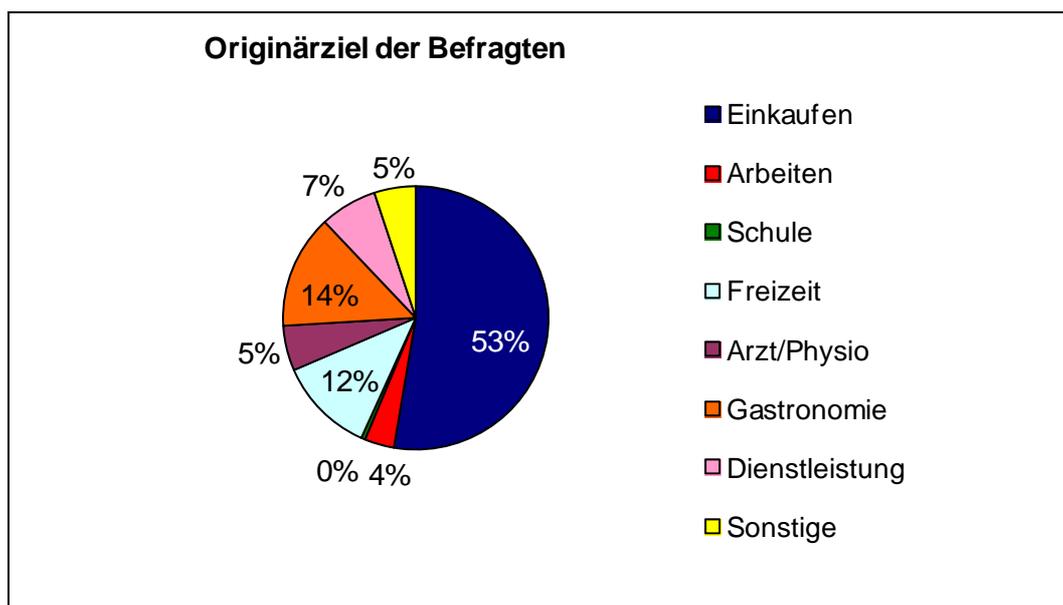


Bild 2-10: Zweck des Aufenthaltes der Befragten in Vluyn

- Verkehrsmittelwahl: 186 der 416 befragten Passanten (45 %) erreichten den Stadtkern von Vluyn mit dem Kfz. Ungefähr 55 % der Personen, die das Auto nutzten um den Ortskern von Vluyn zu erreichen, haben ihren Wohnsitz in Neukirchen-Vluyn. Etwa 36 % der Befragten kamen zu Fuß in den Stadtkern von Vluyn. Rund 17 der befragten Personen (ca. 4 %) nutzten den öffentlichen Personennahverkehr und rund 15 % fahren mit dem Rad.

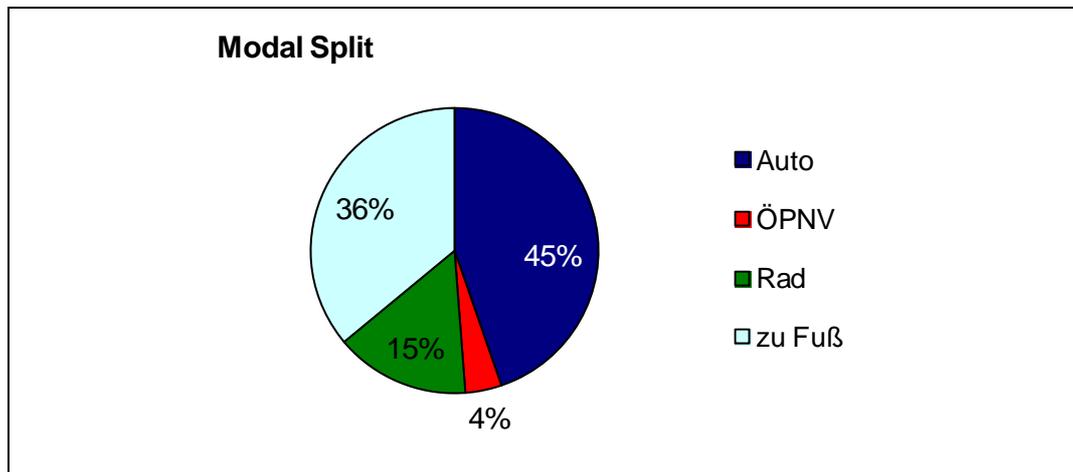


Bild 2-11: Verkehrsmittelwahl der Befragten in Vluyn

- Ort des abgestellten Kfz: Die 186 mit dem Kfz angereisten Personen wurden zusätzlich zu dem Ort des geparkten Kfz befragt. Die meisten der Befragten stellten ihr Auto auf dem Parkplatz Unterhof, dem Parkplatz Bruckhausfeld, dem Parkplatz am Museum, dem Parkplatz Leinenwerberplatz oder entlang der Niederrheinallee ab. Die höchste Attraktivität der Parkplätze bei den Befragten, hat der zentral gelegene Parkplatz Unterhof (51 %), direkt danach die Parkstände entlang der Niederrheinallee (13 %) und der Parkplatz Bruckhausfeld (12 %).

Zusammenfassung der Ergebnisse

Beide Ortszentren in Vluyn und Neukirchen erfüllen zentrale Funktionen für die Stadt Neukirchen-Vluyn. Etwa zwei Drittel aller Befragten bewegen sich in den Ortszentren zu den Zwecken Einkaufen, Dienstleistungen und Arzt- / Physiobesuchen. Dabei konzentrieren sich Vluynyer Bürger und Neukirchener Bürger jeweils auf ihr eigenes Ortsteilzentrum. Das jeweils andere Zentrum wird seltener aufgesucht.

Entgegen der landläufigen Meinung der Einzelhändler bilden die meisten Kunden und Besucher Nicht-Autofahrer. In beiden Ortsteilzentren kommen mindestens 55 % der Besucher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zum Besuch der zentralen Einrichtungen. Der Anteil des Autoverkehrs macht in Vluyn 45 % und in Neukirchen 41 % aus. Hier besteht somit noch ein erhebliches Potenzial, um Autofahrer im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken.

2.5.2 Schülerbefragung am Schulzentrum

Ende des Schuljahres 2017/2018 haben die Schülerinnen und Schüler des Schulzentrums gemeinsam mit den Klassenlehrer/innen einen Fragebogen zur Mobilität beantwortet. Insgesamt haben 769 Schüler an der Befragung zu folgenden Punkten teilgenommen:

- Schulweg: Die Schüler des Schulzentrums zeichneten ihren Schulweg in einem Stadtplan ein, so dass zu erkennen ist, welche Straßenseite gewählt und an welchen Stellen die Straße gequert wird. Die meisten Schüler nutzen die Hauptverkehrsstraßen (Vluyner Ring - Tersteegenstraße bzw. Neukirchener Ring - Lindenstraße - Tersteegenstraße), um das Schulzentrum zu erreichen (siehe **Bild 2-12**).

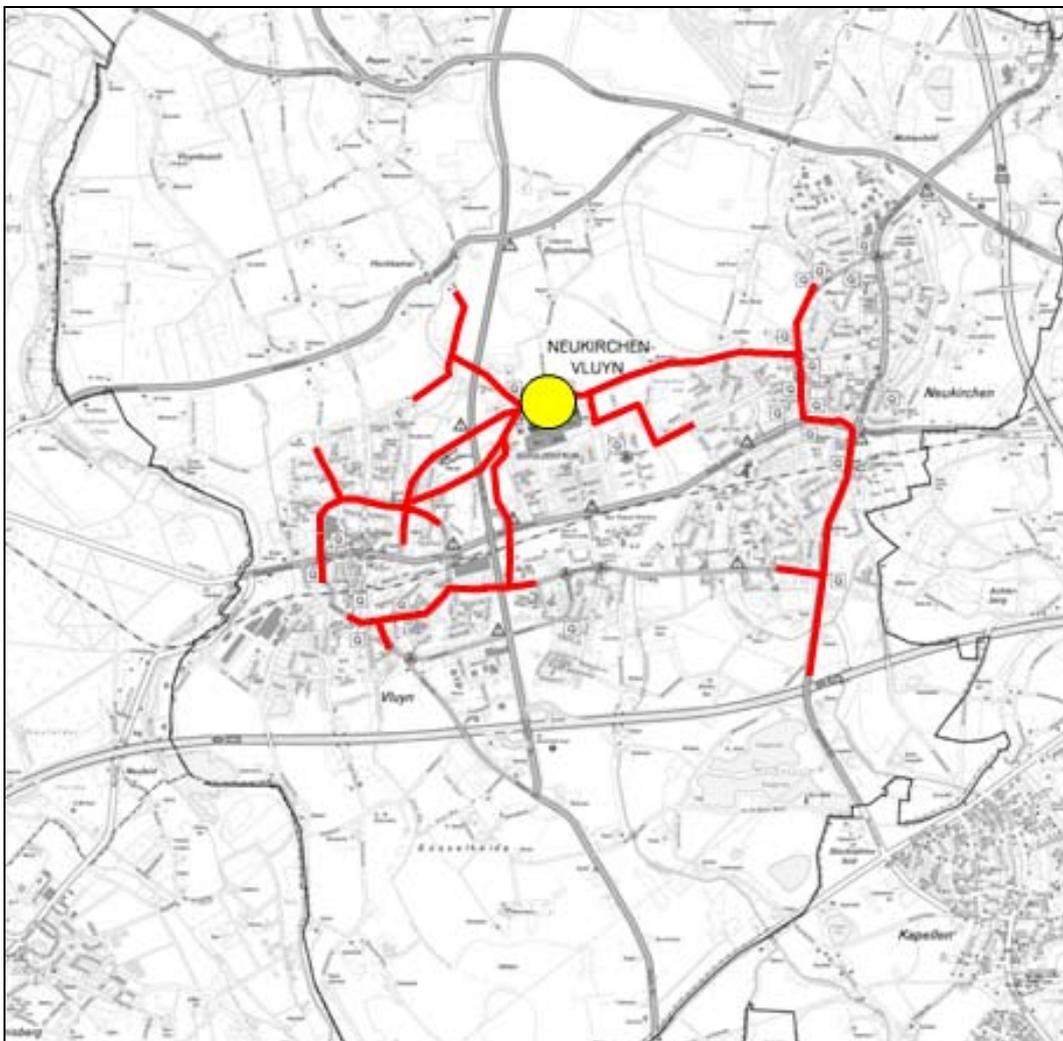


Bild 2-12: Schulwegachsen Schulzentrum

- Verkehrsmittelwahl: Die meisten Schüler erreichen das Schulzentrum mit dem Fahrrad (72 %). 18 % nutzen den ÖPNV. Etwa 7 % (55 Schüler) erreichen das Schulzentrum als Mitfahrer im Pkw. 3 % bewältigen den Schulweg zu Fuß.

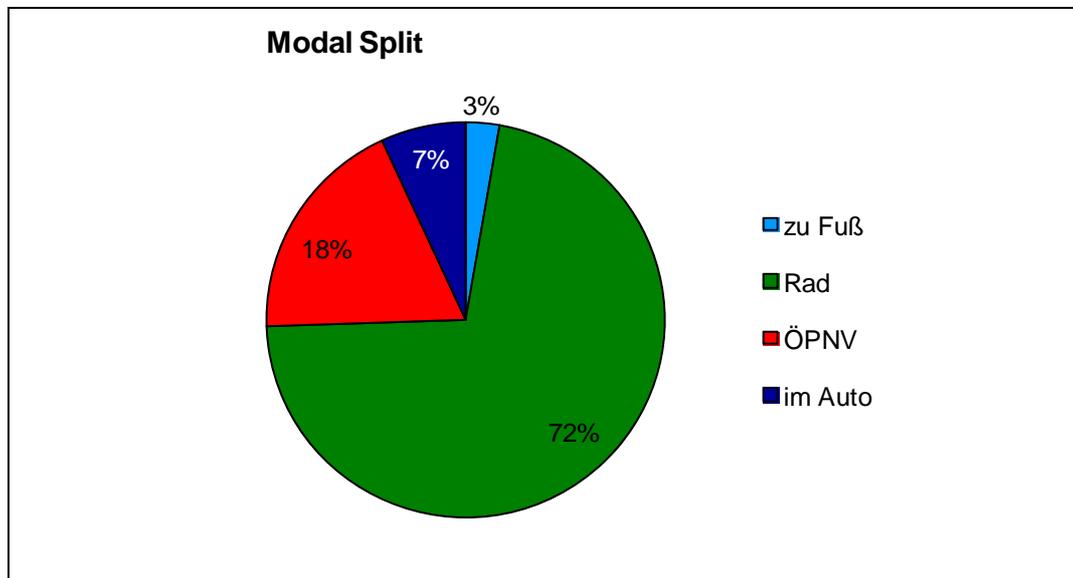


Bild 2-13: Verkehrsmittelwahl Schulzentrum

- Problem- und Gefahrenstellen: Die Schüler nannten Problem- und Gefahrenstellen auf dem Schulweg bzw. auf den Freizeitwegen. Insgesamt wurden 48 unterschiedliche Problem- und Gefahrenstellen aufgezeigt, die in das Mängel- und Konfliktkataster eingegangen sind.

2.5.3 Internetbeteiligung

Den Bürgern von Neukirchen-Vluyn stand ab dem 20.06. bis zum 23.09.2018 eine Plattform im Internet mit einer interaktiven Karte zur Verfügung, mit der Möglichkeit, positive und negative Gegebenheiten und konkrete Mängel zu benennen. Mit einem Klick in die Karte konnten die Bürger an den problematischen Stellen Marker setzen. Anschließend öffnete sich ein Fenster, welches zum Eintragen von Ideen oder Anregungen diente.

Die Plattform wurde von rund 1.600 Besuchern aufgesucht. Insgesamt wurden 167 Anmerkungen in die interaktive Karte eingetragen. 41 % der Anmerkungen betrafen den Fuß- und Radverkehr, 40 % den Kfz-Verkehr, 11 % den ÖPNV. Es wurden 7 % allgemeine Anmerkungen und 4 % positive Anmerkungen gemacht.

Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger wurden geprüft und fanden Eingang in die Ergebnisse der Zustandsanalyse.

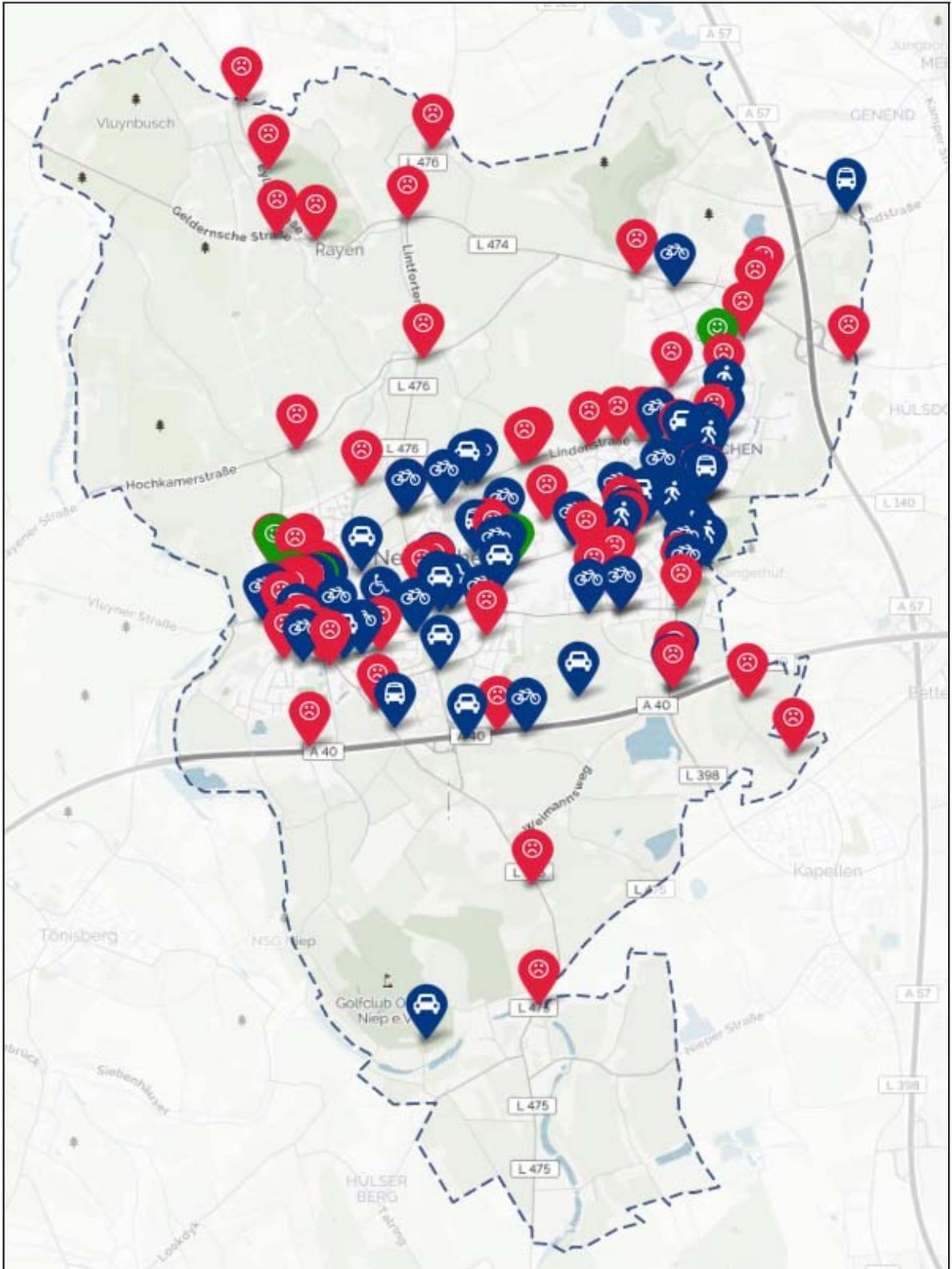


Bild 2-14: Interaktive Karte der Internetbeteiligung

2.6 Zusammenstellung der Mängel und Konflikte

Die im Rahmen der Zustandsanalyse erkannten Mängel- und Konflikte im Verkehrsgeschehen der Stadt Neukirchen-Vluyn sind in der nachfolgenden **Tabelle 2-8** nach Stadtteilen zusammengefasst:

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
Vluynbusch / Rayen / Hochkamer	Bergweg	Fehlende Beleuchtung
	Eyller Straße	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Radwegfortführung nach Kamp-Lintfort fehlt
		Fehlende Querungshilfe im Kreuzungsbereich mit dem Bergweg
		Unverträglicher Lkw-Verkehr zur Mülldeponie
		Mangelhafte Ortseingangssituation
		Unattraktive ÖPNV-Anbindung
	Geldernsche Straße (Ortsdurchfahrt Rayen)	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Fehlende Querungshilfe im Kreuzungsbereich mit dem Minhorstweg
		Hohes Schwerverkehrsaufkommen
	Hochkamerstraße	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Hoher Anteil Durchgangsverkehr
		Schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge
		Ungenügendes Parkraumangebot für Anwohner
Lintforter Straße (Ortsdurchfahrt Rayen)	Fehlende Querungshilfe im Kreuzungsbereich mit der Neenratherstraße	
	Fehlende Fuß- und Radverkehrsanlagen	
Neukirchen	Andreas-Bräm-Straße	Relativ hoher Durchgangsverkehr
		Zu hohe Geschwindigkeiten
		Konflikte zwischen parkenden Autos auf der Straße und dem fließenden Kfz-Verkehr

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
		Parkraumdefizit für Anwohner
		Fehlende Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr (Poststraße, Geldernsche Straße)
		Teilweise schlechter Zustand der Radwege
		Fehlende Beleuchtung Geldernsche Straße
		Teilweise starke Unverträglichkeiten zwischen Kfz-Verkehr und Randnutzung
		In Richtung Genend und vor allem am Knotenpunkt Geldernsche Straße fehlen Geh- und Radwege
	Bendschenweg	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Ungenügendes Parkraumangebot für Anwohner
		LSA am Knoten Max-von-Schenkendorf-Straße (nachts) überflüssig
		Radverkehr kann Grünsignal nicht anfordern
		Schlechter Zustand der Radwege
	Grafschafter Straße	Fehlende Geh- und Radwege
	Geldernsche Straße	Fehlende Geh- und Radwege
		Gefahrenpunkt für Fußgänger und Radfahrer am Knotenpunkt Andreas-Bräm-Straße
		Fehlende Querungshilfe am Knoten Balderbruchweg und Dongstraße
	Grotfeldsweg	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
	Hans-Böckler-Straße	Fehlende Querungshilfe Laukenstraße
		Fehlende Radwege südlich Waldstraße
		Behinderung des ÖPNV durch ruhenden Verkehr
	Krefelder Straße	Zu hohe Geschwindigkeiten vor allem am Ortseingang
		Zu hohe Kfz-Belastung
Fehlende Radwege		

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
		Konflikte Fußgänger / Radfahrer auf dem Gehweg
		Fehlende Querungshilfen Grotfeldsweg
		Parkende Kfz auf der Fahrbahn behindern den fließenden Kfz-Verkehr sowie den Radverkehr
		Mangelhafte Straßenraumgestaltung
		Keine ÖPNV-Anbindung im südlichen Teil
		Teilweise Unverträglichkeiten zwischen Kfz-Verkehr und Randnutzung
		Schlechte Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich Bendschenweg
	Lindenstraße	Zu hohe Kfz-Belastung im Bereich Hochstr./Bruchstr.
		Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten zwischen Tersteegenstraße und Neukirchener Ring
		Unzureichende Radwegführung zum Zweirichtungsradweg auf der südlichen Fahrbahnseite
		Fehlende Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Neukirchener Ring
	Mozartstraße	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Fehlende Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Neukirchener Ring
		Teilweise höhere Kfz-Belastungen durch den Einkaufsverkehr
		Konflikt zwischen parkenden Autos auf der Fahrbahn und dem fließenden Kfz-Verkehr, besonders für den ÖPNV
		Konflikte Fußgänger / Radfahrer auf dem Gehweg
		Hoher Parkdruck
	Neukirchener Ring	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Charakter einer Außerortsstraße
		Fehlende Radwege

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
		Konflikte Fußgänger / Radfahrer auf dem Gehweg
	Niederrheinallee	Starke trennende Wirkung im Stadtteil Neukirchen durch überbreite Fahrbahn
		Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
		Teilweise starke Unverträglichkeiten zwischen Kfz-Verkehr und Randnutzung
		Radverkehrsführung Kreuzungsbereich Krefelder Straße problematisch
		Fehlender Radweg auf der Südseite
	Poststraße	Hoher Parkdruck
Wiesfurthstraße	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten	
Dicksche Heide / Niederberg	Roosenstraße	Schleichverkehr zu den Schulanfangs- und -Endzeiten
		Zu starke Behinderung durch Aufpflasterung
		Schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge im Kreuzungsbereich Bohnenweg
	Dicksche Heide	Auffanggitter werden vom Radfahrer umfahren
		Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
	Döppersstraße	Schlechte Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich Roosenstraße
		Kein Winterdienst
		Fehlende Beleuchtung vor allem im Bereich der Unterführung
	Niederrheinallee (Ortsdurchfahrt Niederberg)	Fehlende Fußwegeverbindung Niederberg - Hindenburgplatz
		Fehlende Verbindungstraße zwischen Bendschenweg und Niederrheinallee
Tersteegenstraße	Zu hohe Geschwindigkeiten	

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
		Fehlende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bereich des Schulzentrums
		Mangelhafte Querungshilfe im Bereich des Schulzentrums
		Unfallgefahr für Radfahrer durch im Winter nicht geräumte Radwege
		Ungenügendes Parkraumangebot zu Schulzeiten
		Starke Konflikte zu den Schulanfangs- und -endzeiten zwischen den Verkehrsarten durch bringende und abholende Eltern mit dem Pkw
		Radweg weist Mängel auf (Schlaglöcher, wurzelbedingte Hochwölbungen, Kies)
	Weistraße	Zu hohe Geschwindigkeiten
		Kein Winterdienst
		Schlechte Sichtverhältnisse
	Niep	Bergschenweg
Hülser Straße		Straßenquerschnitt zwischen der Krefelder Straße und Bruckschenweg zu schmal
		Leistungsfähigkeitsdefizite im Bereich L467
Krefelder Straße		Fehlende Radwege zwischen Niepkanal und Bergschenweg
		Keine ÖPNV-Anbindung an die Zentren von Neukirchen und Vluyn sowie nach Moers
		Fehlende Querungshilfe (Kapellener Straße)
		Fehlende öffentliche Parkstände
Luiters Straße		Mangelhafte Straßenraumgestaltung
		Fehlender Gehweg
Nieper Straße		Fehlende Radverkehrsanlagen
	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten	

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
Vluyn	Am Dreßlerhof	Fehlende Gehwegverbindung zum Wohngebiet Fränzkeweg (Bahnübergang fehlt)
		Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
	Bahnhofstraße	Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr
	Friesenweg	Fehlende Beleuchtung
		Fehlender Gehweg
	Fritz-Baum-Allee	Parkende Fahrzeuge im Kurvenbereich behindern Radverkehr und den fließenden Verkehr
	Hartfeldstraße	Keine Radverkehrsanlage vorhanden
		Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
	Inneboldtstraße	Fehlender Gehweg auf der südlichen Seite
	Kreisverkehr Vutz	Missachtung der Vorfahrtsregelung / fehlende Fußgängerüberwege
	Leinewerberplatz	Zu hohe Geschwindigkeiten
		Mangelhafte Markierung der Parkstände, vor allem fehlt eine Markierung an den Ladesäulen für E-Autos
	Lintforter Straße	Fehlende Fuß- und Radverkehrsanlagen
		Gefahrenpunkt für Schüler an der Querung Tersteegenstraße
		Gefahrenpunkt für Radfahrer an der Kreuzung mit der A 40, freifließende Rechtsabbieger bilden potentielle Gefahrenpunkte.
	Niederrheinallee (Ortsdurchfahrt Vluyn)	Hohe und im Zentrum von Vluyn unverträgliche Kfz-Belastungen
		Trennende Verkehrsachse im Ortskern
Fehlende Radverkehrsanlagen		
Konflikte Fußgänger / Radfahrer auf dem Gehweg		
Hoher Parkdruck		

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
		Potentieller Gefahrenpunkt am Leineweberplatz, Pastoratsstraße und an der vorhandenen Querungshilfe, fehlender Fußgängerüberweg Vluynener Platz
		Fließender Kfz-Verkehr und der ÖPNV werden durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt
		Mangelhafte Straßenraumgestaltung
		Hohe Unverträglichkeit zwischen dem Kfz-Verkehr und der Randnutzung
		Mangelhafte ÖPNV-Verbindung nach Kamp-Lintfort
	Niederrheinallee (Ortseingang Vluyn)	Fehlende Querungshilfe auf Höhe des Friedhofes
		Schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge im Bereich der Tankstelle
		Radwegfortführung nach Schaephuysen weist Mängel auf
	Nieper Straße	Fehlender Radweg
		Fehlende Beleuchtung
	Pastoratstraße	Fehlende Gehwegverbindung mit Ina-Seidel-Straße
		Hoher Parkdruck
		Zu hohe Geschwindigkeiten
		Mangelhafte Gehwege
	Rayener Straße	Teilweise zu hohe Geschwindigkeiten
Behinderung des ÖPNV durch ruhenden Verkehr		
Sittermannstraße	Mangelhafte Gehwege	
	Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrern auf dem Gehweg	
	Parkdruck am Sportplatz	

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
	Springenweg	Mangelhafte Geh- und Radwege
		Hindernisse auf dem Radweg
	Terniepenweg	Fehlende Querungshilfe Vluynner Ring
	Vluynner Nordring	Zu hohe Geschwindigkeiten
		Mangelhafte Querungshilfe im Kreuzungsbereich Döpperstraße
		kurze Grünphase für den Fuß- und Radverkehr am Kreuzungspunkt mit der Niederrheinallee
		Konfliktpunkt zwischen Fußgänger und Radfahrer auf dem Hochbord wegen mangelhaften Radwegeausbaus
	Vluynner Südring	Zu hohe Geschwindigkeiten
		Fehlender Radweg zwischen Vutz und Pasortstraße
		Hindernisse auf dem Radweg
		Parkende Kfz auf der Fahrbahn behindern den fließenden Kfz-Verkehr, vor allem im Kurvenbereich

Tabelle 2-8: Mängel und Konflikte

3 Leitbild der Verkehrsentwicklung

Klimaschutz ist eine der weltweiten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. National besteht das Ziel, die deutschen klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 % (bezogen auf 1990) abzusenkten. Als ehrgeizige Zielsetzung wurde zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes die Zielsetzung einer Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 ausgegeben.¹

Mit der Beteiligung an dem Euregioprojekt „Klimakommunen in der Euregio Rhein-Waal“ hat die Stadt Neukirchen-Vluyn im Jahr 2014 ein kommunales, integriertes Klimaschutzkonzept erarbeitet. Dabei wurde festgestellt, dass die Sektoren Verkehr und Haushalte die größten Anteile am Endenergieverbrauch und den resultierenden CO₂-Emissionen aufweisen. Der Verkehr hat einen Anteil von 36 % an den CO₂-Emissionen auf dem Stadtgebiet, sodass der Mobilität und dem Verkehr eine erhebliche Bedeutung in Hinblick auf eine klimafreundliche Stadt Neukirchen-Vluyn zukommt.

Im September 2016 hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Neukirchen-Vluyn die Aufstellung eines klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes beschlossen. Das in **Bild 3-1** dargestellte Leitbild formuliert die grundlegenden Ziele des Mobilitätskonzeptes und stellt eine Fortschreibung des im Verkehrsentwicklungsplan 2004 definierten Leitbildes einer „Zeitgemäßen Mobilität“ in Hinblick auf die formulierten Klimaschutzziele der Stadt Neukirchen-Vluyn dar.



Bild 3-1: Leitbild des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes

¹ Rede von Bundeskanzlerin A. Merkel auf dem Petersburger Klimadialog, 14.05.2019

3.1 Das Oberziel einer Reduzierung der CO₂-Emissionen

Im Klimaschutzkonzept ist festgelegt, dass es das vorrangige Ziel der Stadt Neukirchen-Vluyn ist, eine deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen. **Das klimafreundliche Mobilitätskonzept unterstützt die Stadt Neukirchen-Vluyn bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen.**

Das Zielkonzept des Verkehrsentwicklungsplans 2004² für eine „Zeitgemäße Mobilität“ bleibt im Grundsatz erhalten:

- Wir stärken des ÖPNV / SPNV.
- Wir fördern den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes.
- Wir unterstützen die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.
- Wir fördern die Verbesserung des Verkehrsflusses unter Beachtung von ökologischen Gesichtspunkten.

Innerhalb des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wird das Zielkonzept aktualisiert, indem der Klimaschutz umfassend, auch mit quantitativen Zielsetzungen, einbezogen wird und insbesondere Handlungsziele für die **Schaffung von Rahmenbedingungen für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten** formuliert werden.

Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs wird innerhalb des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes ein Perspektivenwechsel vollzogen, in dessen Folge der motorisierte Verkehr nicht länger die Position des selbstverständlichen Hauptverkehrsmittels einnimmt. Alternativen, sowohl bei den Verkehrsmitteln als auch bei den Antriebsarten sind zu fördern. Sukzessive soll der motorisierte Individualverkehr reduziert werden, um die CO₂-Minderungsziele zu erreichen. Diese werden im Klimaschutzkonzept wie folgt definiert:

- Bis zum Jahr 2022 wird eine Reduzierung des Kraftstoffbedarfs und damit verbunden der CO₂-Emissionen um 5 % angestrebt.
- Bis zum Jahr 2030 sollen der Kraftstoffbedarf und die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 8 % (jeweils bezogen auf das Basisjahr 2011) absinken.

3.2 Werteziele

Die Werteziele stellen den Zusammenhang zu grundsätzlichen gesellschaftlichen Anforderungen her, die im klimafreundlichen Mobilitätskonzept für die Stadt Neukirchen-Vluyn selbstverständlich einzubeziehen sind.

- **Gesundheit und Sicherheit**

Auf Gesundheit und Sicherheit ausgerichtete Mobilitätsbedingungen erfordern:

² *Verkehrsentwicklungsplan Neukirchen-Vluyn, 2004, Kapitel 5.1 Zielkonzept Neukirchen-Vluyn*

- Verkehrssicherheit im Sinne der Vermeidung von Unfällen durch entsprechende Gestaltung von Verkehrssystemen, die Verkehrserziehung der Kinder und Jugendlichen sowie die Überwachung der Verkehrsregeln.
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel.
- Gesundheitliche Unversehrtheit durch die Einhaltung von Umweltqualitätszielen in Bezug auf den Klimaschutz und Lärmimmissionen.
- Die Möglichkeit, Gesundheit und Wohlbefinden über die Nutzungen von Fuß- und Radwegenetzen zu stärken.

• **Gleiche Mobilitätschancen für ALLE**

Die Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für soziale Teilhabe. Dort, wo Orte und Räume nicht barrierefrei sind und die Mobilität zwischen den Quellen und Zielen der Mobilität nicht barrierefrei gewährleistet werden kann, bleibt die Teilhabe am kulturellen und politischen Leben, an der Arbeitswelt und in der Freizeit verwehrt. Folgende Ziele sind im Mobilitätskonzept zu verfolgen:

- Die Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen, um Mobilität für diejenigen sicherzustellen, die aus rechtlichen, gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht am motorisierten Individualverkehr teilnehmen können.
- Die Verkehrsräume in der Stadt und insbesondere die Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln sind barrierefrei herzurichten.

• **Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt**

Einen gesellschaftlichen Wert an sich stellt die fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt dar, die in der Lage ist, die Lebensqualität aller Menschen zu verbessern. Dieses Werteziel ist ebenso gesamtheitlich zu verfolgen. Über die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur hinaus meint dies:

- Die Gewährleistung einer Nahversorgung entsprechend einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten insbesondere in den Ortskernen.
- Die Sicherung des Naturpotenzials und die Erreichbarkeit der Freizeiträume.

3.3 Handlungsziele

Bereits im Klimaschutzkonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn wurden für das Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ vier Handlungsziele für die Schaffung der Rahmenbedingungen für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten definiert. Dabei wurde erkannt, dass die zentrale Stellschraube zur CO₂-Reduzierung in einer Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten des Umweltverbundes liegt. Die vier Handlungsziele werden im Folgenden integriert.

In das folgende Zielkonzept sind die Ergebnisse der ersten beiden Workshop-Veranstaltungen des Arbeitskreises Mobilitätskonzept eingeflossen. Die Handlungsziele konkretisieren die Werteziele, indem sie praktisch nachvollziehbare und somit planerisch handhabbare Schwerpunktthemen der Zielumsetzung benennen. Die Handlungsziele tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die Werteziele und das Oberziel der Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen.

- **Stärkung der Nahmobilität des Zu-Fußgehens und des Radfahrens**

In der Stadtplanung sind die Belange der Nahmobilität verstärkt im Sinne einer ganzheitlichen und nachhaltigen Planung zu berücksichtigen. Bei der Planung von neuen Baugebieten (z.B. Wohngebiete) ist bereits im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung auf die Erreichbarkeit von Kindertagesstätten, Schulen und Nahversorgungseinrichtungen zu achten. Peripher zu solchen Zielen der Nahmobilität gelegene Baugebiete sollten eher nicht entwickelt werden, um den vermeintlichen Zwang zur Nutzung des Autos als Verkehrsmittel nicht zu fördern. Alternativ sind gute Fußweganbindungen, Radwegeverbindungen und Anschlüsse an den ÖPNV neu zu schaffen, um die umweltfreundliche Nahmobilität zu sichern.

Die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs werden feste Bestandteile des Verwaltungshandelns. Sowohl in der Stadtplanung als auch in der Verkehrsweegeplanung werden die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs feste Bestandteile der Planung und Abwägung. Fußgänger- und Fahrradfahrer werden in der Planung gleichwertig zum Autoverkehr behandelt. Dabei wird bei Interessenabwägungen die Radverkehrsplanung nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs durchgesetzt.

Die Teilnahme an der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) bietet die Möglichkeit von Erfahrungen und Ideen zur Stärkung des Radverkehrs anderer Städte zu profitieren. Die Teilnahme am der AGFS bedeutet eine Selbstverpflichtung der Stadt Neukirchen-Vluyn für das Leitbild der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ und bietet ein wichtiges Controlling-Instrument bei der Umsetzung der Handlungsziele des vorliegenden Mobilitätskonzeptes.

- **Vergrößerung des Anteils von Fußwegen und Radfahrten am Modal-Split**

Um die Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split zu erhöhen, sollen attraktive Angebote geschaffen werden, um diese Verkehrsmittel als realistische Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu positionieren.

Im städteübergreifenden Radverkehr ist das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr (RVR) in konkrete Infrastrukturprojekte umzusetzen, das nicht nur den Freizeitradverkehr, sondern verstärkt den Alltagsradverkehr der Pendler aufnimmt.

Im innerörtlichen Verkehr sind die Verbindungen in die beiden Ortskerne und die Durchfahrbarkeit der Kerne zu stärken. Die Sicherheit und der Fahrkomfort sind zu verbessern. Sichere und komfortable Abstellanlagen für Fahrräder sind an den Zielen des Radverkehrs zu schaffen. Die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit auf den Gehwegen sind flächendeckend sicherzustellen. Dabei ist der Querungssituation an Kreuzungen und Kreisverkehrsplätzen erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Nur durch verkehrssichere und komfortable Verkehrswege lassen sich die Anteile von Fußwegen und Radfahrten bei der Verkehrsmittelwahl signifikant erhöhen.

- **Reduzierung des motorisierten Kurzstreckenverkehrs**

Mit der Erhöhung der Verkehrswegeanteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs die Zielsetzung. Ein großes Potenzial bietet weiterhin der Kurzstreckenverkehr. Dies hat die Passantenbefragung in Vluyn und Neukirchen gezeigt, wo 45 % der Befragten in Vluyn und 41 % in Neukirchen das Auto nutzten, obwohl etwa zwei Drittel aus dem eigenen Ortsteil stammten. Es muss das Ziel der Verkehrsplanung sein, einen Großteil dieser Kurzstrecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad abzuwickeln.

Neben der Verkehrssicherheit und dem Komfort bildet auch die Parkraumsituation ein wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Neben einem erhöhten Angebot von dezentralen Fahrradabstellanlagen bildet die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibenregelung) für den Kfz-Verkehr eine wichtige Stellschraube zur Lenkung der Mobilitätsbedürfnisse auf den Umweltverbund.

- **Optimierung des Öffentlichen Regionalverkehrs**

Der motorisierte Quell- und Zielverkehr der Stadt Neukirchen-Vluyn ist seit der Erstellung des VEP 2004 deutlich angestiegen. Hauptverantwortlich sind die angewachsenen Ein- und Auspendlerbeziehungen im Berufs- und Auspendlerverkehr. Realistischerweise bildet nur ein attraktiver, komfortabler, schneller ÖPNV eine Verkehrsmittelalternative zum Kfz-Verkehr. Die im Klimaschutzkonzept als Zielaussage gestellte Frage „Kommt die Bahn zurück?!“ ist zu beantworten.

Falls ein SPNV-Anschluss der Stadt Neukirchen-Vluyn aus baulichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht in absehbarer Zeit umsetzbar ist, wird weiterhin ein Bussystem der Träger des ÖPNV sein. Das bestehende Bussystem ist hinsichtlich seiner Verbindungsqualitäten, der Angebotsqualitäten, der Schnelligkeit und der Verknüpfungsqualitäten (auch mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes) zu optimieren. Als sinnvoll wird ein Ausbau des Schnellbusliniennetzes betrachtet, um insbesondere die Bedürfnisse der Pendler zu berücksichtigen.

- **Optimierung und Flexibilisierung der öffentlichen Nahmobilität**

Die Erschließungsqualität des Bussystems ist zu optimieren. Dabei ist der barrierefreie Zugang ein wesentliches Qualitätskriterium. Für bislang nicht vom ÖPNV erschlossene Bereiche ist eine Anbindung zu prüfen. Falls eine wirtschaftliche Erschließung nicht möglich ist, sind flexible Angebotsformen zu prüfen. Auch bürgerschaftliches Engagement ist in die Überlegungen im Rahmen der Optimierung der öffentlichen Nahmobilität einzubeziehen.

Im Rahmen eines kommunalen Mobilitätskonzeptes können viele Themen rund um den ÖPNV nicht gelöst werden, da Aufgabenträger des ÖPNV der Kreis Wesel ist und eine verbundweite und sogar NRW-weite Abstimmung erforderlich ist. Um den ÖPNV als realistische Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu positionieren, muss die Klimaschutz motivierte Argumentation ergänzt werden um die Dimension einer einfachen Zugänglichkeit und komfortablen Nutzung. Innerhalb der kommenden Nahverkehrsplanung auf der Kreisebene sind die Themen Tarifverständlichkeit, Ticketing (Fahrscheinarten, Fahrscheinerwerb, Preise ...), neue Angebotsformen, Digitalisierung und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs zu klären. Die Verantwortung, diese Themen bei der Nahverkehrsplanung des Kreises Wesel anzusprechen und Lösungen herbeizuführen, liegt auch bei der Stadt Neukirchen-Vluyn.

- **Umweltverträgliche Abwicklung des nicht vermeidbaren Autoverkehrs**

Auch mit der Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ist der Autoverkehr ein wesentlicher und notwendiger Bestandteil der Mobilität in Neukirchen-Vluyn. Maßnahmen zur umweltverträglichen Abwicklung des MIVs betreffen die Optimierung der Verkehrsabwicklung. Stockungen im Verkehrsfluss und Stauungen sind durch die entstehenden Wartezeiten und die Anfahrvorgänge im Kfz-Verkehr für unnötige CO₂-Emissionen verantwortlich. Der Verkehrsfluss ist insbesondere an Kreuzungen zu optimieren, sodass die Wartezeiten minimiert werden. Koordinierte Signalschaltungen für die Hauptrichtungen sind zu verfolgen.

Ein Ausbau des Straßennetzes sollte zukünftig nur dort geplant werden, wo unverträgliche Umfeldbelastungen reduziert oder die Bedingungen für den Umweltverbund wesentlich verbessert werden können. Dort, wo der Kfz-Verkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr, zu unverträglichen Immissionsbelastungen der anliegenden (Wohn-) Nutzungen führt, sind die Planungen zu Umgehungsstraßen (z.B. Ortsumgehung Rayen im Zuge der B 528) zu forcieren.

- **Vermehrte Nutzung alternativer Antriebsarten**

Nicht für alle Verkehrszwecke und –wege wird eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund möglich sein. Alternative Antriebsarten (Erdgasfahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge, Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieben

etc.) sind zu fördern. Neben der Verlagerung des MIVs auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr stellt vor allem die Umstellung auf neue Antriebstechniken ein erhebliches Einsparpotenzial hinsichtlich des CO₂-Ausstosses dar.

Die Stadtverwaltung von Neukirchen-Vluyn bildet dabei ein Vorbild für die Bürgerinnen und Bürger. Mit der Anschaffung eines Elektro-Transportes für den Baubetriebshof im Dezember 2018 ist der 1. Schritt einer Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebsarten zum Verbrennungsmotor erfolgt. Neben der Anschaffung von Elektroautos bilden auch Elektro-Fahrräder als Dienstfahrzeuge eine Vorbildfunktion mit Öffentlichkeitswirkung, die verfolgt werden soll.

Zur Förderung der Elektromobilität ist die Anzahl der Ladestellen und Tankstellen im Stadtgebiet deutlich zu erhöhen. Die vorhandene Ladesäule des Energieversorgers ENNI am Leineweberplatz stellt nur einen Einstieg in die öffentliche Stromversorgung von E-Fahrzeugen dar. Mit der erhöhten Anstrengung der Automobilindustrie ab dem Jahr 2019 leistungsfähige und kostengünstige E-Automobile auf den Markt zu bringen, wird auch der Bedarf nach Stromtankstellen auf öffentlichen Parkplätzen und in den Wohngebieten (insbesondere mit Geschosswohnungsbau) zunehmen. Die Bereitstellung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum ist auch eine stadtplanerische Aufgabe, während die Umsetzung von den Energieversorgungsunternehmen oder privaten Anbietern erfolgen wird.

- **Schaffung von Angeboten, die die eigene Abhängigkeit vom Pkw verringern**

Durch die wohnortnahe Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote sollen Anreize geboten werden, die Anschaffung eines eigenen Pkw zu überdenken. Für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die über kein eigenes Auto verfügen, bietet sich eine zusätzliche individuelle Mobilitätsoption. Car Sharing Angebote bieten im ländlich geprägten Raum insbesondere einen Anreiz auf die Anschaffung eines Zweitfahrzeugs zu verzichten. Insbesondere bei der Neuplanung von Wohngebieten bietet Car Sharing in Zusammenhang mit einer Beschränkung der zu schaffenden Stellplatzzahl eine effektive Möglichkeit die Autonutzung und auch die Fahrleistung zu reduzieren.

Car Sharing Angebote und weitere alternative Mobilitätsangebote wie das Bike Sharing (u.a. auch Lasten-Fahrräder) sollen zentral in den Quartieren an öffentlichkeitswirksamen Plätzen vorgesehen werden. Gegenstand einer (auch Internet-basierten) Mobilitätsberatung sind die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die Organisation von Mitfahrgelegenheiten.

- **Verbesserung des Übergangs zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln**

Es gilt die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ihren Vorteilen zu verknüpfen und somit neue Wegeketten umweltfreundlich und alternativ zum Auto zu bilden. So erhöht das Fahrrad als Zugangsmittel zur Bushaltestelle den Einzugsbereich des ÖPNV enorm. Beispiele solcher Bike-and-Ride-Anlagen finden sich an mehreren Schnellbushaltestellen in Neukirchen-Vluyn.

Die Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel erfolgt an Mobilpunkten und Mobilitätsstationen. Als Basis eines Mobilpunktes wird die Anbindung des Verkehrsmittels Bus vorausgesetzt. Ziel des Gesamtangebots ist die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten. Dies können Fahrradbügel oder -boxen zur Nutzung von Bike-and-Ride sein, Standorte von Leihfahrrädern, Ladestationen für E-Bikes / Pedelecs und E-Automobile, Car Sharing Fahrzeuge. Ebenso werden digitale Techniken genutzt, um direkt am Ort besser über die Vielfalt der Mobilitätsangebote zu informieren.

Inter- und multimodale Wege sind eine effiziente, zeitsparende und dabei auch günstige Art der Fortbewegung in einer Stadt. Die kombinierte Nutzung von Fahrrädern, Leihrädern, Leihautos und öffentlichen Verkehrsmitteln erweitert den Umweltverbund. Wer Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert, kann sich so auf einfache Weise ein passgenaues Mobilitätspaket zusammenstellen, das auch den Verzicht auf einen privaten Pkw ermöglichen kann.

- **Stärkung der Mobilitätskompetenz**

Der Bereitstellung komfortabler Mobilitätsangebote und funktionsfähiger, attraktiver Wegenetze sollen kompetente Verkehrsteilnehmer gegenüberstehen, die die vorhandenen Angebote sinnvoll nutzen und so zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen können. Gewohnte Verhaltensmuster, die das Auto in den Mittelpunkt der Mobilität gestellt haben und somit dem Oberziel einer CO₂-Reduzierung entgegen stehen, sind aufzubrechen.

Um die Verkehrsteilnehmer über die Alternativen zum Automobil zu informieren, bilden Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung sowie Mobilitätsmanagement die zu entwickelnden Handlungsfelder. Sowohl die Informationsmöglichkeiten im Internet (z.B. auf der städtischen Homepage), Aktionen wie das Stadtradeln, Informations- und Schulungsveranstaltungen in Schulen und bei Unternehmen, das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement als auch die persönliche Mobilitätsberatung in einer Mobilitätszentrale haben zum Ziel, langfristige Verhaltensänderungen hervorzurufen. Die Kommune ist ein zentraler Partner im Mobilitätsmanagement. Bei einer kreisangehörigen Stadt sind geeignete Partner zur Um-

setzung dieses Handlungsfeldes zu suchen (Zusammenarbeit mit Nachbarstädten, dem Kreis Wesel und/oder der NIAG).

4 Fahrradverkehr

4.1 Zielkonzept

Mobilität ist klimaschonend, wenn dabei kein CO₂ freigesetzt wird, demnach ist man zu Fuß oder mit dem Fahrrad am umweltfreundlichsten mobil. Der Radverkehr übernimmt daher im Rahmen klimafreundlicher Mobilität eine wichtige Funktion. Durch die neuste Technik (z.B. Pedelecs) werden die Mobilitätsmöglichkeiten und Pendeldistanzen erweitert bzw. vergrößert. Neben den kommunalen Radwegen sind daher auch die übergreifenden Verbindungen zu betrachten. Die Mobilität sollte auch mit dem Fahrrad städteübergreifend betrachtet und gesichert werden.

Aufgrund der topographischen Situation bestehen in Neukirchen-Vluyn hervorragende Bedingungen für den Fahrradverkehr. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt Neukirchen-Vluyn lag bei der Erstellung des VEP 2004 bei rund 16 %. Dieser Anteil dürfte sich nicht groß verändert haben. Damit ist das Potenzial für den Fahrradverkehr aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die nachfolgende Grafik zeigt auf, dass Neukirchen-Vluyn im Vergleich der Radverkehrsanteile, hinter seinen Möglichkeiten zurückbleibt. Im Kreis Wesel werden 22 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In Städten mit optimaler Infrastruktur sogar über 20 %.

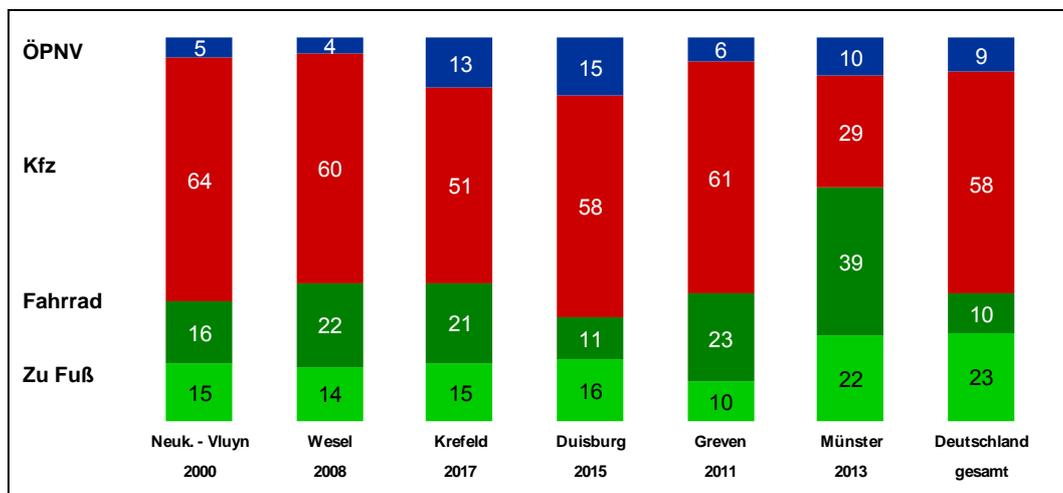


Bild 4-1: Verkehrsmittelwahlverhalten im Vergleich¹

In zukunftsgerichteten Mobilitätskonzepten bekommt der Fahrradverkehr eine gleichgewichtige Funktion zum Autoverkehr. Aus Klimaschutzgründen, aber auch zur Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr, muss der umweltfreundliche Radverkehr zukünftig eine stärkere Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Die Weiterentwicklung des Radwegenetzes von Neukirchen-Vluyn schafft somit adäquate, sichere Mobilitätsangebote für Bewohnerinnen und Bewohner auf ihren täglichen Wegen. Selbst im Wirtschaftsverkehr kann das Fahrrad eingesetzt wer-

¹ *Stadtentwicklungskonzept Wesel; Stadt Duisburg; Stadt Krefeld*

den. Auslieferung von Waren können mit Hilfe von Lastenrädern erfolgen.

Die Fahrradnutzung hängt vor allem davon ab, wo und wie der Radverkehr geführt wird, wie geschlossen das Netz ist und wie sicher die Radverkehrsanlagen sind und wahrgenommen werden. Sowohl im Schülerverkehr und Alltagsverkehr innerhalb eines Entfernungsbereichs von bis zu 5 Kilometern als auch für den Fahrradpendler, der weite Strecken zurücklegt, besteht ein hohes Aktivierungspotential für den Radverkehr in Neukirchen-Vluyn. Ziel der Planungen im Radverkehr ist die Schaffung eines zusammenhängenden und sicheren Radverkehrsnetzes, das den Bedürfnissen der verschiedenen Radverkehrsgruppen (Fahrradpendler, Alltags- und Freizeitradverkehr) und deren Ansprüchen an das Radwegenetz gerecht wird:

- **Fahrradpendler**, wollen große Strecken möglichst schnell und weitgehend unbeeinflusst vom Kfz-Verkehr zurücklegen. Das Fahrrad erreicht zwischen Quelle und Ziel teilweise Durchschnittsgeschwindigkeiten, die denen der Autos nahekommen. Somit ist ein direkt geführtes, qualitatives, hochwertiges, ausgebautes Wegenetz erforderlich.
- **Alltagsradverkehr**, nutzt Wege der Nahmobilität, z.B. ins Ortszentrum, zur Nahversorgung, zum Arzt, zur Schule oder zum Sport. Die Vielfältigkeit der täglichen Wege und die Unterschiedlichkeit der Nutzer des Fahrrades (u.a. Kinder und Jugendliche, ältere Menschen) erfordern ein dichtes, flächendeckendes und sicheres Wegenetz.
- **Freizeitradverkehr** sind sowohl Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neukirchen-Vluyn als auch Freizeitradler aus den benachbarten Städten und Radtouristen, die abseits der Hauptstraßen Wege im „Grünen“ fordern.

Das erarbeitete Radverkehrskonzept soll vor allem die bereits vorhandenen Strukturen stärken und diese zu einem geschlossenen, verkehrssicheren Radverkehrsnetz für die verschiedenen Radverkehrsgruppen ergänzen.

Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Erfahrungsgemäß führt ein größeres und attraktives Angebot an Radverkehrsanlagen, zu einem Zuwachs der Nachfrage. Der Radverkehrsanteil wird somit erhöht.

Neben der Infrastruktur sind aber auch Service, Information und Kommunikation wichtige Bausteine, um Radverkehr als System zu begreifen und zu fördern. Mit einem umfassenden Radverkehrssystem kann es gelingen, den Anteil dieses umweltfreundlichsten Verkehrsmittels zu steigern und Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, zu ersetzen.

Aus der Analyse des Radverkehrsnetzes der Stadt Neukirchen-Vluyn und dem Bestreben den Fahrradverkehr zu fördern, leiten sich die folgenden Leitsätze für den Fahrradverkehr ab:

- Für Radfahrer wird zukünftig ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz angeboten.
- Es gibt ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und privaten Bereich.
- Die Radverkehrsplanung hat einen hohen Stellenwert und wird gleichwertig zum Autoverkehr behandelt.
- Bei Interessenabwägungen wird die Radverkehrsplanung aber nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs durchgesetzt.
- Die Belange des Radverkehrs werden ein fester Bestandteil der Verwaltungsarbeit. Dieser wird dort organisatorisch, personell und finanziell unterstützt.
- Die Mitarbeiter der Stadt Neukirchen-Vluyn werden für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert und können diese selbstverständlich in ihrer täglichen Arbeit berücksichtigen.
- Es entsteht ein Netzwerk für die radverkehrsbezogene Kommunikation zwischen Bürgern, Interessenverbänden, Verwaltung und Politik.
- Radfahren wird positiv bewertet. Es findet eine Information und Förderung im öffentlichen und privaten Bereich statt.

Im Folgenden werden aus den Leitsätzen konkrete Maßnahmen abgeleitet, die in ein Handlungskonzept für die Umsetzung der Maßnahme münden.

4.2 Gestaltungsgrundsätze für Radverkehrsanlagen

Bevor die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Zielkonzeptes beschrieben werden, erfolgt eine Zusammenstellung der wichtigsten Einsatzkriterien und Gestaltungsgrundsätze für die Ausbildung von Radwegen, da die Qualität und die Ausbaustandards der Radverkehrsanlagen bedeutende Einflussgrößen der Radverkehrsförderung sind.

An die Führung von Radverkehrsrouten werden weiterführende Ansprüche gestellt. Radfahrer meiden Steigungen sowie Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und sind sehr empfindlich gegenüber Umwegen. Auch ist mit der Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel die damit einhergehende Routenwahl emotional geprägt. Die benutzten Wege sollen eine Attraktivität und gefühlte Sicherheit vermitteln. Wegeverläufe, die sich gefühlt vom angestrebten Ziel entfernen, vermitteln den Eindruck von Umwegen und werden ungern genutzt. Verwinkelte Wegeführungen und häufig notwendige Stopps, zum Beispiel an Lichtsignalanlagen, verringern die Akzeptanz einer vorgeschlagenen Wegeführung.

Das Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn ist aufgrund der topografischen Situation hervorragend für den Radverkehr geeignet. Dies bedeutet, dass keine Steigungen überwunden werden müssen und verkehrsarme Freiräume vorhanden sind. Zusammenfassend lassen sich die folgenden allgemeinen Kriterien für die Erarbeitung von Fahrradachsen benennen

- geringe Steigungen,
- geringe Kfz-Verkehrsstärken,
- direkte Wegführung, geringe Umwege,
- verkehrliche Sicherheit,
- soziale Sicherheit
- attraktives Umfeld,
- wenige „Zwangsstopps“.

Die Führung von Radwegeverbindungen innerhalb von Grünzügen erfüllt diese Ansprüche in hohem Maße. Durch die ländlichen Strukturen in Neukirchen-Vluyn, gibt es für den Alltagsradverkehr Möglichkeiten abseits der Verkehrsstraßen zu fahren, zu Lasten von Umwegen.

Die Nutzung von Hauptverkehrsstraßen lässt sich jedoch nicht vollständig vermeiden und sollte auch nicht als Bestandteil eines Radverkehrsnetzes vermieden werden, da wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs an den Hauptstraßen liegen. Zum Beispiel befinden sich entlang der L 140, Niederrheinallee, nicht nur das Ortszentrum von Vluyn, sondern auch wichtige Arbeitgeber.

Grundsätzlich bilden Hauptverkehrsstraßen direkte Wegeverbindungen zu den meisten aufgesuchten Zielstandorten. Auf alternativen Verbindungen müssen meistens Umwege in Kauf genommen werden. Entlang von Verkehrsstraßen gehört der Radverkehr grundsätzlich auf die Fahrbahn. Die Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr und die gemeinsame Führung des Radverkehrs auf dem Hochbord mit dem Fußgängerverkehr entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen. Die Geschwindigkeit und das Fahrverhalten des Radverkehrs bedingt bei gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr auf zu schmalen Wegen eine gegenseitige Gefährdung.

Für alle Fahrzeuge und somit auch für Fahrräder gilt nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Benutzungspflicht für die Fahrbahn. Seitenstreifen und das Hochbord gehören nicht zur Fahrbahn. Es besteht keine allgemeine Pflicht zur Radwegebenutzung. Eine Pflicht darf angeordnet werden, wenn die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dieses erforderlich machen. Die Anordnung erfolgt durch die Ausweisung eines Radweges, eines gemeinsamen Geh- und Radweges oder eines getrennten Geh- und Radweges (Zeichen Nr. 237, 240, oder 241 nach StVO).

Raumbedarf von Radfahrern

- Der Bewegungsraum eines Radfahrers beträgt 1,00 m.
- Für das Begegnen sind 2,00 m erforderlich.
- Sowohl zu Fußgängern als auch zu parkenden Autos und (auf dem Hochbord) zum Fahrbahnrand sind Sicherheitsräume erforderlich.
- Ein Hochbordradweg hat eine Regelbreite von 2,00 m (1,60 m). Zusammen mit dem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und einem Gehweg von 2,50 m sind 5,00 m (4,50 m) Straßenseitenraum erforderlich!

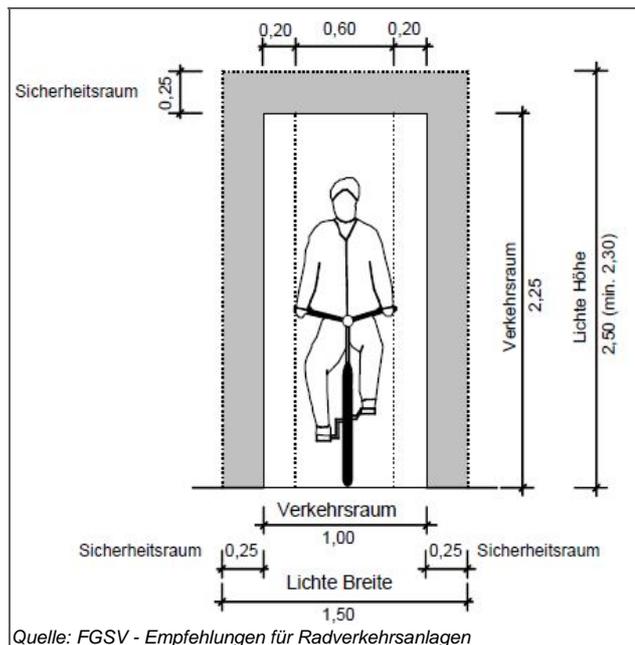
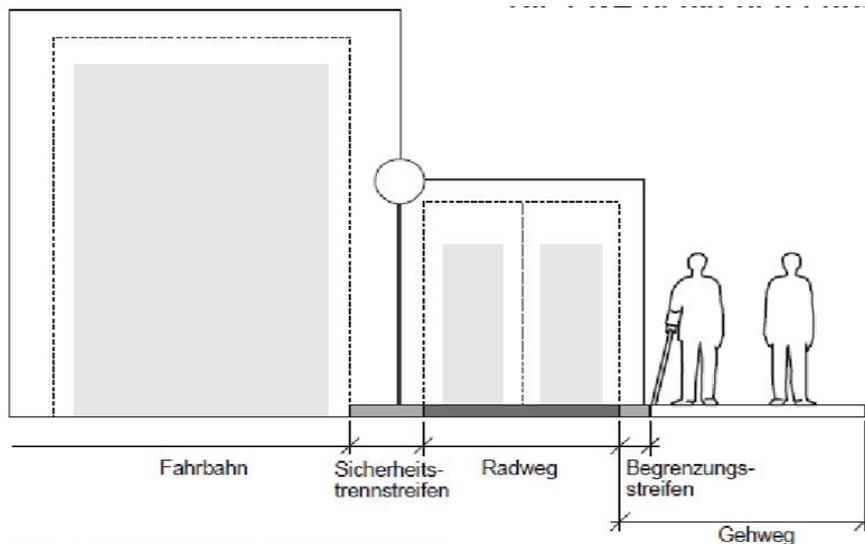


Bild 4-2: Raumbedarf von Radfahrern

Benutzungspflicht

Viele ehemals angeordneten Radwege erfüllen die Anforderungen an die bauliche Ausführung oder die erforderliche Breite nicht, so dass deren Benutzungspflicht aufgehoben werden muss. Allerdings dürfen diese Radwege, so denn sie als solche erkenntlich sind, weiterhin (in Fahrtrichtung) benutzt werden. Es entstehen „besondere Radwege“.

Von Kraftfahrern werden Radfahrer auf der Fahrbahn besser wahrgenommen. Das erhöht, besonders bei Abbiegevorgängen, die Sicherheit. Für Radfahrer die ein subjektives Unsicherheitsempfinden haben, kann die Möglichkeit bestehen, den Gehweg zu befahren, wenn dieser für den Radverkehr geeignet und freigegeben ist.



Quelle: FGSV – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Bild 4-3: Anordnung Radweg

Führungsarten des Radverkehrs

Es gibt grundlegend drei Arten den Radverkehr zu führen: auf der Fahrbahn, straßenbegleitend und die separate Führung. Die Führung auf der Fahrbahn lässt sich unterscheiden in:

- Radfahrstreifen,
- Radschutzstreifen (Angebots- bzw. Suggestivstreifen),
- Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr,
- Fahrradstraße (Sonderform).

Straßenbegleitend kann der Radverkehr auf dem Hochbord geführt werden als:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg,
- Getrennter Geh und Radweg,
- Gehweg „Radfahrer frei“,
- Radweg ohne Benutzungspflicht.

Eine separate Führung des Radverkehrs unabhängig vom Straßenverlauf kann über eigenständige Radwege oder auch z.B. über Wirtschaftswege erfolgen.

Allgemein ist die Wahl der Führungsform für den Radverkehr sorgsam abzuwägen. Örtliche Gegebenheiten erschweren häufig die Anlage von qualitativen Radverkehrsanlagen. Im gewachsenen Straßenraum ist häufig kein Platz für Radverkehrsanlagen. Die Planungen der vorangegangenen Jahrzehnte legten die Priorität auf den Kfz-Verkehr. Zusätzlich sind alte und historische städtische Straßenquerschnitte zu beengt für getrennte Verkehrsflächen für die verschiedenen Verkehrsarten:

- Fahrbahn zu schmal - keine sichere Führung des Radverkehrs möglich.
- Hochbord zu schmal - Konflikte mit dem Fußgängerverkehr.

- Interessenkonflikte mit dem ruhenden Verkehr.
- Örtliche, subjektive Befindlichkeiten erschweren die Planung.

Bei der Auswahl einer geeigneten Führungsform sollte Folgendes berücksichtigt werden:

- Der Radverkehr ist schneller als der Fußgängerverkehr, aber langsamer als der Kfz-Verkehr.
- Vor allem die Sichtbarkeit des Radverkehrs durch die Autofahrer wirkt unfallvermeidend.
- Dies gilt vor allem im Bereich von einmündenden Straßen und Abbiegevorgängen.
- Dort, wo der Fahrbahnraum ausreicht, sind Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sichere Elemente.
- An Parkstreifen sind Sicherheitstrennstreifen vorzusehen oder zumindest die Regelbreiten anzuwenden, zum Schutz vor sich öffnenden Türen.

Die folgenden Planungsgrundsätze sollen Anwendung finden:

- Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage!
- Schlechte Radverkehrsanlagen erhöhen nicht die Sicherheit des Radverkehrs. Im Gegenteil! Kein Ausklammern von Problembereichen!
- Besonders an Problemstellen (parkende Kfz, Bushaltestellen) benötigt der Radverkehr einen sicheren Verkehrsraum.
- Keine Kombination von Mindestmaßen! Bei der Verwendung von Mindestmaßen, wird von den einzelnen Verkehrsarten auf die Verkehrsflächen der anderen Verkehrsteilnehmer ausgewichen.

Im Folgenden werden die einzelnen Radverkehrsanlagen vorgestellt.

Getrennter Fuß- und Radweg

- Baulich angelegt (meist) auf dem Hochbord.
- Benutzungspflichtig.
- Regelbreite 2,00 m,
- Bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 m.
- Auf eine Trennung (Begrenzungsstreifen) zum Gehweg ist zu achten.
- An Grundstückseinfahrten und Einmündungen sind die Radwegüberfahrten deutlich zu machen.
- Hohe Platzanforderungen im Straßenseitenraum.
- Eine ausreichende Breite muss auch für den Gehweg vorhanden sein.
- Ausschilderung mit StVO 241.



Bild 4-4: Getrennter Fuß- und Radweg

Nicht benutzungspflichtige Radwege (besondere Radwege)

- Sind als Radverkehrsanlage erkennbar,
- erfüllen jedoch nicht die Grundmaße eines Radweges.
- Eine ausreichende Breite muss für den Gehweg vorhanden sein.
- Die Benutzung in Fahrtrichtung ist **freiwillig**.
- Es besteht ein Nutzungsrecht der Fahrbahn.
- Option für ehemalige Radwege, die den Anforderungen der Richtlinien nicht mehr genügen.
- Chance für den langsamen unsicheren Radfahrer.
- Auf den Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen.
- Möglich als „Gehweg ‚Radfahrer frei‘“ StVO 239 plus 1022-10 auszuweisen.
- keine eigene Kennzeichnung nach StVO.



Bild 4-5: Nicht benutzungspflichtiger Radweg

Gemeinsame Geh- und Radwege

- Baulich angelegt (auf dem Hochbord).
- Mindestbreite 2,50 m.
- Benutzungspflichtig.
- Wichtig ist die Berücksichtigung der Fußverkehrsmengen.
- Nur bei geringem Fußgängerverkehrsanteil einsetzbar.
- Ungeeignet in Innenstadtlagen.
- Radfahrer müssen auf die „schwächeren“ Fußgänger Rücksicht nehmen.
- Ausschilderung mit StVO 240.



Bild 4-6: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Gehweg / Radfahrer frei

- Baulich angelegt (Hochbord).
- Mindestbreite 2,50 m.
- Der Radverkehr **darf** das Hochbord oder die Fahrbahn benutzen.
- Der Radverkehr hat auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen.
- Nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehrsanteil einsetzbar.
- Ungeeignet in Innenstadtlagen.
- Ungeeignet bei besonders schutzbedürftigen Fußgängern (z.B. vor Altenheimen).
- Ungeeignet bei starkem Gefälle (> 3%).
- Problematisch bei Vielzahl an Einmündungen und Grundstückszufahrten.
- Ausschilderung mit StVO 239 plus 1022-10.



Bild 4-7: Gehweg / Radfahrer frei

Radfahrstreifen

- Ein Radfahrstreifen ist ein Einrichtungs-Radweg-Sonderfahrstreifen.
- Wird auf der Fahrbahn markiert.
- Ist benutzungspflichtig.
- Es bestehen gute Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Die Regelbreite beträgt 1,85 m (inklusive der Markierungen).
- Ist dem Radverkehr vorbehalten, darf vom Kfz-Verkehr nicht genutzt werden.
- Verbleibende Fahrbahnbreite $\geq 6,50$ m (5,50 m).
- Erforderliche Fahrbahnbreite $\geq 9,20$ m (ohne Parken)
- Ausschilderung mit StVO 237.



Bild 4-8: Radfahrstreifen

Schutzstreifen

- Wird mit Leitlinien auf der Fahrbahn markiert.
- Er darf vom Kfz-Verkehr im Bedarfsfall überfahren werden. Überfahrten sind nicht der Regelfall!
- Es bestehen gute Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Regelbreite 1,50 m (mit Markierungen).
- Mindestbreite 1,25 m, Mindestfahrbahnbreite $\geq 7,50$ m, Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr $> 5,00$ m.
- Abweichend davon: Forderung des Landesbetriebes Straßenbau NRW (Niederlassung MG) Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr $> 6,50$ m.
- Kennzeichnung mit Sinnbild „Radfahrer“ möglich.
- Erhöhtes Sicherheitsempfinden für Radfahrer.
- Erhöhte Aufmerksamkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer.



Bild 4-9: Schutzstreifen

4.3 Die Einbindung Neukirchen-Vluyn in das Regionale Radwegenetz

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr für den Planungsraum Neukirchen-Vluyn weiterentwickelt. Der Regionalverband Ruhr (RVR) entwickelt derzeit ein Konzept für den künftigen Radverkehr in der Metropole Ruhr.² Durch die heutige Entwicklung, unter anderem durch die steigende Nutzung von Pedelecs und der damit zusammenhängenden Vergrößerung der Reichweite, wird der Fokus auf die Zielgruppe des Pendler- und Alltagsradverkehr gelegt. Das Ziel der Planung ist somit, das bestehende, freizeitorientierte Radwegenetz so zu gestalten, dass es für den Pendler- bzw. Alltagsradverkehr tauglich ist, unter Berücksichtigung der künftigen Freizeit- und radtouristischen Bedürfnissen. Es soll ein hierarchisches Radwegenetz für den Pendler- bzw. Alltagsradverkehr entstehen. Das zukünftige Konzept für das Regionale Radwegenetz (RVR)

- bindet alle Städte und Gemeinde des Verbandsgebietes an,
- berücksichtigt alle wichtigen regionalen Ziele (Hochschulen, Einkaufszentren, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen),
- ist verknüpft mit dem Freizeitnetz des RVR, den kommunalen Netzen und deren weiterer regionaler Träger,
- berücksichtigt im Sinne einer intermodalen Mobilität Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem öffentlichen Verkehr,
- ist attraktiv für alle Nutzerinnen und Nutzer, unabhängig ob die Wege zu Alltags- oder Freizeit Zwecken zurückgelegt werden,
- ist ein durchgängig befahrbares Netz, möglichst unabhängig von Witterung, Jahres- und Tageszeit,
- ist weitgehend umwege- und steigungsfrei, da Alltagsradfahrende in der Regel die kürzesten Wege suchen,
- ermöglicht ein zügiges Vorankommen durch hohe Geschwindigkeiten und geringe Wartezeiten,
- stellt eine hochwertige, komfortable und sichere Infrastruktur (sozial und verkehrlich) dar.

Das geplante RVR-Radwegenetz mit rund 1.800 Kilometern besteht aus Rad-schnellverbindungen (335 km), Radhauptverbindungen (690 km) und Radverbindungen (775 km). Die Radwege unterscheiden sich in erster Linie durch die Breite und die Separation der Verkehrsarten.

² *Regionalverband Ruhr (RVR): Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr, Entwurf 2018*

Die Qualitätsstandards für das geplante RVR-Radwegenetz entsprechen den Vorgaben aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen³ (ERA), die jede regionale Radverbindung mindestens erfüllen muss. **Bild 4-10** zeigt die Qualitätsstandards für regionale Radschnellverbindungen, regionale Radhauptverbindungen und regionale Radverbindungen für den Pendler- bzw. Alltagsradverkehr in der Übersicht.

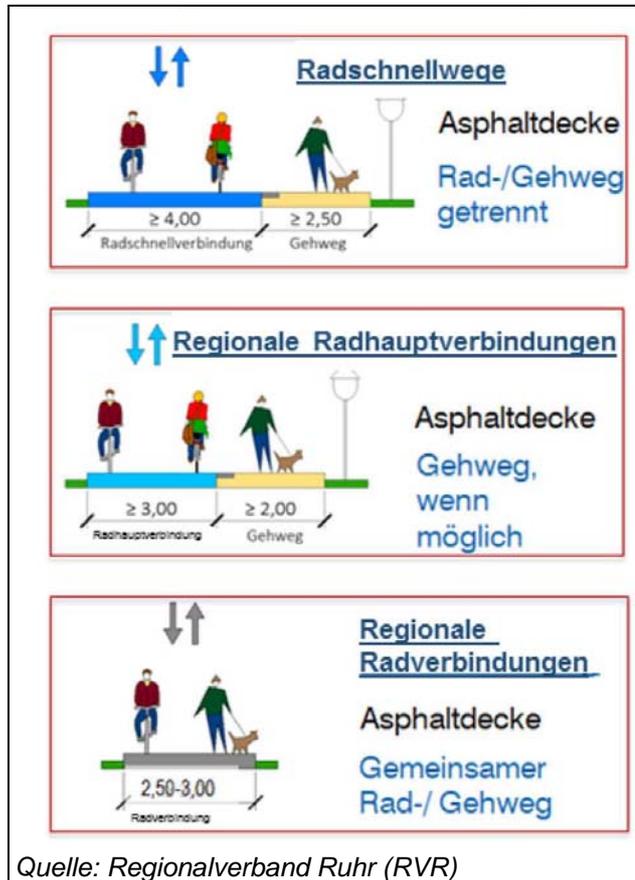


Bild 4-10: Qualitätsstandards für Radwegeverbindungen

An dieses übergeordnete RVR-Radwegenetz wird die Stadt Neukirchen-Vluyn durch drei Radwegeachsen angeschlossen:

- Die Ortsteile Neukirchen, Dicksche Heide / Niederberg und Vluyn werden über die Niederrheinallee an Moers und Duisburg angebunden.
- Weiterhin wird eine Anbindung von Vluyn über den Springenweg, die Tersteegenstraße und die Lintforter Straße nach Kamp-Lintfort sichergestellt.
- Zudem ist eine Anbindung von Vluyn über die Nieper Straße nach Krefeld geplant.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010

Die Umsetzung des RVR-Radwegenetzes wird langfristig über das Jahr 2030 hinaus erfolgen. Neben dem eigentlichen Ausbau der Infrastruktur sind vielfach Grundstücksflächen zu erwerben und herzurichten. Die Herstellung der Radschnellwege ist dem Landesbetrieb Straßen NRW übertragen worden. Auch hier ist von einem insgesamt langfristigen Realisierungshorizont auszugehen, da einerseits die notwendigen Planungskapazitäten fehlen und andererseits das jährliche Finanzbudget für den notwendigen Grunderwerb und den Infrastrukturausbau begrenzt ist.

Das Radwegenetz der Stadt Neukirchen-Vluyn wurde im Zuge der Bestandsaufnahme für das klimafreundliche Mobilitätskonzept analysiert. Deutlich wurde ersichtlich, dass kein geschlossenes Radwegenetz für den Pendler- bzw. Alltagsverkehr im Stadtgebiet sowie stadtübergreifend angeboten wird. Für das klimafreundliche Mobilitätskonzept wird ein Radverkehrskonzept erarbeitet, dessen Ausgangspunkte die drei regionalen Radwegeverbindungen des RVR sind.

Das städtische Radwegekonzept für Neukirchen-Vluyn übernimmt die Achsen des regionalen Radwegenetzes des RVR, da sie auch die stärksten Pendlerbeziehungen für Berufs- und Ausbildungspendler der Stadt abbilden. Die Einbindung in das regionale Radwegenetz der Stadt Neukirchen-Vluyn zeigt **Bild 4-11** auf der folgenden Seite. Innerhalb des Stadtgebietes verlaufen die folgenden Radwegeverbindungen:

- Radhauptverbindung von Vluyn über Neukirchen nach Moers mit Anbindung an den Radschnellweg, der von Kamp-Lintfort über Moers nach Duisburg führt und in der Weiterführung als Radschnellweg RS1 durch das gesamte Ruhrgebiet bis nach Hamm verlaufen wird.
- Radverbindung von Vluyn über Schaephuysen nach Aldekerk bzw. nach Rheurdt.
- Radhauptverbindung zwischen Kamp-Lintfort und Vluyn mit der Verlängerung als Radverbindung über Niep nach Krefeld.
- Zusätzlich wird eine regionale Radverbindung von Rheinberg über Moers-Genend, Neukirchen und Moers-Kapellen nach Krefeld als sinnvoll erachtet.

Ausgehend von diesen wichtigen Achsen und unter Berücksichtigung der weiteren wichtigen Ziele für den Fahrradverkehr, besonders der Zentren in Neukirchen-Vluyn (vgl. Wunschliniennetz aus dem VEP 2004) erfolgte eine intensive Bestandsaufnahme. Mit dem Wissen um die bestehenden Konflikte und Mängel wurden Netzlücken erkannt, Probleme gesehen, neue Wegeverbindungen gesucht und Alternativen gefunden.

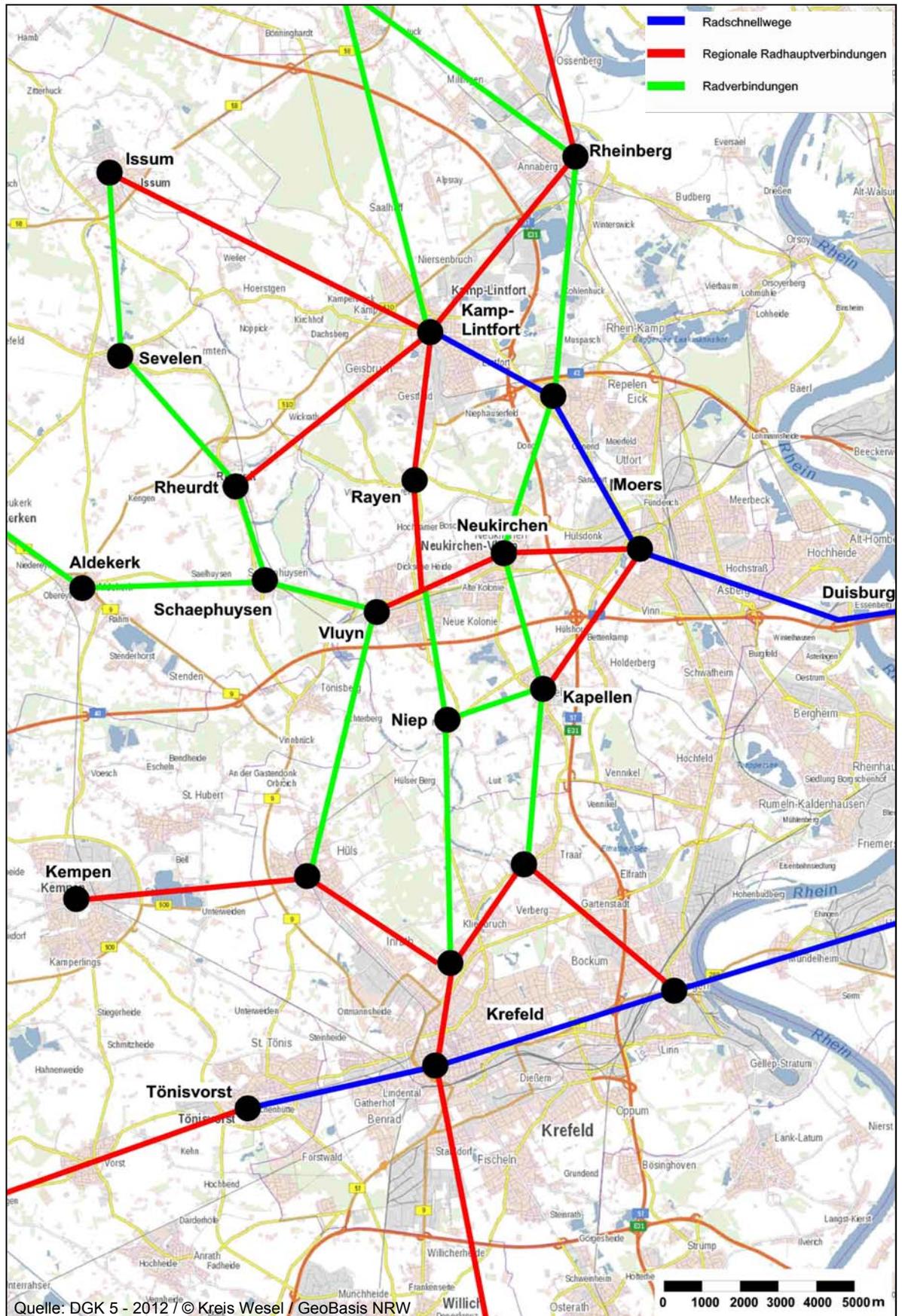


Bild 4-11: Konzept für regionale Radverbindungen

4.4 Radverkehrsverbindungen Neukirchen-Vluyn

Das geplante Radverkehrsnetz soll, ähnlich wie das Straßennetz, eine hierarchische Struktur erhalten. Die Hauptverbindungen des Radverkehrs in Neukirchen-Vluyn umfassen die regionalen Radhauptverbindungen und Radverbindungen sowie die innerstädtischen Radverbindungen. Es wird ein qualitativ hoher Ausbaustandard angestrebt. Weiterhin soll die Wegweisung für den Radverkehr primär auf diese Verbindungen ausgelegt werden. Vielfach verlaufen die wichtigen Radverbindungen auch über die Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs, da sich hier die Nutzungsschwerpunkte befinden. Bei der Konzeption der innerörtlichen Radverbindungen wurde Wert darauf gelegt, dass parallel zu den Hauptverkehrsstraßen auch Radverbindungen angeboten werden, die über verkehrsarme Straßen und Wege verlaufen.

Das vorliegende Radverkehrsnetz wurde für die Stadt Neukirchen-Vluyn ergänzt, wobei insbesondere auch Straßen und Wege abseits der klassifizierten Straßen einbezogen wurden und auf die möglichst konfliktfreie Verbindung der innerörtlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs geachtet wurde.

Hauptradverbindungen

- Regionale Radhauptverbindungen
- Regionale Radverbindungen
- Stadtteilverbindende Radwege
- Führung häufig entlang von Hauptverkehrsachsen
- geeignet für den „schnellen Radverkehr“

Nebenverbindungen

- Erschließung der wichtigen Ziele des Radverkehrs
- Alternativen zu den Haupttrouten
- schneller und langsamer Radverkehr

Ergänzungsverbindungen

- abseits des Kfz-Verkehrs
- alternative Wegeführung
- teilweise unbefestigt

Die erarbeiteten Radwegeverbindungen für das Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn sind im **Bild 4-12** auf der folgenden Seite abgebildet (Bestand **Kapitel 2.3.3**). Es werden die folgenden Radwegeverbindungen angeboten:

Hauptradverbindungen

- Vluyn Zentrum - Wohngebiet Dicksche Heide - Neukirchen Vluyn über die Niederrheinallee
- Kamp-Lintfort - Rayen - Vluyn - Niep - Krefeld
- Rheinberg - Moers-Repelen - Gewerbepark Genend - Gewerbegebiet Neukirchen - Zentrum Neukirchen - Freizeitanlage Klingerhuf - Friedhof Neukirchen - Moers-Kapellen - Krefeld
- Rayen - Zentrum Vluyn - Gewerbegebiet Vluyn Süd - Niep - Krefeld
- Tersteegenstraße - Wohngebiet Dicksche Heide / Niederberg - Niep - Krefeld
- Schaephuysen - Friedhof Vluyn - Zentrum Vluyn - Schulzentrum Tersteegenstraße - Zentrum Neukirchen - Neukirchener Kinderdorf - Moers-Hülsdonk
- Zentrum Vluyn - Wohngebiet Dicksche Heide - Neukirchen

Nebenverbindungen

- Vluyn Zentrum - Neue Kolonie - Alte Kolonie - Ernst-Moritz-Arndt Straße - Freizeitanlage Klingerhof
- Rayen - Tersteegenstraße über den Sandweg
- Wohngebiet Dicksche Heide / Niederberg - Zentrum Neukirchen über die Jahnstraße
- Kamp-Lintfort bzw. Rheurdt - Rayen - Hochkammer weiter nach Schaephuysen bzw. Vluyn Zentrum bis Niep

Ergänzungsverbindungen

Radverbindungen mit Ergänzungsfunktionen verlaufen überwiegend auf Straßen mit geringem Kfz-Verkehr und über Wirtschaftswege.

Das **Bild 4-13** zeigt, dass ein wesentlicher Teil der Hauptverbindungen innerhalb des klassifizierten Straßennetz vorgesehen ist. Somit ist der Landesbetrieb Straßen NRW für die Umsetzung wesentlich mitverantwortlich.

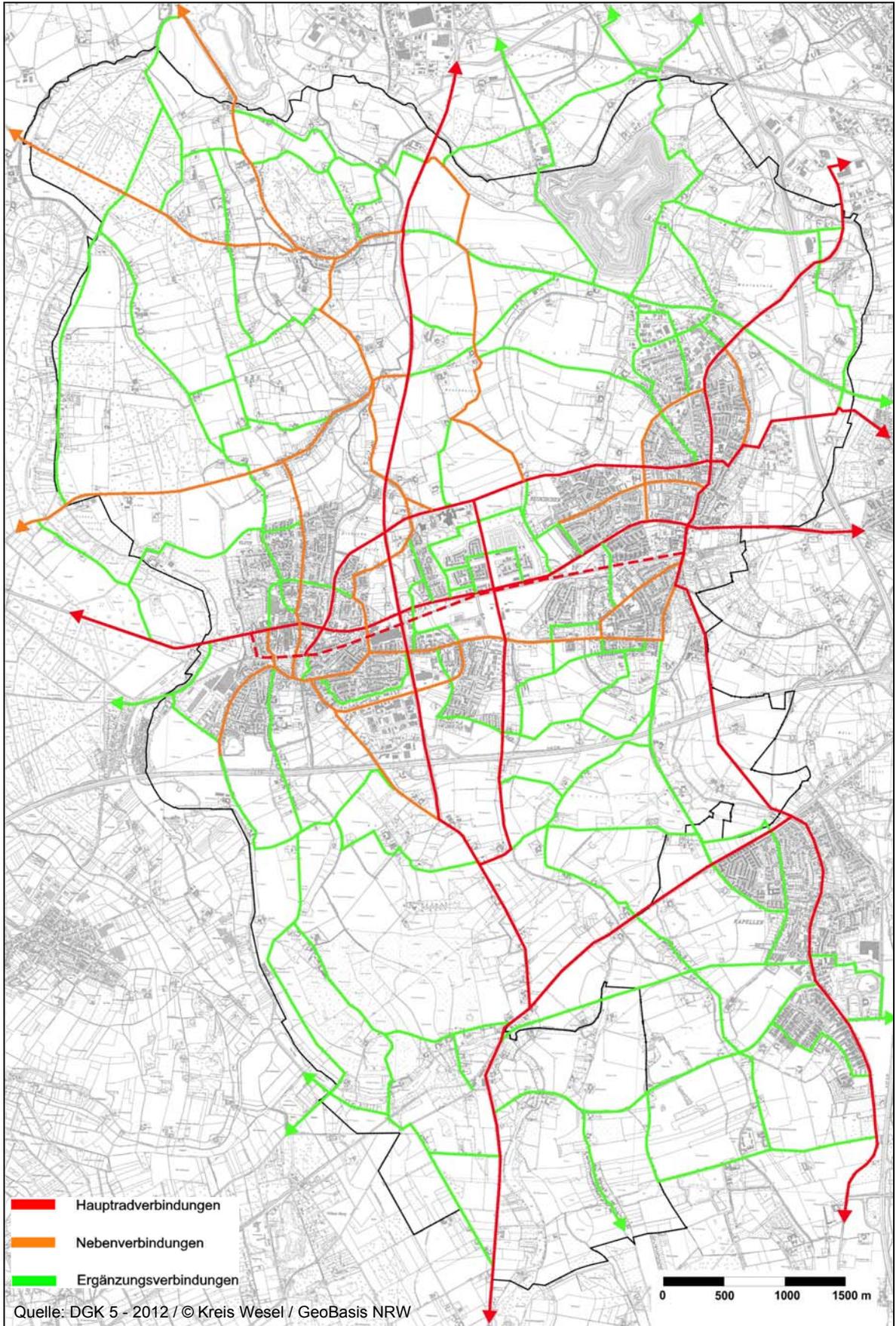


Bild 4-12: Konzept Radverbindungen in Neukirchen-Vluyn

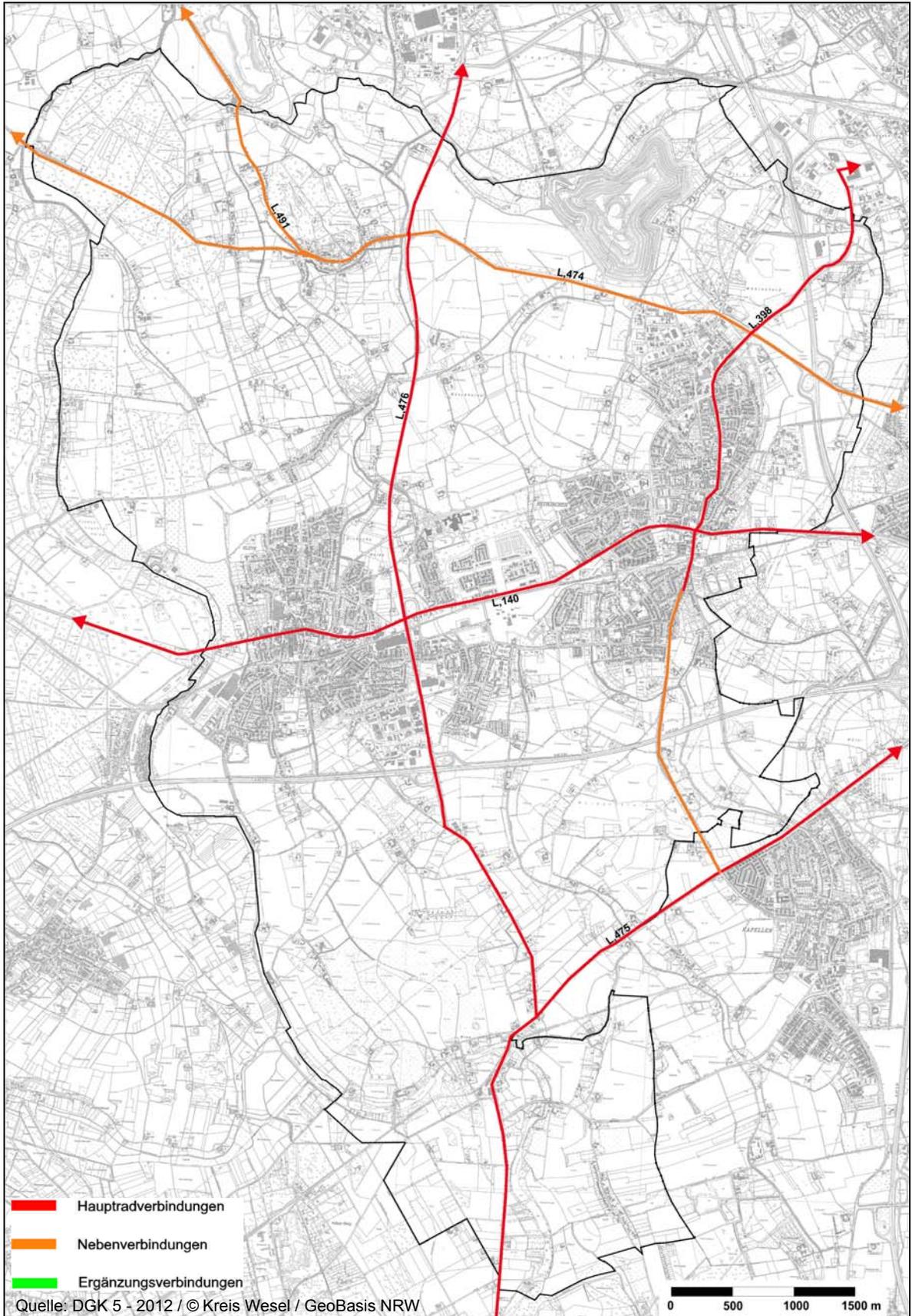


Bild 4-13: Konzept Radverbindungen auf Landesstraßen in Neukirchen-Vluyn

4.5 Zukünftiges Radwegenetz

Das Angebot an Radverkehrsanlagen ist in Neukirchen-Vluyn als lückenhaft zu bewerten. Viele Lückenschlüsse sind notwendig, um ein geschlossenes Netz anzubieten. Manchmal genügen Kleinigkeiten, um einen Weg oder Abschnitt für den Radverkehr nutzbar und attraktiv zu machen. Auf der folgenden Seite wird das zukünftige Radwegenetz der Stadt Neukirchen-Vluyn dargestellt (siehe **Bild 4-14**). Hier wird nach der Art der Radverkehrsanlagen unterschieden.

Ein geschlossenes attraktives Verkehrsnetz für den Radverkehr entsteht aus

- bestehenden Radverkehrsanlagen,
- für den Radverkehr geeigneten Verkehrsstraßen,
- neu zu schaffenden Radverkehrsanlagen
- und weiteren Angeboten, wie zum Beispiel Querungshilfen.

Deutlich zu erkennen ist, dass eine wichtige Radachse (West-Ost-Achse) von der L 140 (Niederrheinallee) gebildet wird. Diese Achse wird in Nord-Süd-Richtung durch die Verbindungsachsen (L 476, Lintforter Straße und L 398 Andreas-Bräm-Straße - Grotfeldsweg) zu einem Grundnetz ergänzt.

Besonders die West-Ost-Achse ist für den Radverkehr als Achse attraktiv und wichtig. Sie stellt eine direkt durchgehende Verbindung von Aldekerk, durch Neukirchen-Vluyn bis nach Moers und Duisburg dar. Die meisten Pendlerbeziehungen bestehen zwischen Neukirchen-Vluyn und Moers bzw. Duisburg. Ebenso ist Moers die nächstgelegene Stadt, die über attraktive Ziele verfügt. Falls auf der Bahntrasse der Niederrheinbahn zukünftig kein Schienenverkehr mehr stattfindet, bietet es sich an, diese Trasse als Radhauptweg zwischen Vluyn und Neukirchen mit Anschluss an Moers zu nutzen.

Die L 476 stellt eine wichtige Nord-Süd-Achse dar. Aus dem Kamp-Lintforter Stadtgebiet kommend führt die L 476 durch Neukirchen-Vluyn bis nach Krefeld. Für den Ausbildungsverkehr stellt die Achse eine Direktverbindung zur Hochschule Rhein-Waal in Kamp-Lintfort sowie zum Schulzentrum in Neukirchen-Vluyn dar.

Hochattraktive Ergänzungen zu diesen Hauptachsen sind die Radwegeverbindungen durch das Umland. Sie stellen, durch ihre Lage fern des motorisierten Verkehrs, Aufenthaltsqualitäten mit Verbindungsfunktionen dar.

Unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit und dem zur Verfügung stehenden Verkehrsraum wurden Maßnahmen erarbeitet, die die Ziele des Radverkehrs miteinander verbinden und die Stadt Neukirchen-Vluyn an die Nachbarkommunen anbinden. Es ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz entstanden.

Das entwickelte Radwegenetz ist ein „Netz für alle“. Radverkehr hat eine subjektive Komponente. Nicht alle Wegeverbindungen, die sich in der Theorie als ge-

eignet darstellen, erweisen sich in der Praxis als attraktiv und sympathisch befahrbar. Subjektive Angsträume, Fahrbahnunebenheiten, fehlende Überquerungsmöglichkeiten und gefühlte Umwege machen eine vermeintlich gut geeignete Achse zu einer, welche vom Radverkehr in der Praxis nicht befahren wird.

Die vor Ort gefundenen Wegeverbindungen und Teilstücke wurden als befahrbar bewertet und zu einem Netz kombiniert. Das so entstandene, geschlossene Radwegenetz ist nicht in allen Abschnitten optimal. Vorhandene Gegebenheiten und Barrieren müssen berücksichtigt werden. Konflikte mit anderen Verkehrsarten können gemindert, aber nicht immer gänzlich vermieden werden.

Das gesamte Maßnahmenkonzept des geplanten Radverkehrsnetzes in Neukirchen-Vluyn ist in der **Tabelle 4-1** (auf Seite 4-44 ff.) beschrieben. Im Folgenden werden wichtige Radverkehrsachsen und Abschnitte detailliert beschrieben.

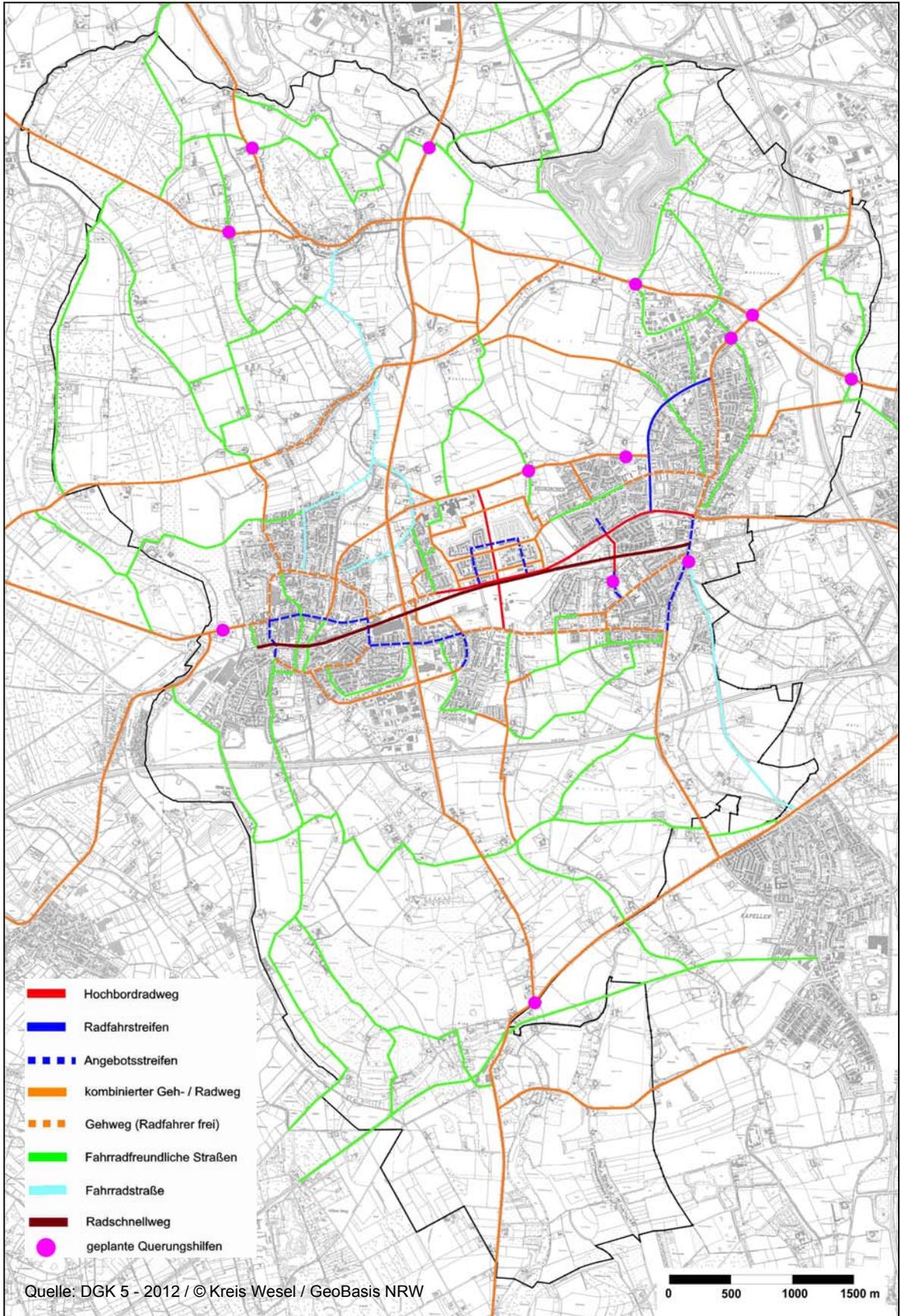


Bild 4-14: Konzept Radwegenetz Neukirchen-Vluyn

4.5.1 West-Ost-Radhauptverbindung Vluyn - Moers auf der Niederrheinallee

Die L 140 ist nicht nur eine Hauptachse für den Kfz-Verkehr, sondern aufgrund der anliegenden Nutzungen und der direkten Wegeführung auch eine Radhauptverbindung für den Fahrradverkehr. Dies gilt unabhängig von dem Vorhandensein ausgebauter Radverkehrsanlagen, sondern leitet sich von der tatsächlichen Nutzung durch Fahrradfahrer ab. Ein Verzicht auf Radverkehrsanlagen, heißt diese Verkehrsart schlichtweg zu ignorieren.

Die L 140 ist wie folgt zu charakterisieren:

- Teilweise Bestandteil des Radroutennetzes NRW,
- Bestandteil des regionalen Radwegenetzes RVR,
- Hauptverkehrsachse der Stadt Neukirchen-Vluyn,
- direkte Verkehrsführung,
- Hauptzubringer für das Zentrum Vluyn,
- Verbindung nach Moers, Duisburg und Aldekerk,
- Anbindung mehrerer Nahversorgungsmärkte.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde für die Niederrheinallee eine Vielzahl von Mängeln und Konflikten festgestellt (siehe **Tabelle 2-8**).

Im Folgenden werden die Planungsgrundsätze der Radhauptverbindung Vluyn-Moers (siehe **Bild 4-15**) anhand von beispielhaften Querschnitten erläutert.

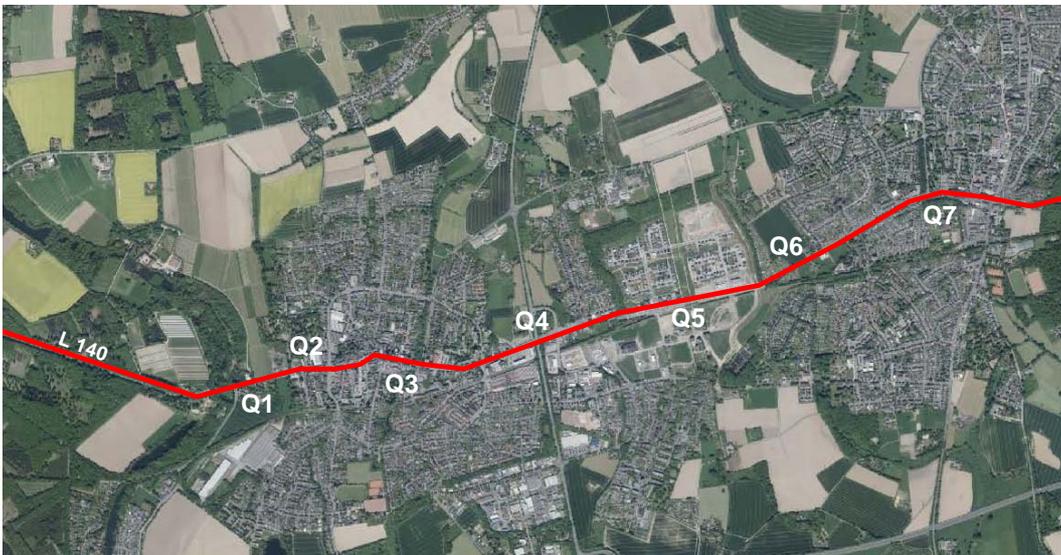


Bild 4-15: West-Ost-Radhauptverbindung Vluyn-Moers

Niederrheinallee, L 140 in Vluyn - Querschnitt 1

Neufelder Straße bis Schötenstraße

Bestand:

Einseitig, kombinierter Geh- und Radweg Südseite

Nutzung: Wohnen

Parken: -

Verkehrsstärke: 10.600 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 70 km/h

Fußgänger: gering

Radfahrer: gering

Fahrbahn: 7,40 m



Bild 4-16: Westlich von Vluyn, L 140

Planung:

- Aus Verkehrssicherheitsgründen ist die Geh- und Radanlage baulich vom Kfz-Verkehr zu trennen.
- Um die Ortseingangssituation zu verdeutlichen und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf die erlaubte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu dämpfen sowie eine Querung der L 140 dem Radverkehr zu ermöglichen, wird zwischen dem Friedhof und der Neuenfelder Straße eine drei Meter breite Mittelinsel vorgesehen. Auf der Nordseite ist eine Geh- und Radanlage von der Schötenstraße bis zur geplanten Querungshilfe einzurichten.

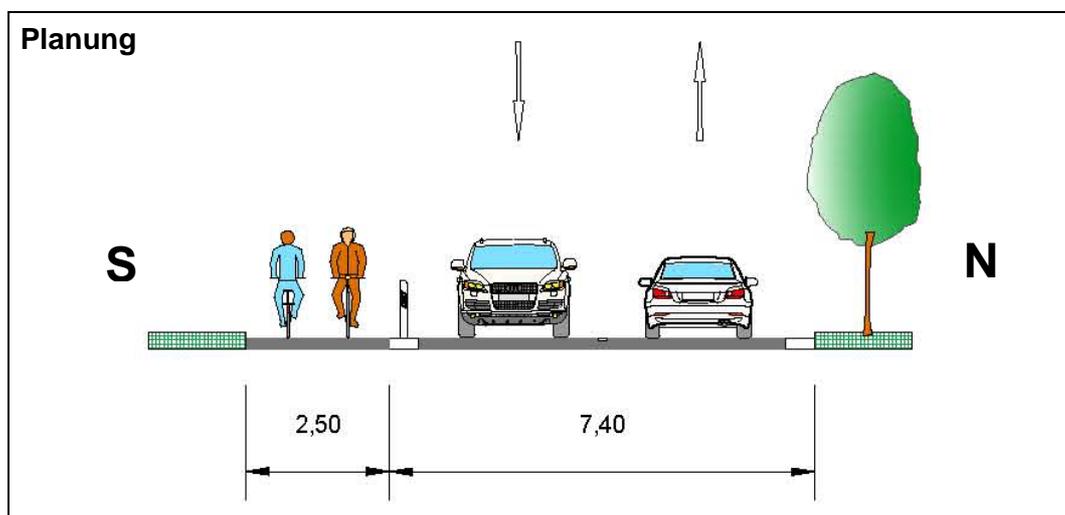


Bild 4-17: Querschnitt 1 - Westlich von Vluyn, L 140

Niederrheinallee, L 140 in Vluyn - Querschnitt 2

Schötenstraße bis Vutzkreisel

Bestand:

Beidseitiger benutzungspflichtiger Hochbordradweg

Nutzung: Wohnen, Dienstleister

Parken: Parkbuchten

Verkehrsstärke: 10.600 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 6,60 m



Bild 4-18: Ortseingang Vluyn, L 140

Planung:

- Die Benutzungspflicht des Hochbordradweges auf der Niederrheinallee zwischen der Schötenstraße und dem Vutz-Kreisverkehr, der die Mindestbreite nicht erfüllt, soll aufgehoben werden. Stattdessen sollte der Radfahrer auf der Fahrbahn zugelassen werden und eine Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ errichtet werden (siehe **Bild 4-19**).

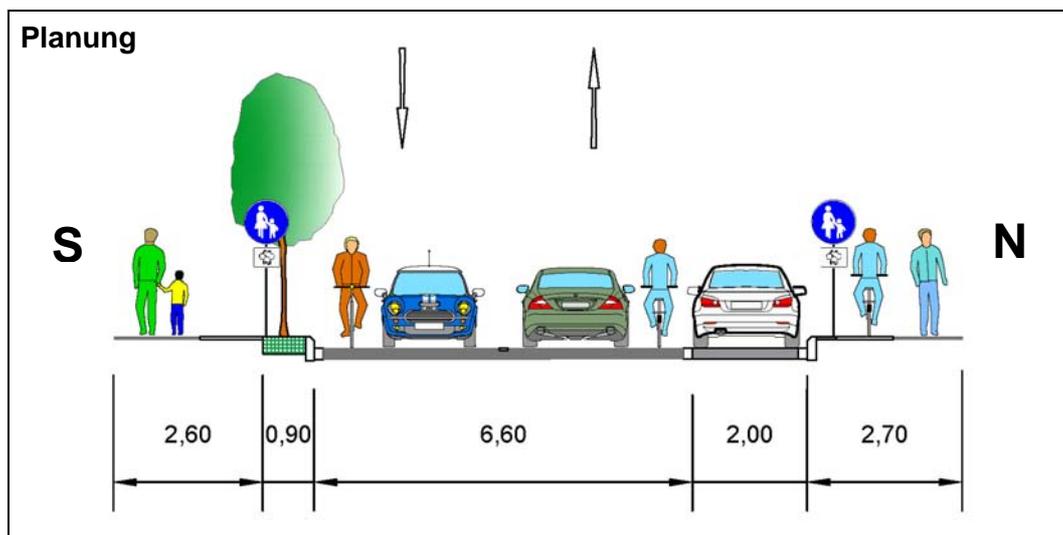


Bild 4-19: Querschnitt 2 - Ortseingang Vluyn, L 140

Niederrheinallee, L 140 in Vluyn - Querschnitt 3

Vutzkreisel bis Vluynner Ring

Bestand:

Beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“

Nutzung: Wohnen, Dienstleister, Einzelhandel (u.a. Lidl, Aldi)

Parken: Parkbuchten und Fahrbahnrand

Verkehrsstärke: zwischen 7.800 und 9.700 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: viel

Radfahrer: viel

Fahrbahn: etwa 8 m



Bild 4-20: Ortsdurchfahrt Vluyn, L 140

Planung:

- Die Konflikte mit den Fußgängern auf dem Hochbord sind aufzulösen. Entlang der Niederrheinallee sollen für den Radverkehr Angebotsstreifen abmarkiert werden. Der Radverkehr ist nur auf der Fahrbahn zu führen. Der Gehweg sollte ausschließlich für den Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt werden (siehe **Bild 4-21**). Für die Niederrheinallee im Stadtteilzentrum Vluyn zwischen den Knotenpunkten Vutz und Vluynner Ring (Troxx) ist zu Gunsten der Radfahrer auf das Parken am Fahrbahnrand zu verzichten.
- Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr ist aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h zu beschränken (siehe **Kapitel 5**).

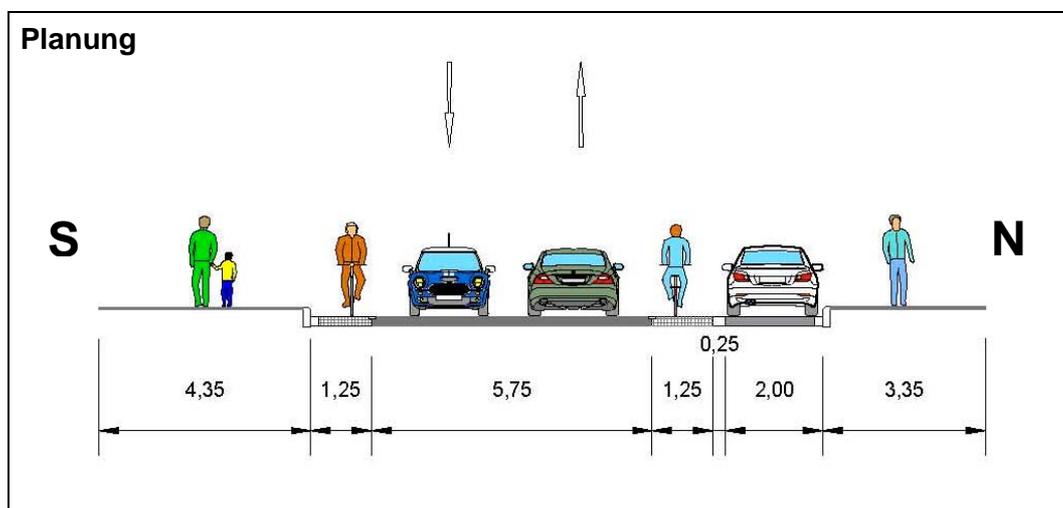


Bild 4-21: Querschnitt 3 - Ortsdurchfahrt Vluyn, L 140

Niederrheinallee, L 140 in Vluyn - Querschnitt 4

Vluynener Ring bis zum Entwicklungsgebiet

Bestand:

Beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg

Nutzung: Gewerbe, abschnittsweise Wohnen

Parken: -

Verkehrsstärke: 12.500 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: gering

Radfahrer: gering

Fahrbahn: 7,90 m



Bild 4-22: Zw. Vluyn und Niederberg, L 140

Planung:

- Zwischen dem Stadtteil Vluyn und dem Entwicklungsgebiet Niederberg / Dicksche Heide ist der „schnelle“ Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges wird aufgehoben. In diesem Abschnitt ist die Anzahl der Fußgänger sehr gering, die Kfz-Verkehrsmenge sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten sind hoch. Für den langsamen, unsicheren Radfahrer wird daher durch die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ die Möglichkeit geboten, den Gehweg weiterhin zu nutzen (siehe **Bild 4-23**).
- Der Gehweg ist auf der Südseite bis zum Entwicklungsgebiet fortzuführen.

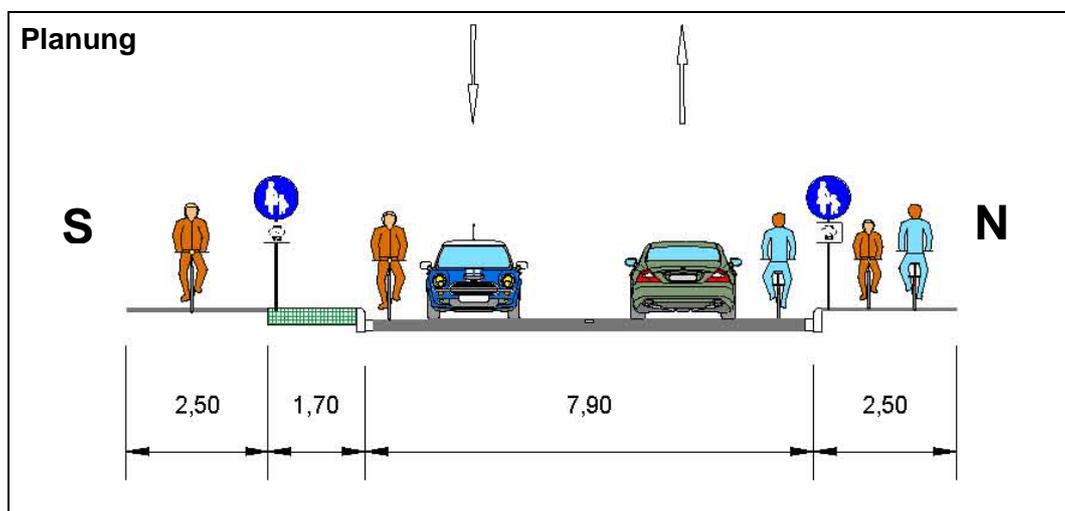


Bild 4-23: Querschnitt 4 - Zwischen Vluyn und Niederberg, L 140

Niederrheinallee, L 140 Niederberg / Dicksche Heide - Querschnitt 5

Entwicklungsgebiet

Bestand:

Einseitiger Zweirichtungsradweg

Nutzung: Wohnen

Parken: Parkbuchten

Verkehrsstärke: 11.000 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 10,00 m mit Mittel-trennstreifen



Bild 4-24: Niederberg/Dicksche Heide, L140

Planung:

- Im Rahmen des Umbaus der Niederrheinallee wurde ein breiter Zwei-Richtungsradweg auf der Nordseite angelegt, der die Funktion der Haupttrad-verbindungen übernimmt. Langfristig und insbesondere durch neue Nutzungen auf der Südfläche kann sich der Bedarf nach beidseitig angeordneten Geh- und Radwegen ergeben (siehe **Bild 4-25**). Dadurch entfielen für die Radfahrer die Notwendigkeit die Fahrbahnseite zu wechseln. Konflikte mit den Fußgängern würden geringer.

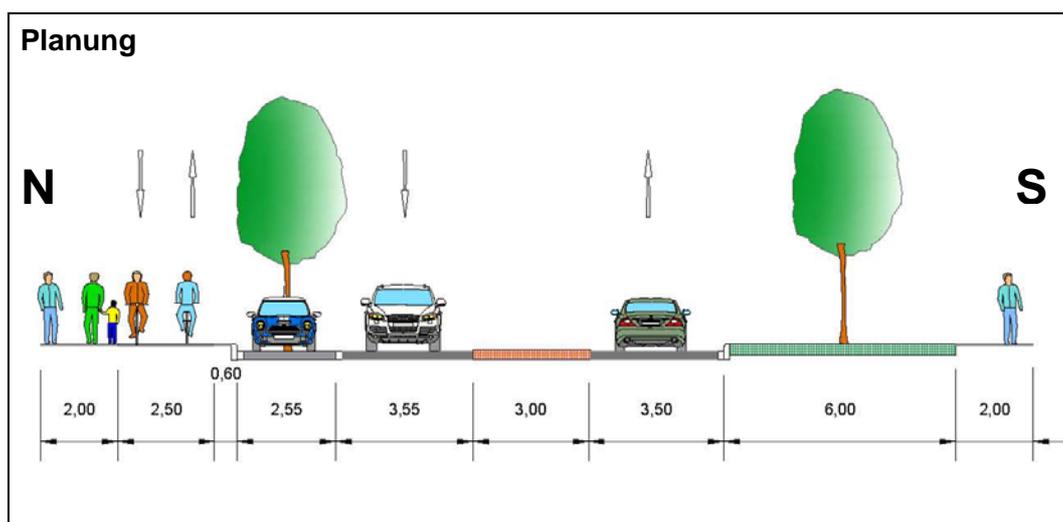


Bild 4-25: Querschnitt 25 - Niederberg / Dicksche Heide, L 140

Niederrheinallee, L 140 Niederberg / Dicksche Heide - Querschnitt 6

Dicksche Heide bis Mittelstraße

Bestand:

Einseitiger, gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nordseite

Nutzung: abschnittsweise
Wohnen

Parken: -

Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: gering

Radfahrer: gering

Fahrbahn: 8,50 m



Bild 4-26:Neukirchener Feld, L140

Planung:

- Der einseitige Zwei-Richtungsradweg mit begleitenden Gehweg ist vom Entwicklungsgebiet Dicksche Heide parallel zur Niederrheinallee bis Mittelstraße fortzuführen (siehe **Bild 4-27**).
- Langfristig kann sich der Bedarf nach beidseitig angeordneten Geh- und Radwegen ergeben.

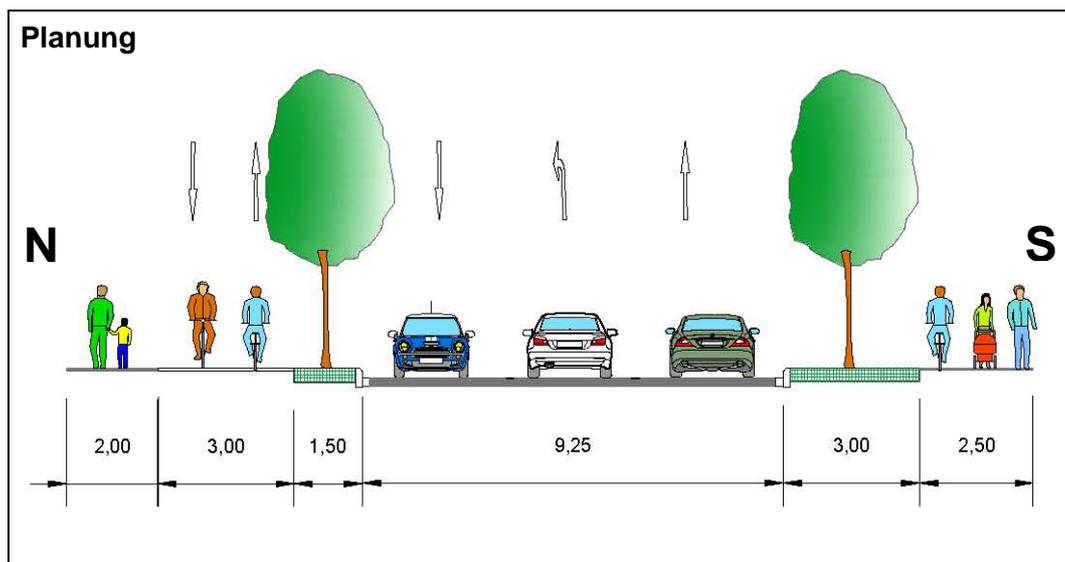


Bild 4-27: Querschnitt 6 - Ortseinfahrt Neukirchen, L 140

Niederrheinallee, L 140 in Neukirchen - Querschnitt 7

Mittelstraße bis Krefelder Straße

Bestand:

Einseitiger Zweirichtungsradweg

Nutzung: Wohnen, Dienstleister, Einzelhandel (Penny)

Parken: Längsparkstände

Verkehrsstärke: zwischen 13.800 und 11.700 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: viel

Radfahrer: viel

Fahrbahn: 6,40 m



Bild 4-28: Ortsdurchfahrt Neukirchen, L140

Planung:

- Im Bereich von Neukirchen wird der Radfahrer weiterhin auf der Nordseite auf einem Zweirichtungsradweg geführt (siehe **Bild 4-29**).

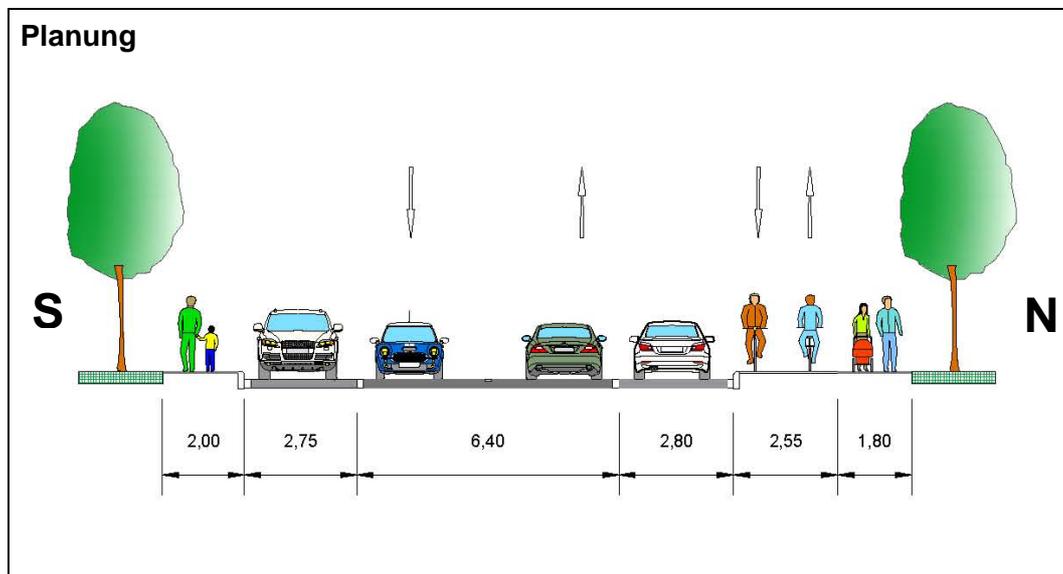


Bild 4-29: Querschnitt 7 - Ortsdurchfahrt Neukirchen, L 140

4.5.2 West-Ost-Radhauptverbindung Vluyn - Moers auf der Bahntrasse

Die Bahntrasse der NIAG wird zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes nur noch eingeschränkt vom Güterverkehr benutzt. Allenfalls benutzt die NIAG die Bahntrasse für das Abstellen von Waggonen. Somit besteht das Potenzial, eine durchgehende Verbindungsachse für den Fahrradverkehr zwischen Vluyn und zumindest Neukirchen zu schaffen.

Der Radschnellweg würde parallel zur Niederrheinallee verlaufen. Damit der Radschnellweg auch als Haupt-West-Ost-Verbindung genutzt wird, muss die Radschnellverbindung dem Radverkehr eine besondere Qualität bieten. Westlich von Vluyn kann die Bahntrasse über die Schötenstraße an den Radweg der Niederrheinallee und somit an Schaephuysen angebunden werden. Im bestehenden Ausbau stellen die Fahrbahnen der Pastoratstraße, des Vluyners Südrings, der Fritz-Baum-Allee, der Nord-Süd-Straße (südlich Dicksche Heide) und der Hans-Böckler-Straße trennende Straßenbarrieren dar, die potentielle Gefahrenstellen für den Radfahrer bilden. Zu empfehlen ist die Ausbildung von Querungsstellen mit einer Bevorrechtigung für den Radverkehr (siehe **Bild 4-30**).

Es gilt die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer im Bereich der Querungsstellen zu erhöhen und eine verkehrsrechtliche Eindeutigkeit zu schaffen. Dies kann erreicht werden durch:

- Beschilderung „Vorfahrt gewähren (VZ 205 StVO) und „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ (ZZ 1000-32 StVO) für den Kfz-Verkehr,
- Beschilderung „Vorfahrt“ (VZ 301 StVO) für die Radverkehrsachse,
- Einengung der Kfz-Fahrbahn auf 4,50 Meter oder sogar eine Einstreifigkeit (3,50 Meter),
- Gestalterische Betonung der Achse, z.B. durch eine Roteinfärbung, eines anderen Belages und ggf. einer Anrampung der Kfz-Fahrbahn (< 3%).

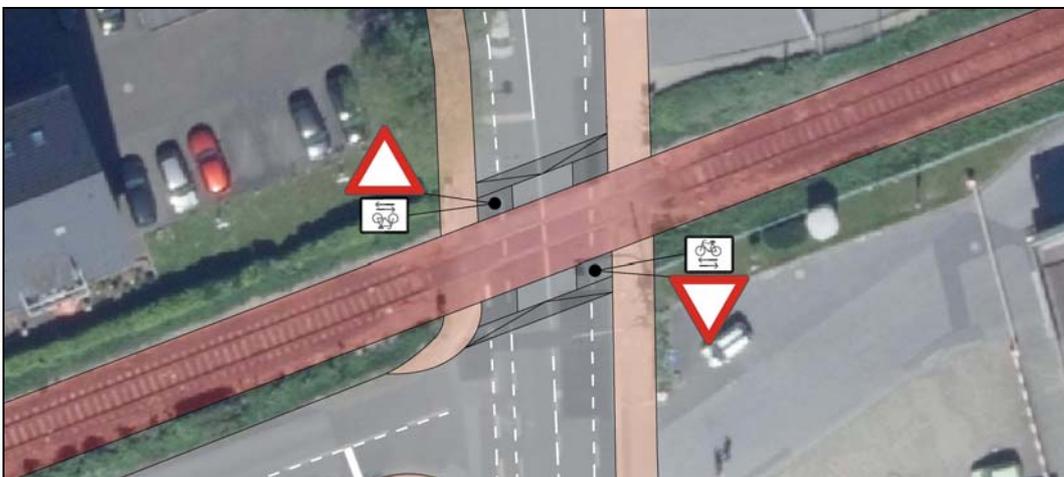


Bild 4-30: Querungsstelle Radschnellweg

Durch die Radverkehrsführung auf der Bahntrasse würde sich die Radwegesituation vor allem in Vluyn deutlich verbessern. Der Vluynyer Platz wäre im hinteren (südlichen) Bereich an den Radschnellweg angeschlossen. Die besondere Qualität dieser Verbindung wäre ihre direkte Wegeführung zwischen den beiden Ortsteilen Vluyn und Neukirchen sowie die weitgehend Kfz-freie Führung.

Auch könnte die stillgelegte Bahntrasse westlich des Bahnhofs Vluyn in Zusammenarbeit mit der Stadt Rheurdt und dem Kreis Kleve zu einer Freizeitroute entwickelt werden. Angeschlossen wären der Vluynyer Busch, die Bruchlandschaft bei Rheurdt und der Oermter Berg bei Sevelen.

Andernorts in NRW hat sich das Bahntrassenradeln zu einem großen Erfolg im Freizeitradverkehr entwickelt. Zu nennen sind unter anderem:

- Der Alleenradweg von Xanten nach Kleve,
- die Korkenzieherbahn von Solingen nach Wuppertal und die Wuppertaler Nordbahntrasse „Panorama-Radweg“ und
- die Balkantrasse und der Bahntrassenradweg Wasserquintett im Bergischen Land.

Der Bahntrassenradweg würde in Neukirchen an der Krefelder Straße vorerst sein Ende finden und wieder zur Niederrheinallee zurück geführt werden. In einer Weiterführung durch den bestehenden Wald wird, aus Gründen der Sozialkontrolle, vorerst kein Sinn gesehen. Die West-Ost-Achse ist in Moers an die Radschnellverbindung in Richtung Duisburg zu führen.

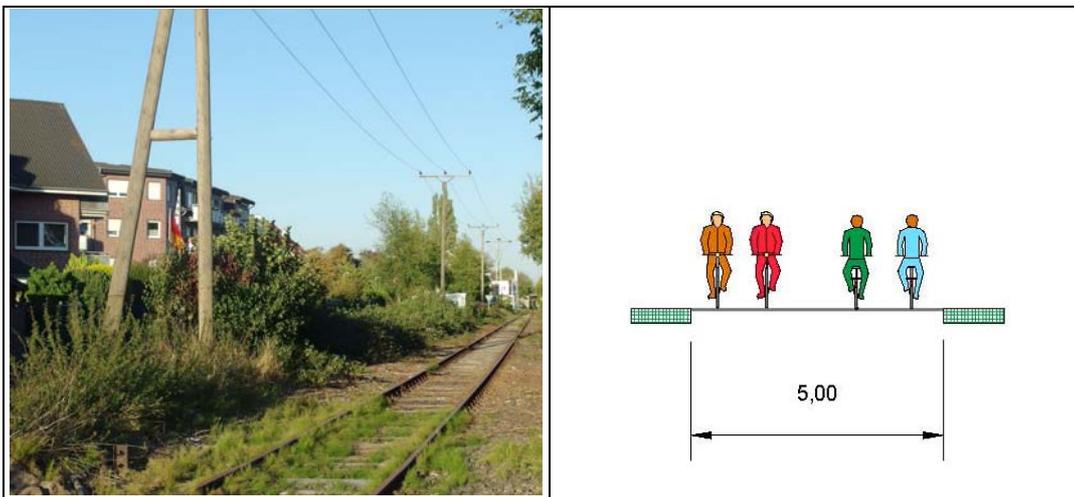


Bild 4-31: Querschnitt Radschnellweg

4.5.3 Nord-Süd-Radverbindung Kamp-Lintfort - Krefeld

Die L 476, Lintforter Straße, Nieper Straße, ist eine Hauptverbindung ohne Aufenthaltsqualitäten. Sie soll zukünftig die Hauptradverbindung von Kamp-Lintfort über Rayen, Vluyn und Niep nach Krefeld bilden (siehe **Bild 4-32**). Die Radverbindung lässt sich wie folgt charakterisieren:

- Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr,
- gemeinsamer Verkehrsraum für den Kfz- und Radverkehr,
- keine Aufenthaltsqualitäten,
- Nord-Süd-Achse von Kamp-Lintfort über Neukirchen-Vluyn nach Krefeld.

Die Verbindung stellt auch für den Radverkehr eine Hauptverbindung dar. Sie kann innenstadtbezogenen Radverkehr aufnehmen, der sein Ziel in den angrenzenden Nachbarkommunen hat. Durch zu treffende Maßnahmen entsteht eine Hauptachse, die den schnellen, zielgerichteten Radverkehr in Neukirchen-Vluyn stärkt und so dem gesamten Radverkehr zu Gute kommt.



Bild 4-32: Nord-Süd-Radverbindung Kamp-Lintfort - Krefeld

Lintforter Straße, Nieper Straße, L 476 - Querschnitt 8

Kamp-Lintfort - Krefeld

Bestand:

Kein Geh- und Radweg vorhanden

Nutzung: Landwirtschaft

Parken: -

Verkehrsstärken:

10.800 Kfz/Tag (Lintforter Str.)

4.600 Kfz/Tag (Nieper Straße)

Geschwindigkeit: 50 - 100 km/h

Fußgänger: gering

Radfahrer: gering

Fahrbahn: 8,00 m



Bild 4-33: L 476

Planung:

- Schaffung eines eigenständigen Geh- und Radweges an der östlichen Fahrbahnseite entlang der Lintforter Straße nach Kamp-Lintfort (siehe **Bild 34**). Zur Sicherung einer Radwegeverbindung Neenrathstraße ist eine Querungshilfe an der Lintforter Straße einzurichten.
- Entlang der Nieper Straße ist bis nach Krefeld ein eigenständiger Geh- und Radweges zu schaffen. Zur Sicherung einer Radwegeverbindung ist eine Querungshilfe an der Einmündung Krefelder Straße / Nieper Straße einzurichten.
- In weiten Abschnitten erfordert die Hauptraderschließung Grunderwerb.

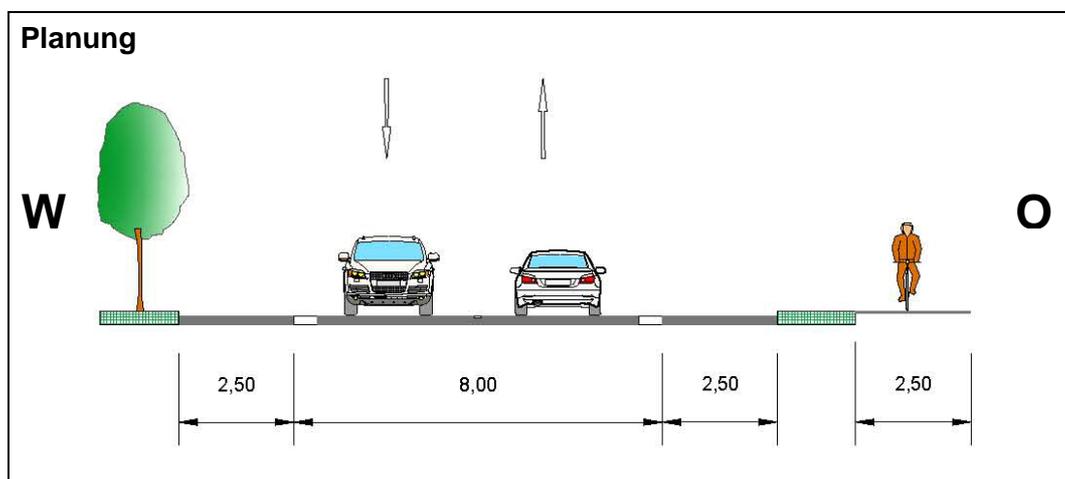


Bild 4-34: Querschnitt 8 - Lintforter Straße, L 476

Hauptachsen des Kfz-Verkehrs sind meistens auch beliebte Verbindungen für den Radverkehr. Neben der Hauptverbindung L 476 gibt es auch Nebenverbindungen, die abseits der Hauptverkehrswege liegen. Diese Verbindungen nutzen vorhandene, verkehrsarme Straßen oder unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr angelegte Wegeverbindungen. Solche ruhigen Verbindungen sind durch ihre Sicherheit und Aufenthaltsqualität auch für den Alltagsverkehr interessant. Alternativ zur Lintforter Straße stehen dem Radverkehr zwei Nebenverbindungen zur Verfügung, die kurz- bis mittelfristig genutzt werden können, da die Schaffung der Hauptradverbindung entlang der L 476 eine Aufgabe des Landes und somit des Landesbetriebs Straßen NRW ist und womöglich nicht kurzfristig realisiert wird. Die Lintforter Straße kann sowohl östlich als auch auf der westlichen Seite umfahren werden. Der bereits vorhandene Gülixweg stellt eine Nebenverbindung von Kamp-Lintfort bzw. Rheurdt über Rayen, Hochkammer über Vluyn bis hin nach Niep dar. Die auf der westlichen Seite von der Lintforter Straße liegende Nebenverbindung über den Sandweg muss neu angelegt werden. Sie würde eine Nebenverbindung darstellen, die vor allem den Ortsteil Rayen an das Schulzentrum anbindet.

Die Nebenverbindungen lassen sich wie folgt charakterisieren:

- gemeinsamer Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer,
- hohe Aufenthaltsqualität,
- Anbindung Kamp-Lintfort, Rayen und Hochkammer an Vluyn, an das Schulzentrum, an das Wohngebiet Dicksche Heide / Niederberg und weiter an Neukirchen.

4.5.4 Nord-Süd-Radverbindung Genend - Neukirchen - Kapellen

Eine weitere Nord-Süd-Hauptradverbindung stellt die L 398 dar (siehe **Bild 4-35**). Auch die L 398 ist nicht nur eine Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den Radverkehr aufgrund der anliegenden Nutzungen und der direkten Wegeführung. Die L 398 stellt eine Hauptverbindung von Rheinberg über Moers-Repelen / Genend, Neukirchen und Moers-Kapellen nach Krefeld dar. Die L 398 ist wie folgt zu charakterisieren:

- Hauptverkehrsachse für den Kfz-Verkehr,
- direkte Verkehrsführung,
- Verbindung nach Rheinberg und Krefeld,
- Anbindung vieler Nahversorgungsmärkte, Ortskern Neukirchen, Gewerbegebiet Neukirchen Nord und Gewerbegebiet Genend.

Auch diese Verbindung stellt für den Radverkehr eine wichtige Radverbindung dar. Sie kann den Alltagsverkehr hervorragend aufnehmen, sowohl den Radverkehr der sein Ziel in den angrenzenden Nachbarkommunen hat, als auch innenstadtbezogenen Radverkehr.

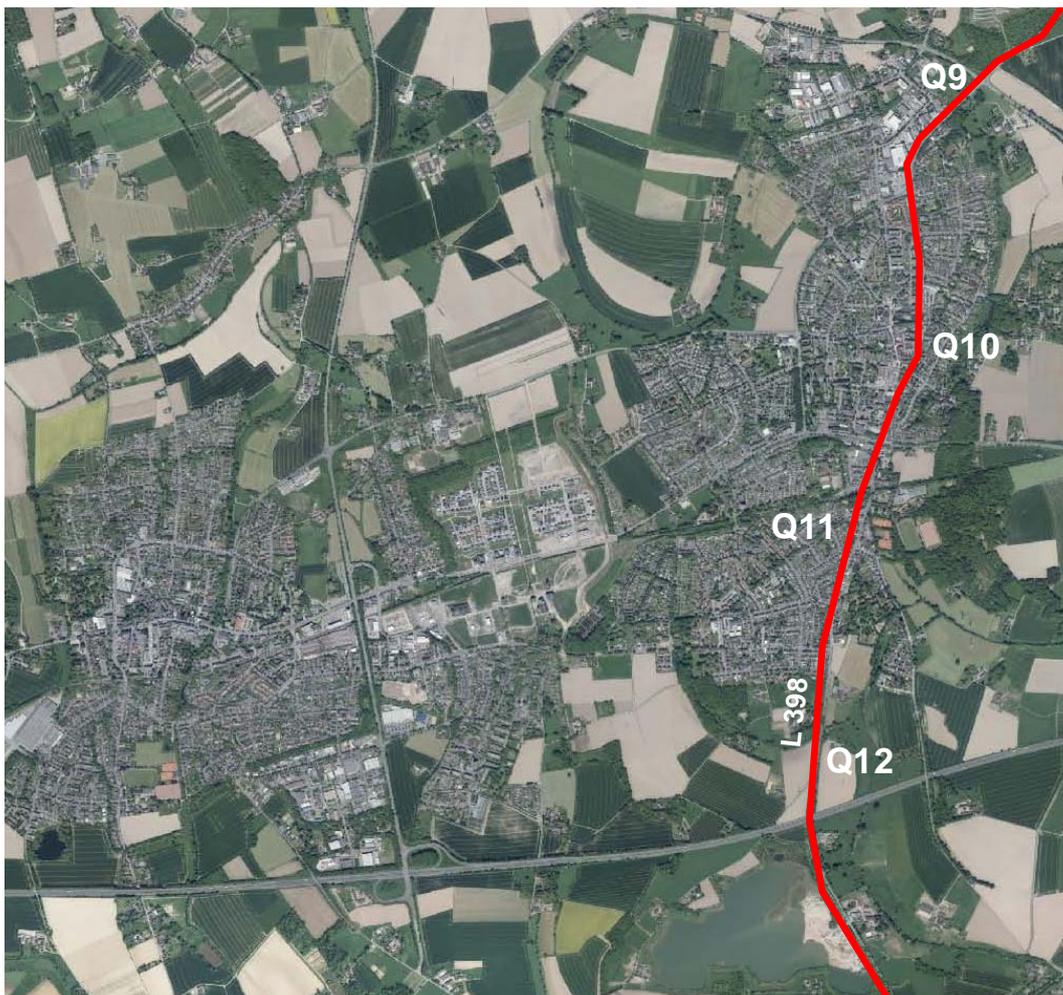


Bild 4-35: Nord-Süd-Radverbindung Genend - Kapellen

Andreas-Bräm-Straße, L 398 - Querschnitt 9

Geldernsche Straße - Paschenfurth

Bestand:

Kein Geh- und Radweg vorhanden

Nutzung: -

Parken: -

Verkehrsstärke: 12.000 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: gering

Radfahrer: gering

Fahrbahn: 7,50 m



Bild 4-33: L 476

Planung:

- Der einseitige Geh- und Radweg auf der nördlichen Andreas-Bräm-Straße soll nördlich der Straße Paschenfurth bis in das Gewerbegebiet Genend fortgesetzt werden.
- Die Signalisierung des Knotenpunktes mit der Geldernschen Straße hat den Radverkehr und den Fußgängerverkehr zu berücksichtigen.
- Eine Querungshilfe ist an der Straße Paschenfurth anzubringen.

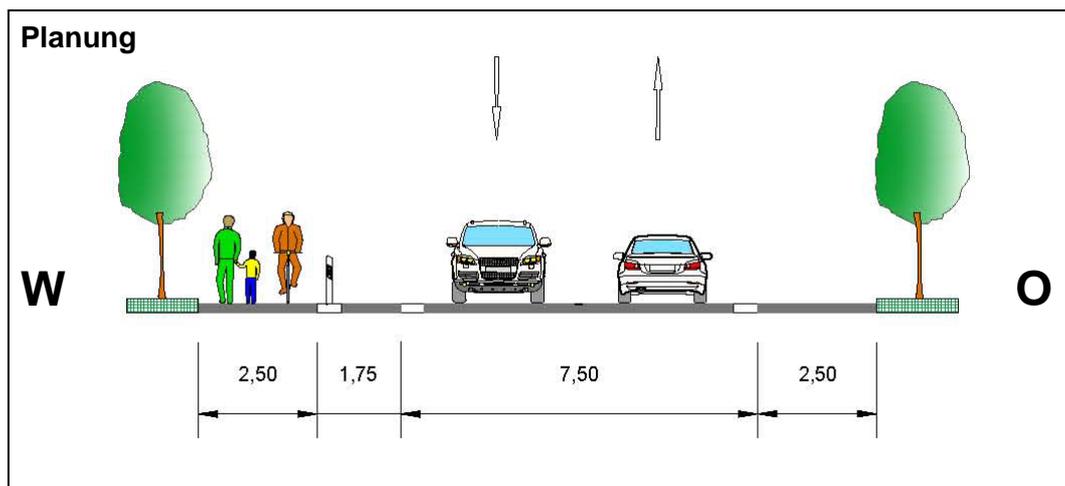


Bild 4-34: Querschnitt 9 - Andreas-Bräm-Straße Ortseingang Neukirchen, L 398

Andreas-Bräm-Straße, L 398 - Querschnitt 10

Neukirchener Ring - Niederrheinallee

Bestand:

Beidseitiger Hochbordradweg

Nutzung: Einzelhandel (Aldi),
Wohnen, Altenheim

Parken: Parkbuchten im Süden

Verkehrsstärken: 8.000 Kfz/Tag
bis 12.300 Kfz/tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: viel

Radfahrer: viel

Fahrbahn: 7,25 m



Bild 4-33: Andreas-Bräm-Straße, L 476

Planung:

- Der schnelle Radfahrer kann gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden.
- Die Benutzungspflicht des Hochbordradweges wird aufgehoben.
- Für den langsamen, unsicheren Radfahrer besteht durch die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ die Möglichkeit, den Gehweg weiterhin zu nutzen (siehe **Bild 4-34**).

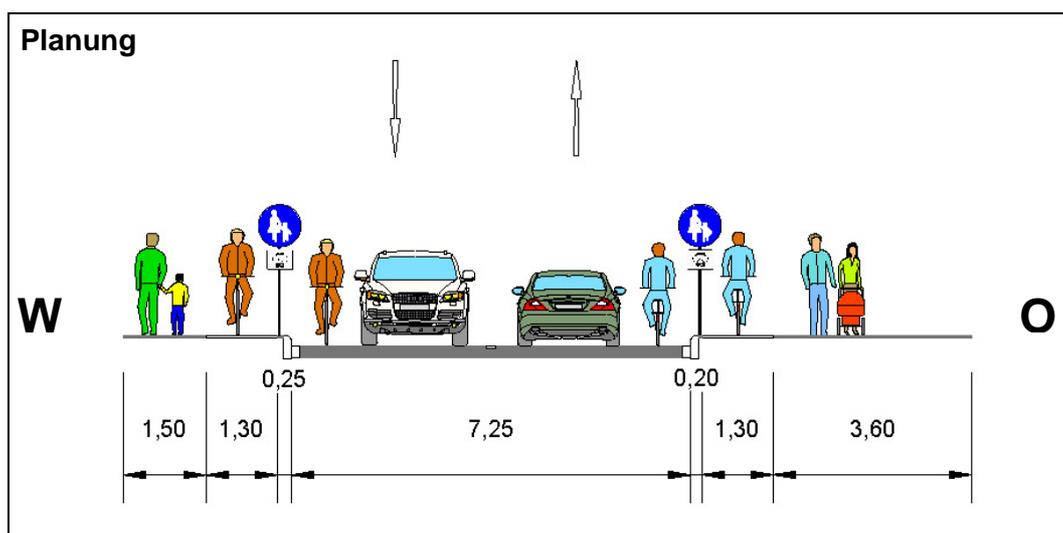


Bild 4-34: Querschnitt 10 - Andreas-Bräm-Str. Ortsdurchfahrt Neukirchen, L 398

Krefelder Straße, L 398 - Querschnitt 11

Niederrheinallee - Bendschenweg

Bestand:

Beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“

Nutzung: Wohnen

Parken: Fahrbahnrand

Verkehrsstärken: 6.600 Kfz/Tag
bis 9.000 Kfz/tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 9,10 m



Bild 4-35: Krefelder Straße, L 476

Planung:

- Für den Radverkehr sind Angebotsstreifen auf der Krefelder Straße zwischen der Niederrheinallee und den Bendschenweg zu markieren. Der Gehweg auf dem Hochbord wird für den Radverkehr freigegeben.
- Es erfolgt eine Neuordnung des Parkens.
- Zur Sicherung einer Radwegeverbindung ist eine Querungshilfe am Grotfeldsweg einzurichten.

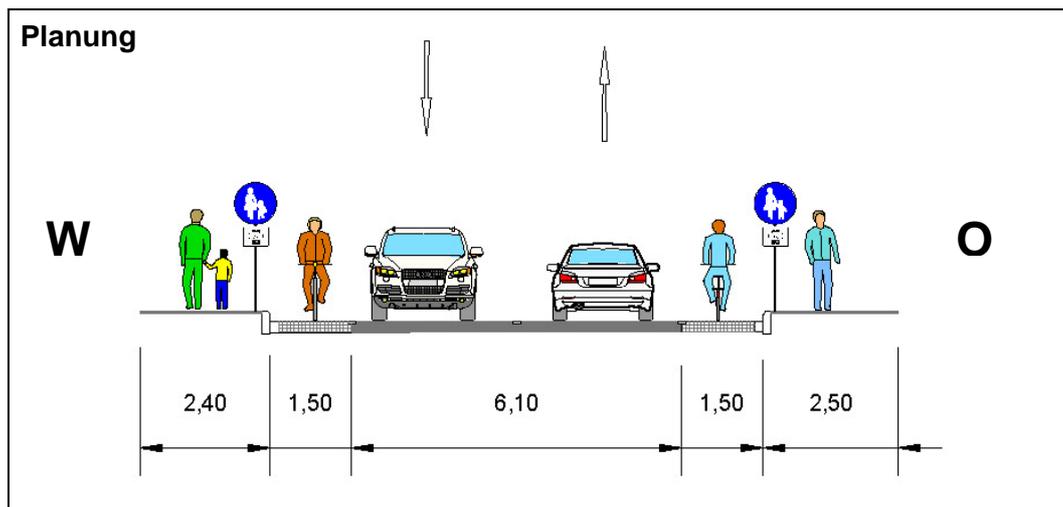


Bild 4-36: Querschnitt 11 - zwischen Niederrheinallee und Bendschenweg, L 398

Krefelder Straße, L 398 - Querschnitt 12

Bendschenweg - Moers-Kapellen

Bestand:

Kein Geh- und Radweg vorhanden

Nutzung: Landwirtschaft

Parken: -

Verkehrsstärke: 5.000 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: -

Radfahrer: wenig

Fahrbahn: 8 m



Bild 4-37: Krefelder Straße, L 476

Planung:

- Langfristig ist ein eigenständiger Geh- und Radwege entlang der Krefelder Straße bis nach Kapellen anzulegen (siehe **Bild 4-38**).

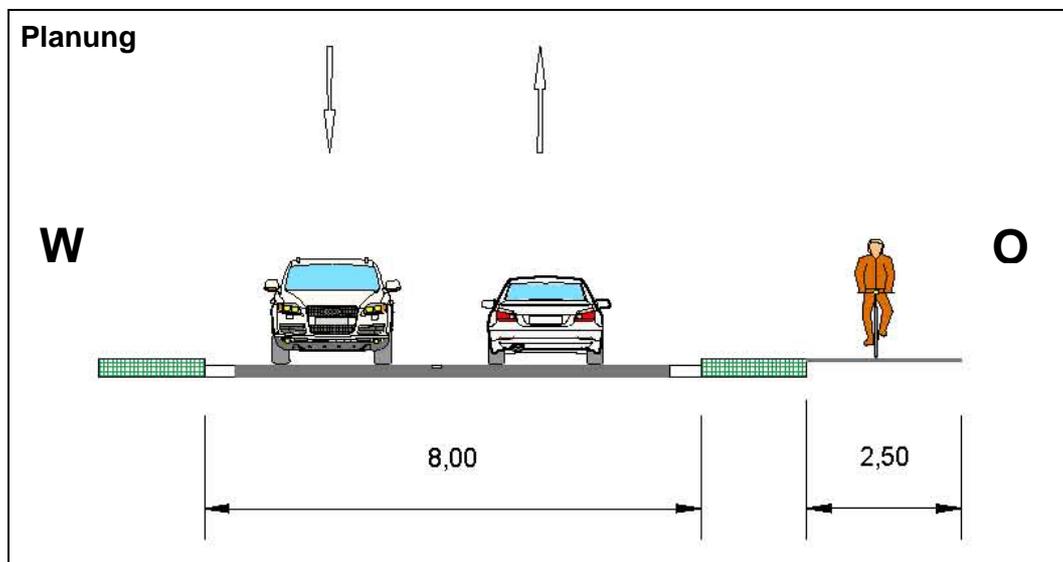


Bild 4-38: Querschnitt 12 - Krefelder Straße Ortseingang Neukirchen, L 398

- Kurz- bis mittelfristig kann der Grotfeldsweg genutzt werden.

4.5.5 Innerstädtische Radverbindungen

Vluyner Südring - Querschnitt

Vutzkreisel bis Pastoratstraße

Bestand:

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt

Nutzung: Wohnen, viele Grundstückszufahrten

Parken: Fahrbahnrand

Verkehrsstärke: 8.000 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 8 m



Bild 4-39: Vluyner Südring

Planung:

- Es ist zu empfehlen in diesem Abschnitt einen Schutzstreifen für den Radverkehr anzulegen (siehe **Bild 4-40**). Der Straßenraum ist hierzu ausreichend dimensioniert.
- Es erfolgt eine Neuordnung des Parkens.

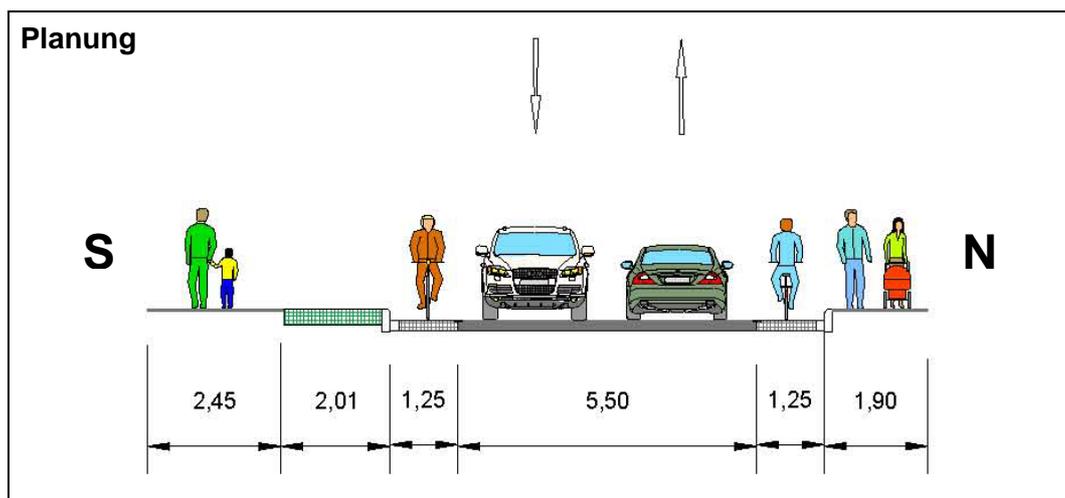


Bild 4-40: Querschnitt Vluyner Südring

Hartfeldstraße - Querschnitt

Bestand:

Beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“

Nutzung: Wohnen, viele Grundstückszufahrten

Parken: Fahrbahnrand

Verkehrsstärke: 2.400 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 7 m



Bild 4-41: Hartfeldstraße

Planung:

- In der Hartfeldstraße ist zu Gunsten der Radfahrer auf das Parken am Fahrbahnrand zu verzichten. Es erfolgt eine Neuordnung des Parkens.
- Entlang der Hartfeldstraße sollen für den Radverkehr Angebotsstreifen abmarkiert werden.
- Das Radfahren auf dem Hochbord wird weiterhin für den Radverkehr freigegeben (siehe **Bild 4-42**).
- Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr ist aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h zu beschränken.

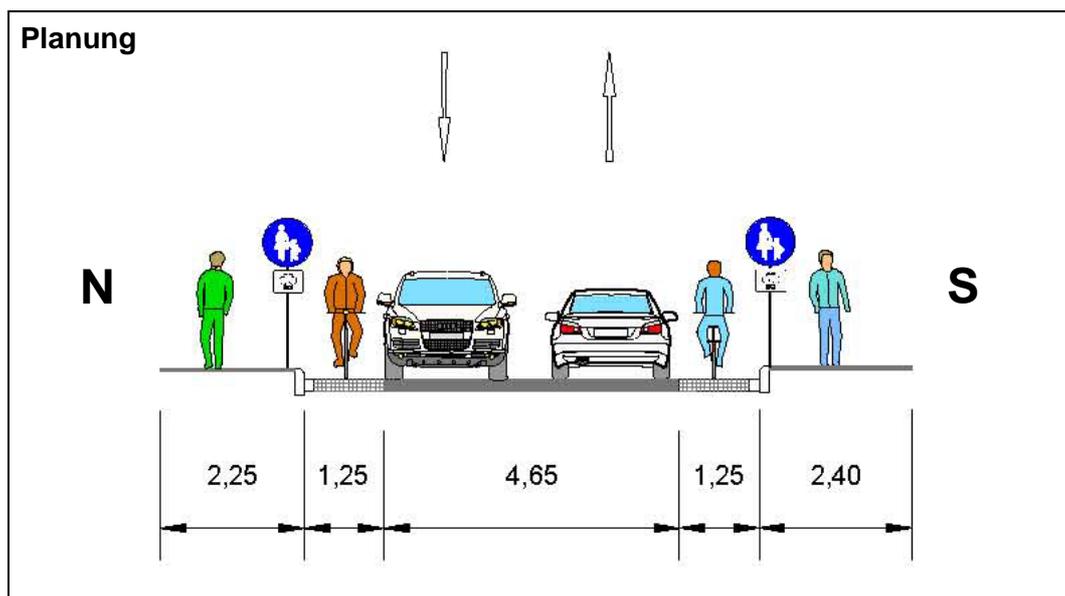


Bild 4-42: Querschnitt Hartfeldstraße

Hans-Böckler-Straße - Querschnitt

Waldstraße bis Ernst-Moritz-Arndt-Straße

Bestand:

Beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“

Nutzung: Wohnen

Parken: Parkbuchten und Fahrbahnrand

Verkehrsstärke: 4.000 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 7,50 m



Bild 4-43: Hans-Böckler-Straße

Planung:

- Für den Radverkehr sind Angebotsstreifen auf der Hans-Böckler-Straße zwischen der Waldstraße und der Ernst-Moritz-Arndt-Straße zu markieren.
- In der Hans-Böckler-Straße ist zu Gunsten der Radfahrer zu empfehlen, auf das Parken am Fahrbahnrand zu verzichten. Es erfolgt eine Neuordnung des Parkens. Alternativ können die Parkstände in der Waldstraße genutzt werden.

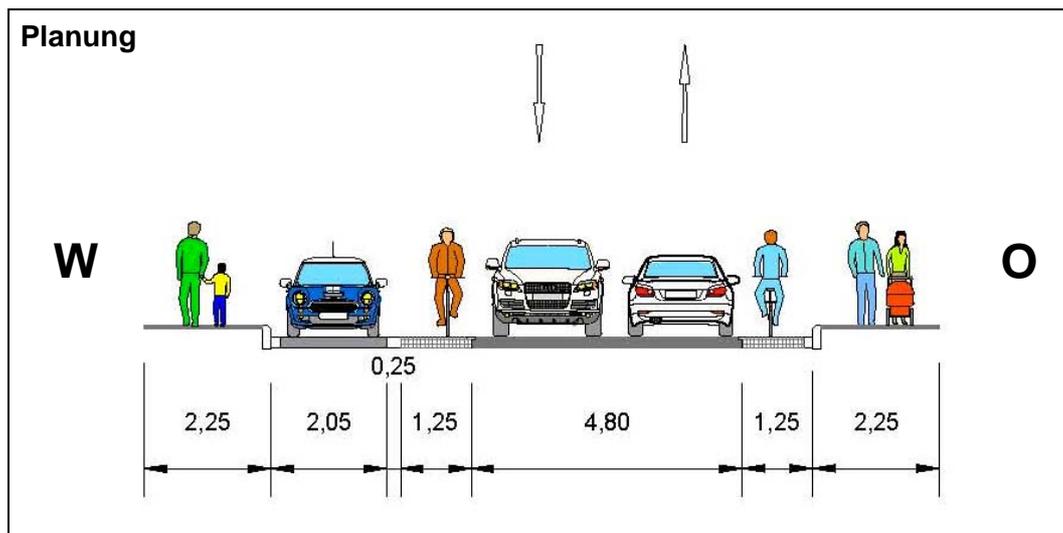


Bild 4-44: Querschnitt Hans-Böckler-Straße

Bendschenweg - Querschnitt

Bestand:

Hochbordradwege beidseitig

Nutzung: Wohnen

Parken: Parkstreifen

Verkehrsstärke: 7.600 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 7,00 m



Bild 4-45: Bendschenweg

Planung:

- Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges, stattdessen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- Der Gehweg auf dem Hochbord wird auf der nördlichen Seite weiterhin für den Radverkehr freigegeben.
- Auf der südlichen Fahrbahnseite wird für den Radverkehr ein Radfahrstreifen angelegt (siehe **Bild 4-46**).

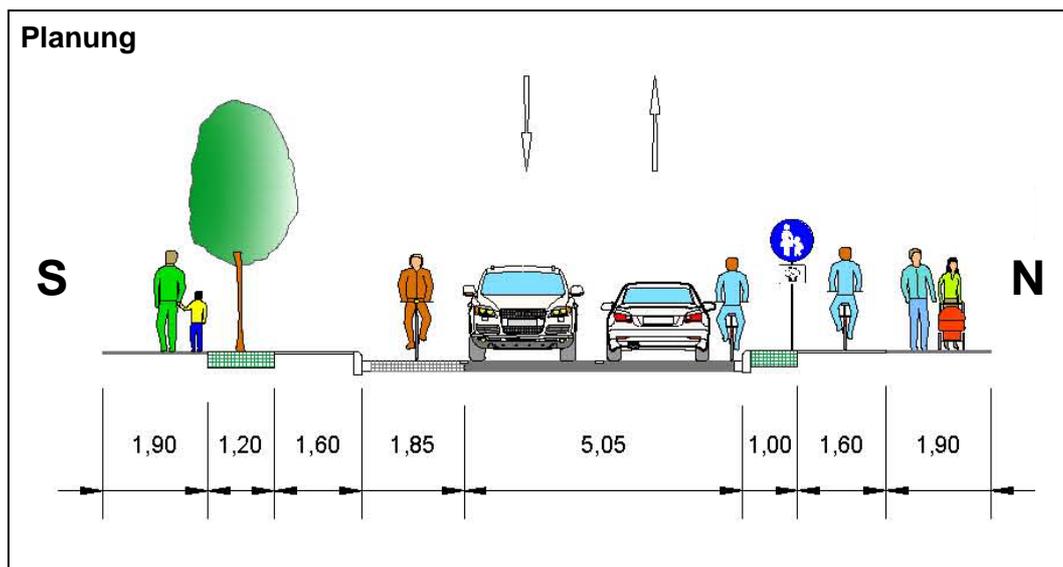


Bild 4-46: Querschnitt Bendschenweg

4.5.6 Maßnahmenkonzept

In der **Tabelle 4-1** sind die Maßnahmen für den Radverkehr zusammenfassend dargestellt.

Stadtteil	Straße	Maßnahmen
Vluyn- busch / Rayen / Hochka- mer	Eyler Straße (L 491)	Fortführung des einseitigen, kombinierten Geh- und Radweges nördlich des Bergweges bis zur Stadtgrenze Kamp-Lintfort. Zur Sicherung einer Radwegeverbindung zum Bergweg ist eine Querungshilfe an der Eyler Straße zu errichten.
	Geldernsche Straße (L 474)	Querungshilfe Geldernsche Straße zur Sicherung einer Radwegeverbindung zwischen Minhorstweg und Mühlenstraße.
	Lintforter Straße (L 476)	Schaffung eines eigenständigen Geh- und Radweges an der östlichen Fahrbahnseite von der Nieper Straße nach Kamp-Lintfort, kurzfristig von der Geldernschen Straße bis nach Kamp-Lintfort. Zur Sicherung einer Radwegeverbindung Neenrathstraße ist eine Querungshilfe an der Lintforter Straße einzurichten.
	Hochkammerstraße (K 9)	Innerhalb der Ortsdurchfahrt Hochkamer soll der Radverkehr nicht in Kombination mit dem Fußgänger auf dem schmalen Hochbord geführt werden. Das Radfahren auf der Fahrbahn wird zugelassen, gleichfalls wird dies auch auf dem Hochbord durch Verkehrszeichen 241 StVO in Verbindung mit Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei) zugelassen.
	Sandweg	Ausbau einer alternativen Wegeverbindung zur Hauptverkehrsstraße Lintforter Straße. Dazu muss ein Geh- und Radweg auf dem Sandweg zur Geldernsche Straße neu ausgebaut werden.
Neu- kirchen	Andreas-Bräm-Straße (L 398 und K 2)	Der einseitige Geh- und Radweg soll nördlich der Straße Paschenfurth bis in das Gewerbegebiet Genend fortgesetzt werden. Die Signalisierung des Knotenpunktes mit der Geldernschen Straße hat Radfahrer und Fußgänger zu berücksichtigen. Querungshilfe an der Paschenfurth einrichten.

Stadtteil	Straße	Maßnahmen
	Andreas-Bräm,- Straße (L 398)	<p>Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges, stattdessen: Zulassung des Radfahrens auf der Fahrbahn und Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.</p> <p>Querungshilfe an der Poststraße einrichten.</p>
	Bendschenweg	<p>Sanierung der vorhandenen Radwege.</p> <p>Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges, stattdessen: Zulassung des Radfahrens auf der Fahrbahn und Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Es besteht die Möglichkeit einseitig einen Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen anzubringen.</p>
	Geldernsche Straße (L 474)	<p>Langfristig Ausbau eines einseitigen, kombinierten Geh- und Radweges auf der südlichen Seite zwischen Lintforter Straße und Moers-Hülsdonk.</p> <p>Einrichtung von Querungshilfen an der Dongstraße (Halde Norddeutschland) und Balderbruchweg.</p>
	Grotfeldsweg	<p>Ausweisung als Fahrradstraße.</p>
	Hans-Böckler- Straße	<p>Abmarkierung von Angebotsstreifen zwischen Waldstraße- und Ernst-Moritz-Arndt-Straße. Neuordnung des Parkens (alternativ parken in der Waldstraße, Rathaus Parkplatz).</p> <p>Eine Querungshilfe ist an der Laukenstraße einzurichten.</p>
	Krefelder Straße (L 398)	<p>Abmarkierung von Angebotsstreifen zwischen Niederrheinallee und Bendschenweg.</p> <p>Das Radfahren auf dem Hochbord wird weiterhin freigegeben. Neuordnung des Parkens. Querungshilfen am Grotfeldsweg</p> <p>Langfristig Ausbau eines einseitigen kombinierten Geh- und Radweges vom Bendschenweg bis zur L 475.</p>
	Lindenstraße	<p>Querungshilfe Boschheidestraße zur Sicherung einer Radwegeverbindung von der Dicksche Heide in den nördlichen Freizeitbereich.</p> <p>Zur Sicherung des Schulweges wird empfohlen, den Zweirichtungsweg bis zum Neukirchener Ring fortzuführen. Der Radweg ist im Zuge der Haltestelleneinrichtung herzustellen.</p>

Stadtteil	Straße	Maßnahmen
	Mozartstraße	Radverkehrsführung ist im Zuge des Straßenumbaus neu zu gestalten.
	Neukirchener Ring	Fortführung der Radfahrstreifen von der Lindenstraße bis zur Andreas-Bräm-Straße. Gehweg weiterhin für den Radverkehr freigeben. Die Radfahrstreifen sind im Zuge der Sanierung / des Umbaus des Neukirchener Rings einzurichten.
	Niederrheinallee (L 140)	Langfristig kann ein Radweg auf der südlichen Fahrbahnseite angelegt werden.
		Umgestaltung der Kreuzung Niederrheinallee/Krefelder Straße zum Kreisverkehrsplatz.
Dicksche Heide/ Niederberg	Döppersstraße	Um die Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich mit der Roosenstraße zu gewährleisten, ist ein konvexer Spiegel für den Überblick einzurichten.
	Jahnstraße	Radwegeverbindung zum Entwicklungsgebiet Dicksche Heide sicherstellen.
	Neubaugebiet Niederberg	Fortführung des kombinierten Geh- und Radweges von der Tersteegenstraße durch das Landschaftsband, über den zentralen Bereich bis zum Bendschenweg, wird voraussichtlich 2019 erstellt.
	Tersteegenstraße	Sanierung des kombinierten Geh- und Radweges auf der südlichen Fahrbahnseite. Gleichzeitig Schaffung einer klaren Trennung zwischen Geh- und Radweg im Bereich des Schulzentrums.
	Trixweg	Ausbau einer Wegeverbindung im Zuge der Nord-Süd-Hauptroute. Dazu muss ein Geh- und Radweg entlang des Ophülsgrabens zum Weimannsweg neu ausgebaut werden.
Niep	Krefelder Straße (L 475)	Umbau der Krefelder Str. mit Linksabbiegespur und Querungshilfe zur Nieper Str.

Stadtteil	Straße	Maßnahmen
	Nieper Straße (L 476)	<p>Langfristig Neubau eines kombinierten Geh- und Radweges zur verkehrssicheren Ausgestaltung der Hauptroute Kamp-Lintfort – Rayen – Vluyn – Niep – Krefeld. An den Kreuzungspunkten mit der Lintforter Straße und mit der Krefelder Straße sind Querungshilfen für den Radverkehr einzurichten.</p> <p>Kurzfristig ist die befestigte Route über den Bergschenweg bis zur Krefelder Straße durch eine Beschilderung auszuweisen. Diese Maßnahme ist bereits von der Stadt Neukirchen-Vluyn beschlossen und wird voraussichtlich 2019 umgesetzt.</p>
Vluyn	Feldstraße	Ausweisung als Fahrradstraße
	Fritz-Baum-Allee	Im Kurvenbereich ist ein absolutes Parkverbot einrichten, um die Sichtbeziehungen für den Radverkehr zu gewährleisten.
	Hartfeldstraße	<p>Abmarkierung von Angebotsstreifen, Gehweg weiterhin für Radfahrer freigeben. Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken.</p> <p>Schutzstreifen für den Radverkehr sind im Zuge des Straßenumbaus vorgesehen.</p>
	Lintforter Straße (L 476)	Knotenpunkt Tersteegenstraße: Rückbau aller frei laufenden Rechtsabbiegefahrstreifen zur Sicherung der Radverkehrsachse Tersteegenstr.
	Niederrheinallee (L 140)	<p>Ausbau bzw. bauliche Trennung des kombinierter Geh- und Radweg von der Kfz-Fahrbahn zwischen der Neuenfelder Straße und Schöttenstraße. Eine Querungshilfe ist einzurichten.</p> <p>Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges zwischen Schöttenstraße und Vutz-Kreisverkehr, stattdessen: Zulassung des Radfahrens auf der Fahrbahn und Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.</p>

Stadtteil	Straße	Maßnahmen
		<p>In der Ortsdurchfahrt Vluyn zwischen dem Vutz-Kreisel und dem Vluynener Ring (TroX) sollte zu Gunsten der Radfahrer auf das Parken am Fahrbahnrand verzichtet werden. In direkter Nähe befinden sich drei Parkplätze (Leinewerberplatz, Platz am Museum, Bruckhauserfeld) die eine ausreichende Kapazität aufweisen, um die weggefallenen Parkstände zu ersetzen. Auf der Niederrheinallee bleiben die Parkstände in den Parkbuchten erhalten.</p> <p>Entlang der Niederrheinallee wird für den Radverkehr ein Angebotsstreifen abmarkiert. Der Radverkehr ist nur auf der Fahrbahn zu führen. Der Gehweg soll ausschließlich für die Fußgänger zur Verfügung stehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h zu beschränken.</p>
	Vluynener Südring	<p>Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges auf dem Vluynener Südring, stattdessen: Zulassung des Radfahrens auf der Fahrbahn und Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.</p> <p>Zwischen dem Vutz-Kreisel und der Pastoratstraße ist für den Radverkehr ein Angebotsstreifen zu markieren.</p> <p>Umgestaltung des Knotenpunktes mit dem Terniepenweg und der Sittermannstr. überprüfen (LSA).</p>
	Vluynener Nordring	<p>Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges auf dem Vluynener Nordring, stattdessen: Zulassung des Radfahrens auf der Fahrbahn und Ausschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.</p>

Tabelle 4-1: Maßnahmen für den Radverkehr

4.6 Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Förderung des kommunalen Radverkehrs. Ein großer Pluspunkt des Fahrrades gegenüber dem motorisierten Verkehr ist es, dass man dem eigentlichen Fahrtziel sehr nahe kommen kann und normalerweise keine Parkplatzsuche stattfindet sowie das Parken kostenfrei ist. Die Grundanforderungen einer Fahrradabstellanlage ist die Sicherheit, sowohl für den Benutzer, als auch für das Fahrrad.

Es gibt prinzipiell drei unterschiedliche Arten von Abstellanlagen:

- Vorderradhalter,
- Lenkerhalter,
- Rahmenhalter/Anlehnbügel,
- Fahrradboxen.

Vorderradhalter sind nicht zu empfehlen. Durch sie kann die Felge beschädigt werden. Ein sicheres Festschließen des Fahrradrahmens ist nicht möglich. Auch steht das Fahrrad beim Be- und Entladen nicht stabil.

Lenkerhalter sind unkomfortabel zu nutzen. Auch hier lässt sich der Rahmen nicht festschließen und das Be- und Entladen ist schwieriger. Zudem sind Lenkerhalter nicht für Kinderfahrräder geeignet.

Bei **Anlehnbügeln** wird das Fahrrad neben dem Bügel abgestellt. Das Fahrrad kann an diesem festgeschlossen werden und wird gestützt. Anlehnbügel sind für das Abstellen von Fahrrädern wünschenswert. Es gibt sie in vielen Ausführungen, Formen und Farben. Dadurch lassen sie sich auch gestalterisch gut in das Stadtbild einfügen.

Um ein Abschließen und Beladen der geparkten Fahrräder zu ermöglichen, muss es möglich sein, um das Fahrrad herumzugehen, beziehungsweise von der Seite an dieses heranzutreten. Bei einem geringen Abstand zu anderen geparkten Fahrrädern besteht auch die Gefahr sich die Kleidung zu beschmutzen. Fahrräder gibt es in verschiedenen Ausführungen und für viele Einsatzzwecke. Häufig werden sie für den Gepäck- und Kindertransport noch mit Körben, Taschen und Kindersitzen versehen, dieses ist bei der Dimensionierung von Anlehnbügeln zu beachten.

Mindestabstand von Anlehnbügeln:

- 0,80 m bei einseitiger Aufstellung,
- 1,10-1,30 m beengtes Abschließen und Beladen,
- 1,30-1,50 m bequemes Abschließen und Beladen.

Durch die wachsende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes, bietet sich ein Angebot von Elektroladestationen in Kombination mit innerstädtischen Abstellanlagen

an. Diese können auch gut durch Sponsoring des ansässigen Einzelhandels umgesetzt werden.

Fahrradboxen sind vollständig geschlossene Schließfächer, die abschließbar sind und Platz für ein, manchmal auch zwei oder mehrere Fahrräder bieten. Fahrradboxen sind vor allem an Bahnstationen und ÖPNV-Haltestellen zu empfehlen, an denen Pendler ihr Fahrrad als Zubringer benutzen und sicher abstellen können.

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

- Bügel zum Anlehnen gegen Umkippen,
- Lackschutz,
- Schutz des Vorderades gegen Verformung,
- Möglichkeit den Rahmen anzuschließen,
- an frequentierten Orten,
- wünschenswert: Überdachung,
- wünschenswert: Beleuchtung,
- wünschenswert: Soziale Kontrolle.

Die in Neukirchen-Vluyn verwendeten Anlehnbügel sind funktional nur für kleine Fahrräder geeignet. Viele Abstellanlagen sind in Form von Vorderradhaltern in Neukirchen-Vluyn vorhanden. So sind zum Beispiel viele der Vorderradhalter vor den Einzelhandelseinrichtungen nicht nutzbar, da sie im allgemeinen dem gesamten Fahrrad keinen Halt geben. Zudem schädigen sie das Vorderrad und ermöglichen kein Anschließen des Fahrradrahmens.

Die Anzahl der angebotenen Abstellanlagen in Neukirchen-Vluyn ist, auf die aktuelle Nachfrage bezogen, als nicht ausreichend anzusehen. Für ein attraktives und zweckmäßiges Angebot, gilt es die Qualität und die räumliche Verteilung zu überarbeiten. Um die Nachfrage befriedigen zu können, sollte an den Standorten die Möglichkeit einer Erweiterung gegeben sein.

Handlungsgrundlagen Fahrradabstellanlagen

- Ersetzen der Vorderradhalter durch Anlehnbügel,
- Beibehaltung des Grundangebotes,
- Pflege der vorhandenen Anlagen,
- Erweiterungsoption bei Ausnutzung an allen Standorten.

Anpassung und Erweiterung des vorhandenen Angebotes

- Ersetzen der kleinen Anlehnbügel durch die großen Anlehnbügel und Anpassung des Angebotes z.B. am Vluynner Platz,
- Angebot von Anlehnbügeln im Ortskern Neukirchen,
- Es wird zudem angeregt mit den Einzelhändlern über den Austausch von Vorderradhaltern durch Anlehnbügel zu reden.

An ÖPNV-Haltestellen gelegene Abstellanlagen für die Bike-and-Ride-Nutzung stellen besondere Anforderungen an den Schutz der Fahrräder vor Diebstahl und schlechter Witterung. Als Bestandteil des öffentlichen Raumes tragen Bike-and-Ride-Anlagen auch zu dessen Erscheinungsbild bei. Aus diesem Grund ist es erforderlich, funktionale und gestalterische Erfordernisse von Abstellanlagen in das städtebaulich – stadtgestalterische Umfeld zu integrieren.

An den zentralen Bushaltestellen ist es sinnvoll, die Haltestellen mit Fahrradboxen auszurüsten. Folgende Haltestellen werden für die Schaffung von Fahrradboxen vorgesehen:

- Südring in Vluyn,
- Dicksche Heide / Niederberg,
- Etzoldplatz,
- Rathaus,
- Sparkasse.

4.7 Handlungskonzept

Innerhalb des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Neukirchen-Vluyn wurden Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung zusammen mit den bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen ein geschlossenes und sicheres Radverkehrsnetz ergeben. Viele der Einzelmaßnahmen sind mit einfachen Beschilderungsmaßnahmen fast kostenneutral umsetzen. Auch Maßnahmen die nur Markierungsarbeiten erfordern, sind kostengünstig durchzuführen. Andere Maßnahmen bedürfen einer längeren Vorplanung und höherer finanzieller Mittel. Aus vielen kleinen und großen Maßnahmen ergibt sich über die Zeit ein geschlossenes Netz, welches dem Radverkehr zur Verfügung steht. Erfahrungsgemäß dauert die Umsetzung eines kompletten Radverkehrsnetzes mehr als ein Jahrzehnt, da viele Maßnahmen Um- und Ausbauten der Straßeninfrastruktur verlangen.

Allerdings liegt nur ein Teil der Maßnahmen im direkten Handlungsfeld der Stadt Neukirchen-Vluyn. Ein großer Teil der entwickelten Maßnahmenvorschläge betrifft das klassifizierte Straßennetz, insbesondere das Landesstraßennetz. Diese Straßen befinden sich in der Baulast des Landes Nordrhein-Westfalen, sodass die Maßnahmen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abzustimmen sind. Auch die Umsetzung und Finanzierung unterliegt dem Land. Mit welcher Dringlichkeit und in welcher Reihenfolge Projekte umgesetzt werden, entscheiden die Regionalräte bei den Bezirksregierungen auf Empfehlung des Landesbetriebes Straßen NRW.

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Realisierung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.⁴ Finanziell gefördert werden u.a.:

- Radwegbau an Landesstraßen,
- Radwegbau auf stillgelegten Bahnstrecken,
- Radwegbau an Bundesstraßen,
- sowie die Planung und Bau von Radschnellwegen.

Maßnahmen im Radwegbau, die sich in der Prioritätenliste des Regionalrats befinden, sind aufgrund der Dringlichkeitseinstufung über die Haushaltsfinanzierung nicht verwirklichen lassen, können als Bürgerradwegeprojekte vom Land gefördert werden. So kann dem Wunsch nach zusätzlichen Radwegen nachgegangen werden, indem die Bürger die sogenannten „Bürgerradwege“ selbst bauen. Von der Gemeinde wird das Material und die benötigten Maschinen zur Verfügung gestellt. Da die in Eigenleistung gebauten Radwege nur in der Freizeit gebaut werden können, erfolgen die Arbeiten in den Abendstunden und an den Wochenenden. Die Teilnahme an der Herstellung der Radwege ist freiwillig. Die Bauleitung übernimmt für gewöhnlich das technische Personal der Gemeinde. So können Radwege kurzfristig und kostengünstig realisiert werden. Seit 2005 sind rund 340 km Radwege durch dieses Modell entstanden.

⁴ *Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen*

Das Land Nordrhein-Westfalen finanziert im Jahr 2019 insgesamt 70 Kilometer neue Radwege:

- 7 Millionen Euro werden für den Radwegebau an Landesstraße investiert.
- 1,6 Millionen Euro werden für drei Radwegeprojekte auf stillgelegten Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von 20,8 km bereitgestellt.
- 3,8 Millionen Euro sind für den Bau von 27 Bürgerradwegen mit einer Gesamtlänge von 50,3 km vorgesehen.
- 17,1 Millionen Euro stellt das Land für die Förderung des kommunalen Radwegebbaus zur Verfügung.
- 8,5 Millionen Euro für Radwege an Bundesstraßen.
- 9,25 Millionen Euro für die Planung und Bau von Radschnellwegen.

Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert. Folgende Faktoren wurden bei der Priorisierung berücksichtigt:

- Verbindungsfunktion, Netz Wichtigkeit der Radverkehrsanlage,
- Einfachheit der Umsetzung,
- Kosten der Umsetzung,
- Planungszeitraum.

Keiner der Faktoren wurde ausschließlich berücksichtigt. So kann eine umfangreiche Maßnahme, die auch einen hohen finanziellen Aufwand benötigt, eine hohe Priorisierung erhalten, wenn sie eine übergeordnete Wichtigkeit im Radverkehrsnetz hat. Aber auch eine Sofortmaßnahme, deren Wichtigkeit geringer ist, kann hoch priorisiert werden, wenn sie sofort und ohne finanziellen Aufwand umzusetzen ist.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wird, durch die Vielzahl seiner Maßnahmen, eine längere Umsetzungszeit benötigen. Aber mit der Zeit wächst ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz zusammen.

Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Die folgende **Tabelle 4-2** listet die Maßnahmen achsenweise und gebietsbezogen auf. Die **Bilder 4-48 bis 4-50** stellen die Maßnahmen zusammenfassend grafisch dar.

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Maßnahmen L 140				
1	Niederrheinallee (Neufelderstraße - Schöttenstraße)	Bauliche Trennung des gemeinsamen Geh- und Radweges vom Kfz-Verkehr.	LBS NRW	2
2	Niederrheinallee	Neubau einer Mittelinsel am Ortseingang Vluyn zur Querung der Niederrheinallee.	LBS NRW	2
3	Niederrheinallee (Schöttenstraße - Vutzkreisel)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht des Hochbordradweges). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	LBS NRW	1
4	Niederrheinallee (Vutzkreisel - Vluyn Ring)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot. Beschilderung Tempo-30. Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ entfernen.	LBS NRW	1
5	Niederrheinallee (Vluyn Ring - Neubaugebiet)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung des gemeinsamen Geh- und Radweg). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	LBS NRW	1
6	Niederrheinallee (Roosenstraße - Neubaugebiet)	Anlage und Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ auf der Südseite.	LBS NRW	1
7	Niederrheinallee	Fortführung des Geh- und Radweges (Zweirichtungsradweg) von der Dickschen Heide bis zur Vietenstraße im Zuge des Bauvorhabens Neukirchener Feld.	LBS NRW	2
8	Niederrheinallee (Vietenstraße - Krefelder Straße)	Instandhaltung des Zweirichtungsradweges	LBS NRW	1
9	Niederrheinallee (Neubaugebiet - Krefelder Straße)	Neubau einer Geh- und Radanlage auf der Südseite	LBS NRW	3
10	Niederrheinallee / Krefelder Straße / Andreas-Bräm-Straße	Umgestaltung zum Kreisverkehr	LBS NRW	3
Maßnahmen L 476				
11	Lintforter Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Neenrathstraße.	LBS NRW	2
12	Lintforter Straße (Nieper Straße - Kamp-Lintfort)	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Ostseite).	LBS NRW	3
13	Tersteegenstraße	Rückbau aller frei laufenden Rechtsabbiegerfahrstreifen	LBS NRW	2

Klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
14	Nieper Straße	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Ostseite).	LBS NRW	3
15	Krefelder Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung der Nieper Straße, im Zuge des Straßenumbaus (Linksabbiegespur).	LBS NRW	3
Alternativroute zur L 476				
16	Sandweg	Neubau einer Geh- und Radanlage.	Stadt	1
17	Radweg Neubaugebiet (Niederrheinallee - Bendschenweg)	Neubau einer Geh- und Radanlage.	Stadt	1
18	Trixweg	Neubau einer Geh- und Radanlage.	Stadt	1
19	Bergschenweg	Beschilderung der Wegeführung.	Stadt	1
Maßnahmen L 398				
20	Andreas-Bräm-Straße / Geldernsche Straße	Fußgänger- und Radverkehr sind sicher über den Knotenpunkt zu führen (Prüfen LSA bzw. Kreisverkehr).	LBS NRW	3
21	Andreas-Bräm-Straße	Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges von der Straße Paschenfurth bis in das Gewerbegebiet Genend.	LBS NRW	3
22	Andreas-Bräm-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Paschenfurth.	LBS NRW	3
23	Andreas-Bräm-Straße bis Neukirchener Ring	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Neubau einer Mittelinsel zur Querung an der Poststraße.	LBS NRW	2
24	Krefelder Straße (Niederrheinallee - Bendschenweg)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot.	LBS NRW	2
25	Krefelder Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung (Grotfeldsweg).	LBS NRW	2
26	Krefelder Straße (Bendschenweg - Kapellen)	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Ostseite).	LBS NRW	3
Maßnahmen L 474				
27	Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Mühlenstraße.	LBS NRW	2

Klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
28	Geldernsche Straße (Lintforter Straße - Hochkamerstraße)	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Südseite).	LBS NRW	3
29	Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Dongstraße.	LBS NRW	2
30	Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Balderbruchweg.	LBS NRW	2
Maßnahmen Rayen				
31	Eyller Straße	Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radwe- ges bis nach Kamp-Lintfort.	LBS NRW	2
32	Eyller Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Bergweg.	LBS NRW	2
Maßnahmen K9				
33	Hochkamerstraße Ortsdurchfahrt	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung des gemeinsamen Geh- und Radweg). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Kreis	1
Maßnahmen Vluyn				
34	Feldstraße	Beschilderung einer Fahrradstraße.	Stadt	1
35	Nieper Straße (Vluynner Südring - Nieper Straße)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Be- nutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfah- rer frei“.	Stadt	1
36	Vluynner Nordring	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Be- nutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfah- rer frei“.	Stadt	1
37	Vluynner Südring	Kreuzungsbereich Sittermannstraße untersuchen (LSA)	Stadt	2
38	Vluynner Südring (Pastoratstraße - Hartfeldstraße)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Be- nutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfah- rer frei“.	Stadt	1
39	Vluynner Südring (Vutzkreisel - Pastoratstraße)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot. Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Stadt	1
Maßnahmen Niederberg / Dicksche Heide				
40	Fritz-Baum-Allee	Ausweisung Parkverbot im Kurvenbereich.	Stadt	1
41	Hartfeldstraße (Lintforter Straße - Inneboltstraße)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot. Beschilderung Tempo-30. Im Zuge des Straßenumbaus.	Stadt	2

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
42	Jahnstraße	Anlage eines Geh- und Radweges zum Neubaugebiet im Zuge des Ausbaus Dicksche Heide.	Stadt	1
43	Lindenstraße	Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges bis zum Neukirchener Ring im Zuge der Haltestellen Einrichtung.	Stadt	2
44	Tersteegenstraße	Sanierung des Geh- und Radweges.	Stadt	1
45	Weistraße / Roosenstraße	Konvexen Spiegel anbringen.	Stadt	1
Maßnahmen Neukirchen				
46	Bendschenweg	Sanierung des Geh- und Radweges auf der Nordseite. Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Markierung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen einseitig möglich (Südseite).	Stadt	1
47	Grotfeldsweg	Beschilderung einer Fahrradstraße.	Stadt	1
48	Hans-Böckler-Straße	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot.	Stadt	3
49	Hans-Böckler-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung (Laukenstraße).	Stadt	3
50	Neukirchener Ring (Lindenstraße - Andreas-Bräm-Straße)	Markierung von Radfahrstreifen beidseitig, im Zuge der Sanierung / Umbaus des Neukirchener Rings.	Stadt	2
51	Mozartstraße	Im Zuge der Neugestaltung der Mozartstraße ist der Fuß- und Radverkehr bei der Planung / Umsetzung zu berücksichtigen.	Stadt	1
Radverkehrsinfrastruktur				
52	Fahrradabstellanlagen	Ersetzen der Vorderradhalter durch Anlehnbügel. Beibehaltung des Grundangebotes. Pflege der vorhandenen Anlagen. Erweiterungspotential bei Ausnutzung an allen Standorten	Stadt	2

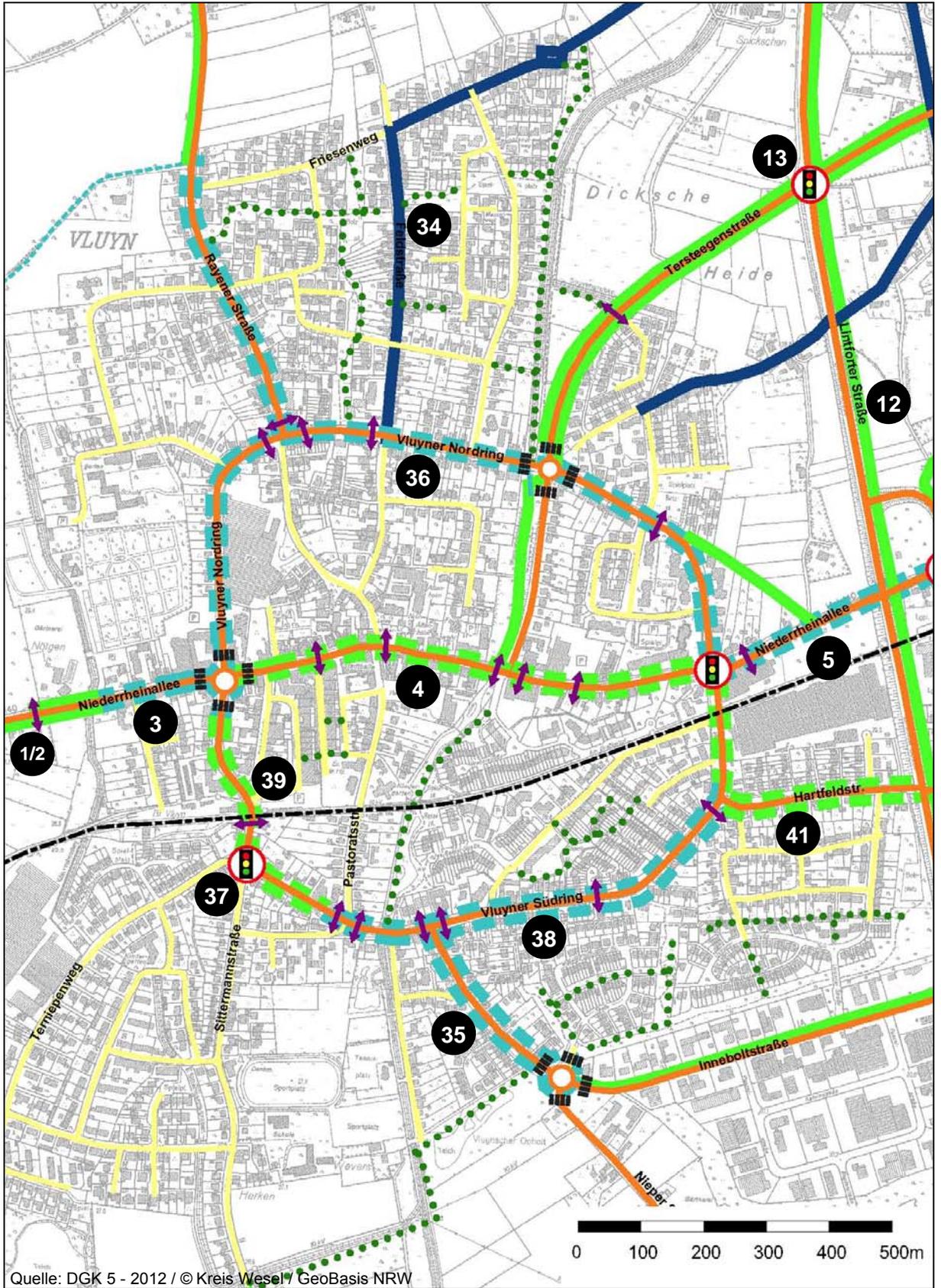


Bild 4-48: Konzept Radwegenetz Neukirchen-Vluyn - Ortsteil Vluyn

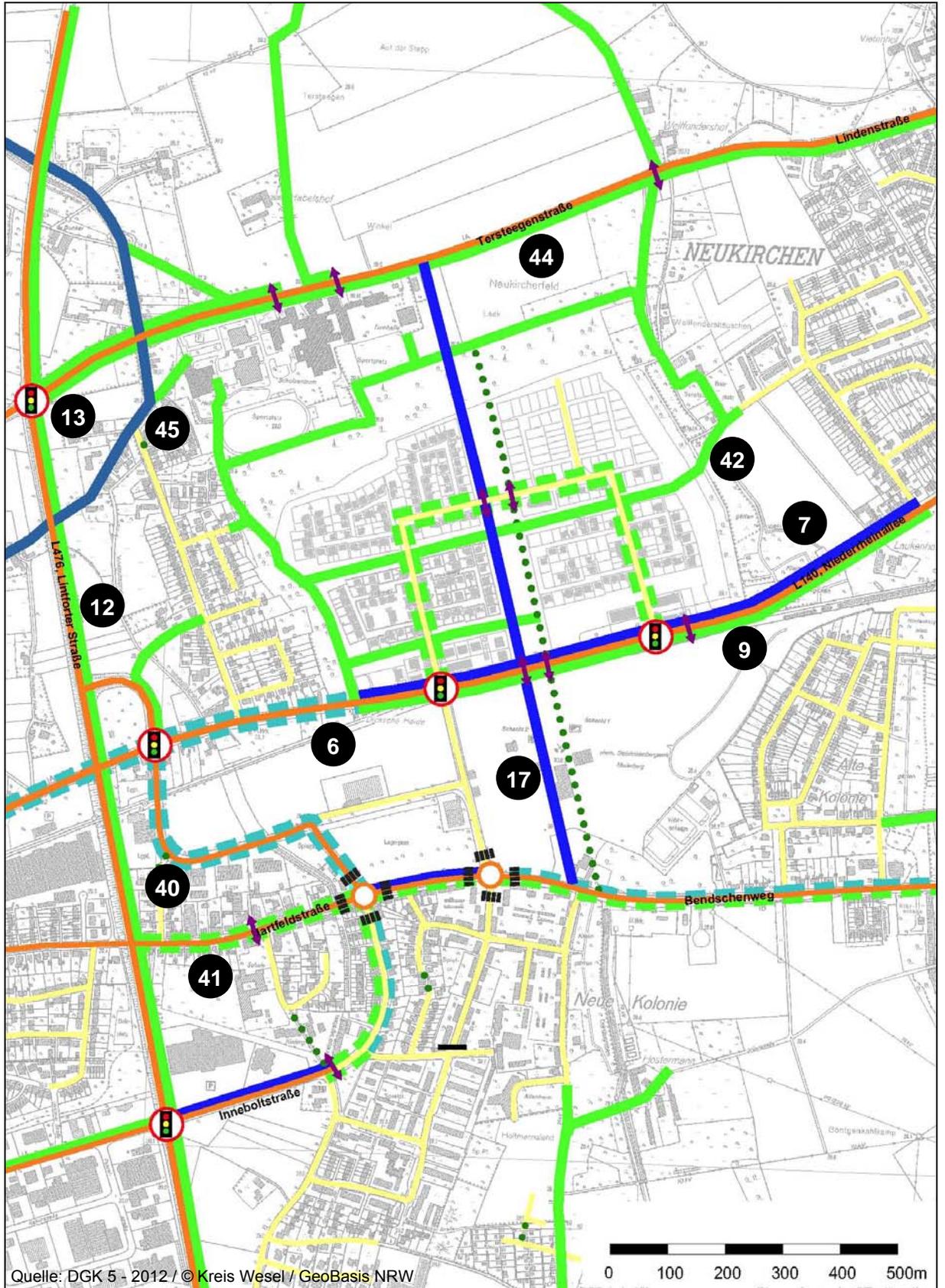


Bild 4-49: Konzept Radwegenetz Neukirchen-Vluyn - Niederberg / Dicksche Heide

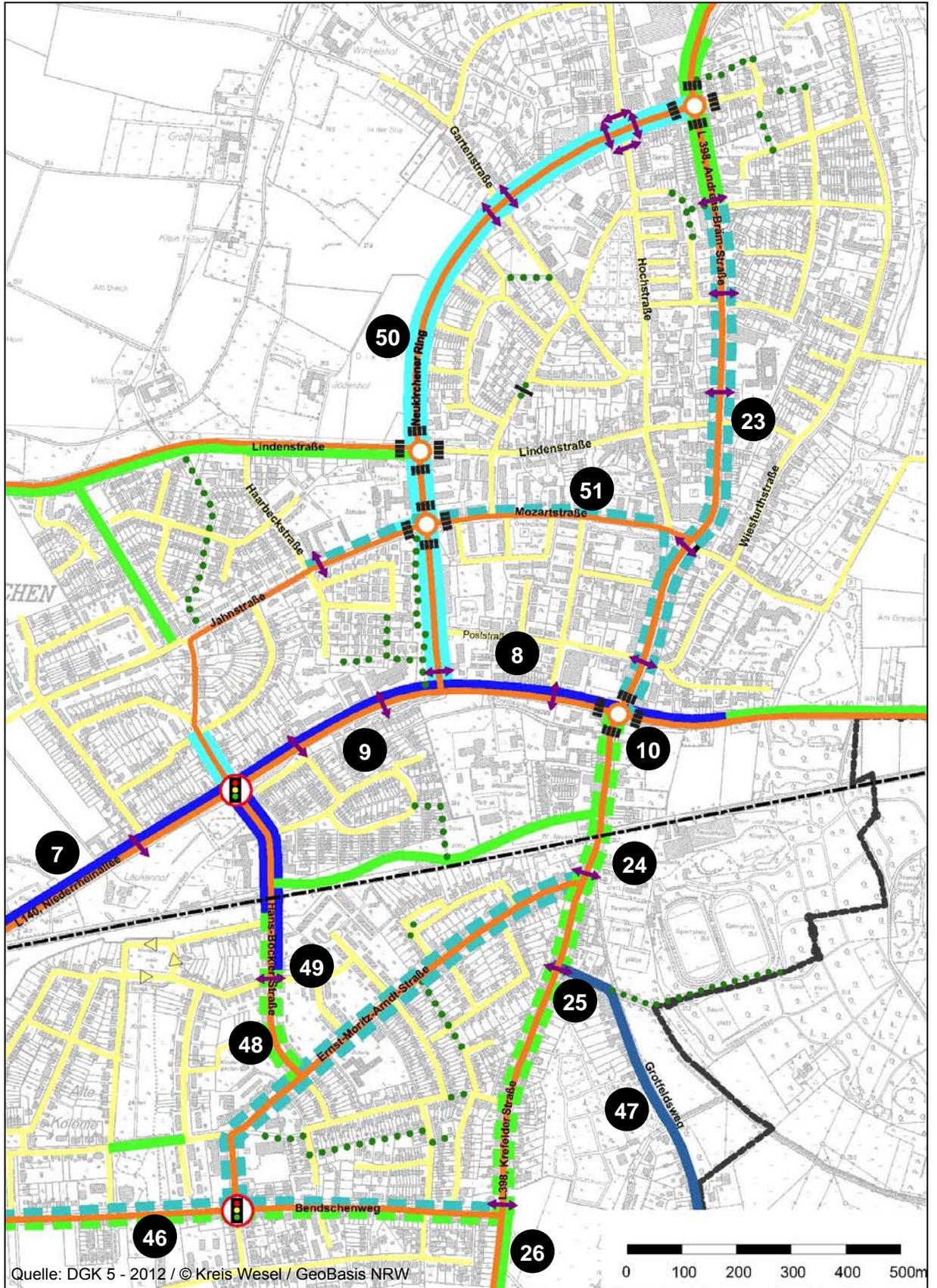


Bild 4-50: Konzept Radwegenetz Neukirchen-Vluyn - Ortsteil Neukirchen

5 Nahmobilität

5.1 Planungsgrundsätze für den Fußgängerverkehr

Fußgänger sind die wichtigsten Verkehrsteilnehmer in einer Stadt. Den der städtische Raum wird erst durch Fußgänger belebt. Menschen in Fahrzeugen stellen keine Belebung öffentlicher Räume dar.

Wir sind alle Fußgänger. Jeder Autofahrer ist ein Fußgänger, sobald er sein Auto verlässt, jeder Radfahrer, der von seinem Fahrrad steigt. Bevor wir lernen ein Fahrzeug zu führen, gehen wir zu Fuß. Der Fußgänger gehört in die Stadt, in die gleiche Ebene wie der fahrende Verkehr. Der Fußgängerverkehr stellt den wesentlichen Bestandteil der städtischen Mobilität dar. Fußgänger sind in der Planung gleichwertig zu berücksichtigen und nicht als Randerscheinung zu behandeln.

Raumbedarf

Im Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn sind die Verkehrsflächen durch die natürlich gewachsenen Straßenräume häufig schmal. Der Raum auf den Hochborden ist meist nicht ausreichend, um zwei Verkehrsarten konfliktfrei und sicher aufzunehmen. Der Radverkehr soll im Regelfall nicht gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr auf einer Verkehrsfläche geführt werden. Das **Bild 5-1** stellt den Raumbedarf von Fußgängern in verschiedenen Situationen dar.

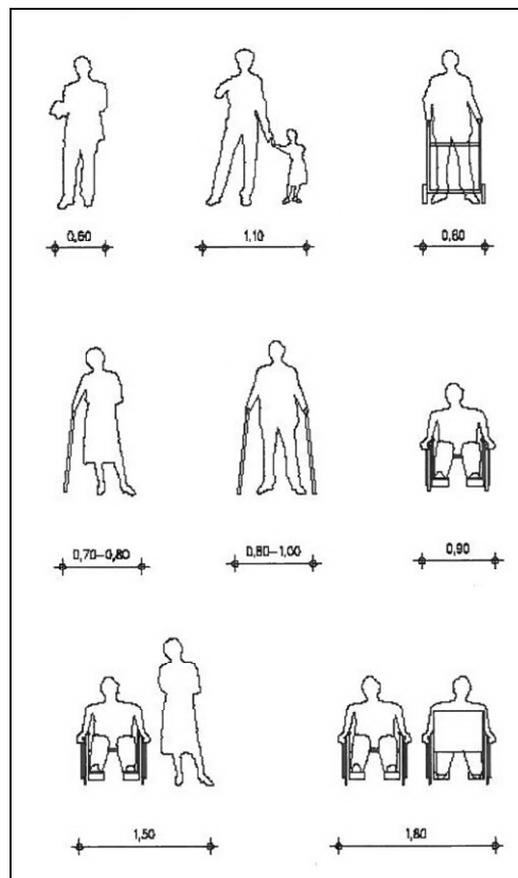


Bild 5-1: Raumbedarf von Fußgängern

Fußgänger in Bewegung

- Der Bewegungsraum eines Fußgängers beträgt 0,80 m.
- Für das Begegnen sind 1,80 m erforderlich (einschließlich 0,20 m Abstand)
- Das Führen von Kindern, Rollatoren und Kinderwagen, sowie die Nutzung von Rollstühlen erfordern größere Breiten.
- Zu Häusern (Grundstücken) und Fahrbahnen sind jeweils 0,50 m Sicherheitsabstand erforderlich.
- Bordsteinabsenkungen, taktile und visuelle Elemente gehören zur Standardausstattung.

Daraus ergibt sich eine (richtliniengemäße) Gehwegbreite von 2,50 m. Es ist zu kurzfristig gedacht, den Standard von Gehwegen als nebensächlich zu betrachten. Barrierefreie Planung ist für:

- 10 % der Bevölkerung unentbehrlich,
- 30-40 % notwendig und
- für ALLE komfortabel.

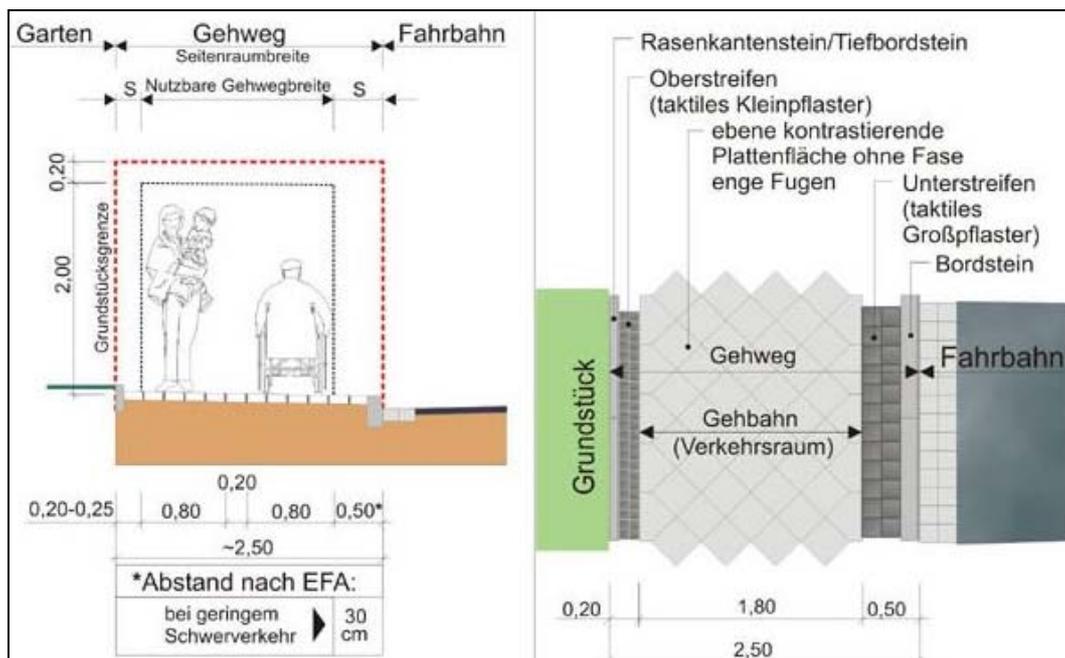


Bild 5-2: Breiten entsprechend den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (FGSV, 2002)

Nach den gültigen Straßenbaurichtlinien wären somit in Wohngebieten Gehwegbreiten von 2,20 m und an Verkehrsstraßen von 2,50 m erforderlich. In der Praxis kommen diese Breiten insbesondere in älteren Wohngebieten kaum vor. Die Gehwege sind schmal und teilweise durch ruhenden Verkehr belegt.

Eine Begegnung zweier Personen ist im Normalfall auch mit einer Gehwegbreite von 1,80 m möglich. Beengt aber möglich ist auch das Begegnen einer Person mit einem Kinderwagen oder Rollator (verbunden mit einem kurzen Halt).

Fußgängerüberwege an Kreisverkehren

Innerhalb bebauter Gebiet sind alle Knotenpunktarme mit einem Fahrbahnteiler und einer Überquerungsmöglichkeit auszustatten. Zu berücksichtigen ist¹:

- Die Überquerungsstelle ist nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel etwa 4 m bis 5 m abgesetzt (gemessen in der Achse der Fahrbahnteiler).
- Die Überquerungsstelle ist als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) auszubilden und gegebenenfalls mit Bodenindikatoren für sehbehinderte Fußgänger auszustatten.
- Die Sichtverhältnisse der Kfz-Fahrer sind auf die Aufstellfläche sowie auf den Fahrbahnteiler zu gewähren.

Fußgängerüberwege fehlen an allen Kreisverkehrsplätzen in der Stadt Neukirchen-Vluyn.

5.2 Zielsetzung

Für den Fußgängerverkehr sind folgende Zielsetzungen definiert:

- Abbau von Barrieren, um den Stadtraum auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität begehbar und erlebbar zu machen.
- Straßenräume als Aufenthaltsräume begreifen (Sitzgelegenheiten, Erholungsbereiche, Spielräume).
- Alle Ziele sollten zu Fuß zugänglich sein (direkte und effiziente Wege, Verkehrssicherheit, Orientierung).

Im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzepts wird kein komplettes Fußgängerkonzept vorgestellt. Vielmehr wird die Nahmobilität in den Ortsmitten in Neukirchen, Vluyn sowie im Entwicklungsgebiet Niederberg / Dicksche Heide betrachtet.

5.3 Ortskern Neukirchen

Für den Ortskern von Neukirchen ist im Jahr 2014 ein integriertes Handlungskonzept² erstellt wurden. Mit dem integrierten Handlungskonzept soll eine Vernetzung von den vorhandenen personellen Ressourcen, Ideen, Konzeptionen und finanziellen Mittel für eine zukunftsfähige Entwicklung des Ortskerns Neukirchen erfolgen. Der Ortskern von Neukirchen erstreckt sich überwiegend ent-

¹ FGSV: *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06, 2006*

² *atelier stadt & haus: Integriertes Handlungskonzept für den Ortskern Neukirchen in Neukirchen-Vluyn, 2014*

lang der Hochstraße zwischen dem Friedhof im Norden und der Mozartstraße im Süden. Die Hochstraße ist als Fußgängerzone ausgebildet. Der Ortskern wird durch die historischen Gebäude rund um die evangelische Dorfkirche geprägt. Festzustellen ist jedoch ein zunehmender Leerstand von Ladenlokalen. Zum Analysezeitraum wurde der Ortskern saniert.

Unter dem entwickelten Leitbild „Dorf Neukirchen - Tradition beleben, Neues ermöglichen“ wurde zu den vorliegenden Mängeln bereits im Integrierten Handlungskonzept Maßnahmen für den Bereich Mobilität definiert:

- Verbesserung der Beschilderung des Ortskerns und der Parkplätze
- Umgestaltung der Stellplatzanlagen „ehemaliger Kaisers“
- Umgestaltung Kreuzungsbereich Ludwig-Doll-Straße / Gartenstraße
- Umgestaltung Gartenstraße
- Umgestaltung Parkplatz Hochstraße

Das **Bild 5-3** auf der folgenden Seite zeigt die Maßnahmen für den Ortskern Neukirchen grafisch in einem Funktionsplan.

Anbindung des Ortskerns Neukirchen

Innerörtlich ist der Ortskern von Neukirchen über die Andreas-Bräm-Straße erschlossen, die an die Niederrheinallee im Süden und im Norden an die Geldernsche Straße anbindet. Nur die beiden Hauptverkehrsstraßen Andreas-Bräm-Straße und die Niederrheinallee sind als Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgebildet. Die restlichen bestehenden Verkehrsstraßen als Tempo 30-Straßen. Durch die abseitige Lage der Hochstraße ist der Ortskern von Neukirchen optisch nicht wahrnehmbar. Folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Ortskerns Neukirchen sind denkbar:

- Anbindung der Hochstraße mit dem Edeka-Markt und dem Grafschafter Platz. Das Planverfahren findet bereits während der Erstellung des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes statt.
- Einrichtung einer Mobilitätsstation am Denkmalplatz Andreas-Bräm-Straße / Mozartstraße (siehe **Kapitel 8**).
- Umgestaltung der zentralen Parkplätze (Rossmann, Hochstraße), da diese Parkplätze von ihren Abmessungen nicht mehr zeitgemäß sind.

Mit der Umnutzung der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes wird der Ortskern von Neukirchen in seiner Fußgängerfreundlichkeit aufgewertet. Damit einher profitieren das geschäftliche Umfeld und das Wohnumfeld.

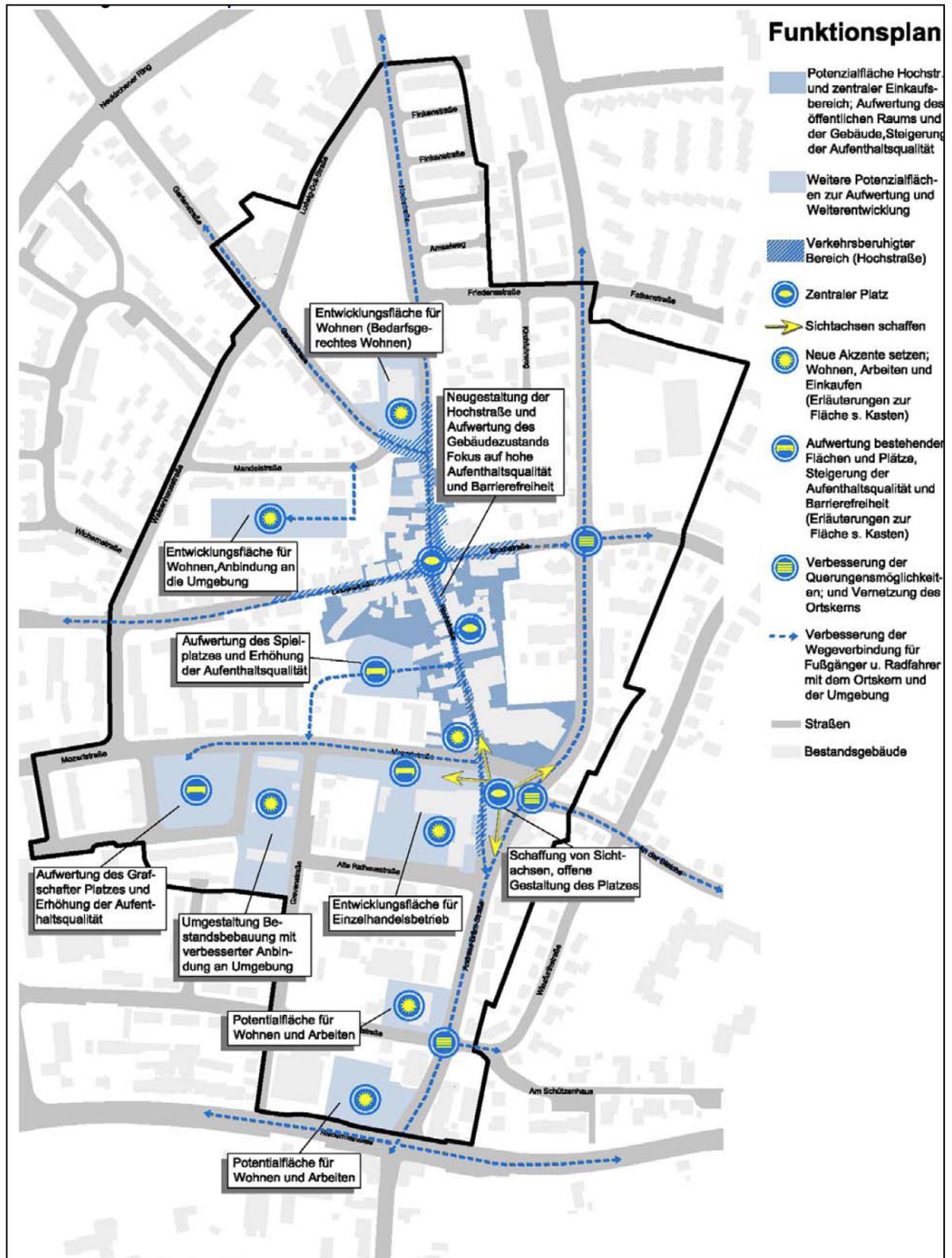


Bild 5-3: Funktionsplan (Quelle: Integriertes Handlungskonzept, 2014)

5.4 Ortskern Vluyn

Der Ortskern von Vluyn hat sich entlang der Hauptverkehrsstraße Niederrheinallee (L 140) gebildet. Insbesondere am Vluynner Platz und am Leineweberplatz bestehen zentrale Bereiche mit Geschäften, Gastronomienutzungen und Dienstleistern. Der Vluynner Platz ist als Fußgängerzone ausgebildet und für den Fußgänger- sowie für den Radverkehr über vier Wegeverbindungen Unterdorf, Parkplatz Unterdorf, Bruckhausfeld und Niederrheinallee erreichbar. Die Niederrheinallee stellt als Eingangstor zum Vluynner Platz die Haupteinschließung dar.

Aufgrund der Straßennetzstruktur übernimmt die Niederrheinallee sowohl Erschließungsfunktionen für den Ortskern Vluyn und die anschließende Wohnquartiere als auch Verbindungsfunktionen

- für Ortsteile westlich und östlich von Vluyn,
- von und zur Autobahnanschlussstelle Neukirchen-Vluyn an der A 40
- sowie in Richtung Duisburg (Osten).

Die Erschließungsfunktion entfaltet sich für alle Verkehrsarten: Die Niederrheinallee bildet die Hauptzufahrtsstraße für den Kfz-Verkehr, die Hauptachse für den Buslinienverkehr sowie die einzige in West-Ost-Richtung durchlaufende Achse für den Fuß- und Radverkehr.

Der Vluynner Platz stellt die Haupteinkaufsstraße im Ortskern Vluyn dar und bildet gemeinsam mit einem Teil der Niederrheinallee und dem Leineweberplatz einen zusammenhängenden Ortskernbereich.

Die Niederrheinallee entfaltet durch ihren Hauptverkehrsstraßencharakter und durch die Kfz-Verkehrsmengen eine starke Trennwirkung zwischen der Fußgängerzone und den angrenzenden Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen. Dabei wirkt sich die Barriere der Niederrheinallee besonders aus, da auch nördlich dieser Straße wichtige Nutzungen, unter anderem ein Altenheim, Diakonie, Hospizverein, Arztpraxen, Gastronomie, Einzelhandel gelegen sind.

Kfz-Verkehrsbelastung

Die beobachtenden Nutzungskonflikte auf der Niederrheinallee konnten trotz eines Ausbaus des Vluynner Nordrings und des Vluynner Südrings nicht beseitigt werden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2004 für Neukirchen-Vluyn wurden verschiedene Netzvarianten für eine Ortsumgehung sowie die Verkehrsführung im Zentrum untersucht. Die untersuchten Varianten wurden entweder mit einem geringen Verkehrswert beurteilt oder fanden keine Akzeptanz.

Um Kenntnisse über die bestehenden Verkehrsmengen auf der Niederrheinallee in der Ortsdurchfahrt Vluyn zu erlangen, wurden am 13. Dezember 2018 zwischen 15 und 18 Uhr Verkehrserhebungen durchgeführt. Neben Querschnittszählungen des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs fanden an der Querungsstelle

Vluynner Platz Zählungen, des die Fahrbahn querenden Rad- und Fußgängerverkehrs, statt.

In der Spitzenstunde konnten 155 querende Fußgänger im betrachteten Querschnitt aufgenommen werden. Zusätzlich querten etwa 20 Radfahrer die Niederrheinallee am Vluynner Platz. Viele weitere Fußgänger queren die Niederrheinallee im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße, am Leineweberplatz und im Bereich Aldi (Springenweg). Auch zwischen den Wegen- und Straßeneinmündungen finden viele Fahrbahnquerungen ungesichert zwischen den beiden Geschäftsstraßenseiten der Niederrheinallee statt. Das **Bild 5-4** verdeutlicht den bestehenden, besonderen linearen Querungsbedarf über die Niederrheinallee, den es bei den Planungen zu stärken gilt.

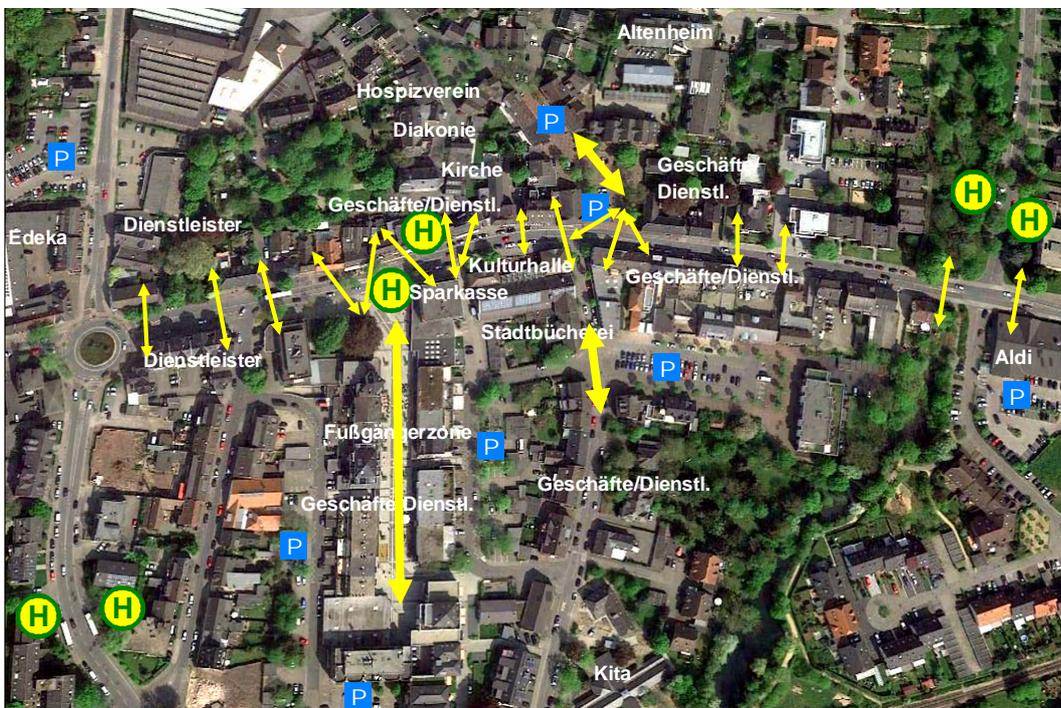


Bild 5-4: Linearer Querungsbedarf über die Niederrheinallee

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen im Längsverkehr und Querverkehr sind dem **Bild 5-5** zu entnehmen. Das **Bild 5-6** stellt die Verkehrsmengen für die nachmittägliche Spitzenstunde dar. Es ergaben sich folgende Verkehrsstärken:

- Die Niederrheinallee wird in der Spitzenstunde von rund 900 Kfz/h befahren.
- Ca. 16 Linienbusse befahren die Niederrheinallee in der Spitzenstunde.
- Der Radverkehr wurde getrennt nach der Nutzung der Fahrbahn bzw. des Gehweges aufgenommen. Rund 40 Radfahrer nutzen in der Spitzenstunde den Gehweg auf der Niederrheinallee, nur 3 Radfahrer nutzten die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr.



Bild 5-5: Verkehrserhebung (15 bis 18 Uhr)



Bild 5-6: Verkehrsmengen Spitzenstunde

Im Tagesverkehr wird die Niederrheinallee in der Ortsdurchfahrt Vluyn von rund 9.550 Kfz/24 befahren. Der Schwerververkehrsanteil beträgt 5,1 %, dies entspricht 485 Schwerverkehrsfahrten am Tag. Im Schwerververkehrsanteil sind 225 Linienbusfahrten enthalten, sodass der Güterschwerverkehrsanteil bei 2,7 % liegt.

Neben den Konflikten zwischen den Verkehrsarten wird von den Bürgern der Stadt Neukirchen-Vluyn eine Gefährdung der querenden Fußgänger am Vluyn Platz an der Querungsstelle, die zum Analysezeitpunkt in Form einer Mittelinsel ausgebildet ist, wahrgenommen. Die hohe Anzahl der Quervorgänge bedingt sich durch die Geschäftsnutzung im Umfeld der Niederrheinallee. Zusätzlich zu den bestehenden verkehrsrechtlichen Regelungen können bauliche Maßnahmen ergriffen werden, die den Fußgängern die Überquerung erleichtern. Hierzu eignen sich prinzipiell:

- Optische Maßnahmen (Hervorhebung der Querungsstelle).
- Fahrdynamische Maßnahmen (Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit durch Aufpflasterung oder Einengung des Fahrbahnquerschnittes).
- Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“).

Um die Notwendigkeit solcher Maßnahme beurteilen zu können und um geeignete Maßnahmen zu ermitteln, werden folgende Eingangsgrößen berücksichtigt:

- Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke,
- die Anzahl der querenden Fußgänger,
- die städtebaulichen Randbedingungen,
- die zulässige Geschwindigkeit.

Zusätzlich wird noch die Bedeutung der Querungsstelle für den Fußgängerverkehr beachtet. In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06)³ sowie den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA)⁴ wird die Ermittlung von Einsatzbereichen von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen beschrieben. Allgemein kann der Einsatz von Querungsanlagen notwendig sein, wenn ein erhöhter Querungsbedarf besteht.

Es ist sowohl die Notwendigkeit einer Überquerungsanlage, sowie darauf basierend eine geeignete Art der Anlage zu ermitteln. Dieses geschieht standardisiert mit Hilfe eines Nomogramms, das (entnommen aus den verkehrstechnischen Richtlinien) in **Bild 5-7** dargestellt ist.

Das Diagramm zeigt, für die Niederrheinallee die bereits beschriebenen Eingangsgrößen:

- 890 Kfz/h für den betrachteten Querschnitt,
- 180 querende Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde im betrachteten Querschnitt,
- 50 km/h zulässige Geschwindigkeit.

³ *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06); 2006*

⁴ *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); 2002*

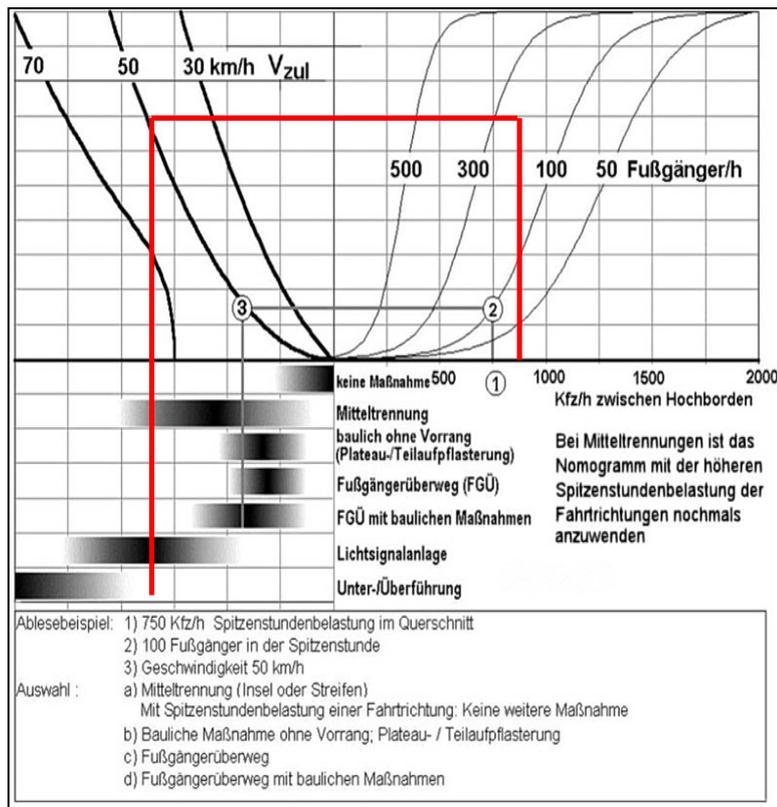


Bild 5-7: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen

Ein Fußgängerüberweg (FGÜ oder Zebrastreifen) ist wegen des starken Kfz-Verkehrs keine geeignete Querungshilfe. Als Querungshilfen kommen für die Niederrheinallee mit diesen Parametern eine Mitteltrennung oder eine Lichtsignalanlage (LSA) in Betracht. In der Ortsdurchfahrt Vluyn lässt sich der Querungsbedarf nicht auf einen bestimmten Punkt bzw. Bereich eingrenzen. Daher birgt die Einrichtung einer LSA die Gefahr, dass die Signalisierung durch die Fußgänger nicht genutzt oder beachtet wird (Querende Fahrbahn außerhalb der Fußgängerfurt). Die bereits vorhandene Mittelinsel ist demnach die den Richtlinien entsprechende Querungsanlage. Bei fast 200 querenden Personen in der Spitzenstunde liegt ein ausgeprägter Querungsbedarf vor, sodass eine Mittelinsel eine ausreichende Querungshilfe darstellt.

Straßenraumgestaltung

In der Ortsdurchfahrt Vluyn zwischen dem Vutzkreisel und dem Vluyn Ring ist in erster Linie die Konfliktsituation zwischen den Verkehrsarten Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr und dem ruhenden Verkehr zu lösen. Der Fahrradverkehr ist auf der Fahrbahn zuführen. Der Gehweg ist dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes soll zugunsten der Radfahrer und Fußgänger auf das Parken am Fahrbahnrand mit ca. 30 Parkständen in der Ortsdurchfahrt Vluyn verzichtet werden. Erhalten bleiben ca. 30 Parkstände in den Parkbuchten entlang der Niederrheinallee.

Durch den Verzicht auf das Parken auf der Fahrbahn besteht die Möglichkeit, den Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Für den Radverkehrs ist beidseitig ein Schutzstreifen (1,25m) zu markieren, der dem Fahrradverkehr einen Schutz bietet. Der Gehweg dient ausschließlich dem Fußgängerverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn der Niederrheinallee ist aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h zu beschränken.

Das **Bild 5-8** stellt den geplanten Querschnitt der Niederrheinallee in der Ortsdurchfahrt Vluyn dar. Auf der Fahrbahnbreite von 5,75 m können die meisten Begegnungsfälle im Kfz-Verkehr ohne Probleme abgewickelt werden. Nur im Falle der Begegnung von Fahrzeugen im Schwerverkehr muss der Schutzstreifen befahren werden.

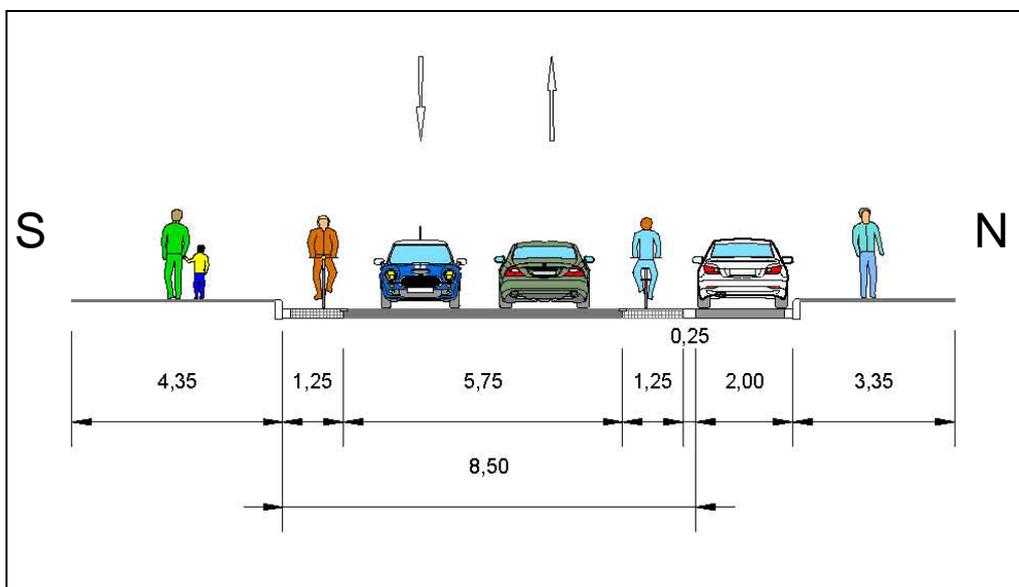


Bild 5-8: Planung - Querschnitt Niederrheinallee Ortsdurchfahrt Vluyn

Die Parkraumerhebung aus der Verkehrsuntersuchung⁵ Niederrheinallee für die Ortsdurchfahrt Vluyn zeigt, dass genügend Parkmöglichkeiten in der unmittelbaren Nähe des Geschäftszentrums vorhanden sind (siehe **Bild 5-9**). Stichprobenhafte Erhebungen unseres Planungsbüros zu verschiedenen Tageszeiten bestätigen diese Ergebnisse. Es ist daher nicht notwendig, das Parken auf der Fahrbahn der Niederrheinallee zuzulassen.

⁵ BVS Rödel & Pachan: Verkehrsuntersuchung Niederrheinallee in Neukirchen-Vluyn

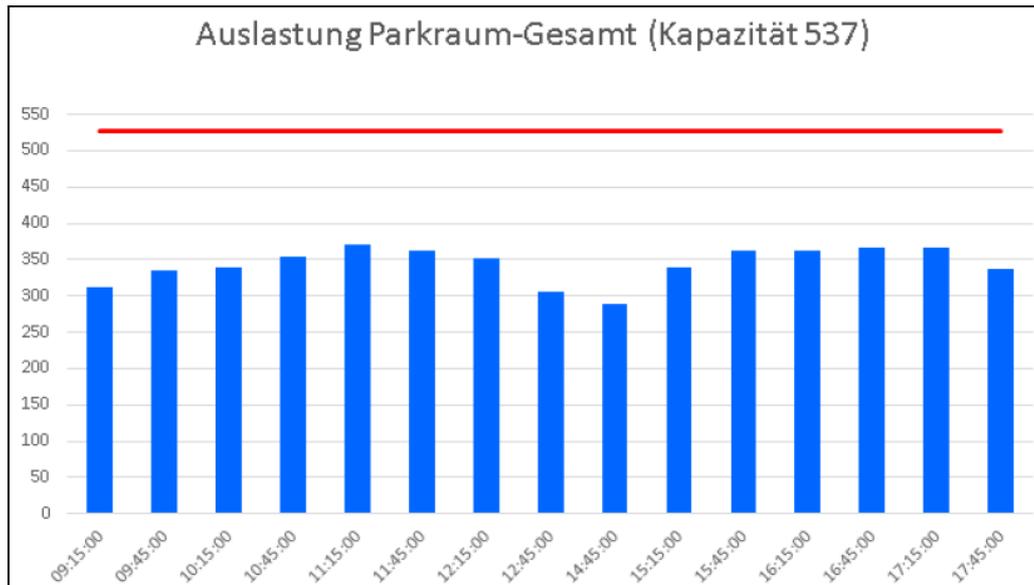


Bild 5-9: Auslastung Parkraum-Ortskern Vluyn (Quelle: BVS Rödel & Pachan)

Die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortsdurchfahrt Vluyn auf 30 km/h fördert die Betonung der Erschließungsfunktion für alle Verkehrsarten und gewährleistet, dass die einzelnen Verkehrsarten sich verträglich vermischen können. Der Verkehrsraum wird zum Stadtraum, in dem Kfz-Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr nicht nur auf parallelen Verkehrswegen stattfinden. Das Auto dominiert nicht mehr die Straße und deren Gestaltung, sondern die Vielfältigkeit der Mobilität gewinnt an Bedeutung.

Zu entscheiden ist, ob zukünftig einer einzelnen Verkehrsart Priorität eingeräumt werden soll. Im Sinne des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes bilden die Fußgänger die wichtigsten Verkehrsteilnehmer in einer Stadt. Deshalb sollte die Optimierung des Fußgängerverkehrs auf der Niederrheinallee im Mittelpunkt der verkehrsfunktionalen Zielsetzungen stehen:

- Verkleinerung der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr,
- Überwindung der Trennwirkung der Fahrbahn durch eine schmalere Fahrbahn (Schutzstreifen),
- Entflechtung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- Gewährleistung nicht nur einer barrierefreien Mobilität, sondern auch einer guten Aufenthaltsqualität.
- Ergänzende- und Sensibilitätsmaßnahmen (Car-Sharing, Bike-Sharing) im Ortskern anbieten (siehe **Kapitel 8**).

Gerade die Zielsetzung zum Fußgängerverkehr soll verdeutlichen, dass die Niederrheinallee nicht nur eine Kfz-Verkehrsfunktion besitzt. Durch die anliegenden Nutzungen des Handels und der Dienstleistungen sowie der Gastronomie auf bei-

den Straßenseiten ist die Niederrheinallee zentraler Bestandteil des Ortskerns von Vluyn. Der Vluynner Platz, der Leineweberplatz, der Platz am Museum, die Kulturhalle, die Niederrheinallee in der Ortsdurchfahrt Vluyn sind Orte des Aufenthalts, die den Fußgängern auch Ruhe bieten sollen.

Die empfohlenen Maßnahmen beeinträchtigen nicht die Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h verringert die Fahrzeit im Autoverkehr zwischen Vutzkreisel und Trox-Kreuzung um nicht mehr als 30 Sekunden. Aufgrund der bestehenden Nutzungskonkurrenz kann im Bestand die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Kfz-Verkehr nicht erreicht werden.

5.5 Niederberg / Dicksche Heide

Das Entwicklungsgebiet Niederberg / Dicksche Heide liegt zwischen den Ortsteilen Vluyn und Neukirchen. Zum Analysezeitraum befindet sich das Plangebiet noch im Bau- und Entwicklungszustand. Während nördlich der Niederrheinallee das Wohnquartier fast vollständig entwickelt ist, ist die Nutzung und Bebauung der südlichen Fläche noch in der Planungsphase. Die Niederrheinallee stellt sowohl für das nördliche Wohnquartier als auch für die südliche Mischfläche die Haupteerschließung für alle Verkehrsarten Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV sowie für den Pkw-Verkehr dar.

Um die Nahmobilität in die benachbarten Ortsteile zu sichern, sind die Fußwege sowie Radverkehrsanlagen aus dem Plangebiet entsprechend den verkehrstechnischen Regelwerken sowie den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer herzurichten entsprechend den definierten Anforderungen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes (siehe **Kapitel 4**). Zusätzlich bietet es sich an, auf der südlichen Freifläche im Sinne einer klimafreundliche Mobilität ergänzende bzw. Sensibilitätsmaßnahmen in den Planungsprozess zu integrieren:

- Bei einer Realisierung der Niederrheinbahn besteht die Möglichkeit eine Park-and-Ride-Anlage herzurichten.
- Unabhängig von der Realisierung der Niederrheinbahn besteht die Möglichkeit, eine Mobilitätsstation zentral an der Niederrheinallee als intermodale Verknüpfungsstelle zu realisieren (siehe **Kapitel 8**). Hier können u.a. Bike- and-Ride, Bike-Sharing, Car-Sharing sowie E-Ladesäulen angeboten werden.

5.6 Maßnahmen

In der **Tabelle 5-1** sind die Maßnahmen zur Nahmobilität in den Ortskernen zusammenfassend dargestellt.

Maßnahmen	
Nahmobilität in den Ortsteilen Sichern	<p>Das Erreichen der Ortskerne Vluyn und Neukirchen sollte zu Fuß für alle Gruppen (Kinder, ältere Menschen) attraktiver werden. Wichtige Quell- und Zielbeziehungen (Seniorenheim, Schulen, Kita, Wohngebiete) sind infrastrukturell für den Fußgängerverkehr zu optimieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orte zum Ausruhen und Verweilen • Verkehrssicherheit und nutzbarer Raum für Kinder • Einsatz verschiedener Spielelemente • Aufenthaltsqualität im Ortskern Neukirchen steigern
Einrichtung und Optimierung von Querungsanlagen	<p>Einrichtung neuer Querungsanlagen (siehe Kapitel 4)</p> <p>An allen Kreisverkehrsplätzen sind Fußgängerüberwege einzurichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieperstraße / Inneboltstraße • Vutz-Kreisel • Vluynner Nordring / Springenweg • Hartfeldstraße / Inneboltstraße • Bendschenweg / Etzoldplatz • Mozartstraße / Neukirchener Ring • Lindenstraße / Neukirchener Ring • Neukirchener Ring / Andreas-Bräm-Straße
Barrierefreie Ortskerne	<p>Im Rahmen von Neubaumaßnahmen werden bereits die Ansprüche einer barrierefreien Gestaltung in Neukirchen-Vluyn berücksichtigt.</p> <p>Darüber hinaus ist Barrierefreiheit im ganzen Stadtgebiet anzuwenden, vor allem an Knotenpunkten, Querungshilfen sowie im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie z.B. Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Bushaltestellen...)</p>
Schließung von Netzlücken	<p>Die Verbindungs- und Erschließungswirkung des Fußwegenetzes ist für den Fußgängerverkehr entscheidend. Schließung von Netzlücken an Hauptverkehrsstraßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederrheinallee (zwischen Hans-Böckler-Straße und Dicksche Heide) • Inneboltstraße
Pflege- und Instandsetzung	<p>Die Stadt Neukirchen-Vluyn sollte einen Plan erstellen zur regelmäßigen Pflege- und Instandsetzung für die Infrastruktur der Fuß- und Radfahrer. Fußwege sollten regelmäßig</p> <ul style="list-style-type: none"> • gesäubert,

	<ul style="list-style-type: none">• vom Grünschnitt befreit werden,• Bauliche Mängel (lose Pflastersteine) beheben.
Beleuchtung	Eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege sollte gewährleistet sein.
Umgestaltung von Längsachsen	Es wird angeregt, den Querschnitt der Niederrheinallee in der Ortsdurchfahrt Vluyn in Gänze neu zu gestalten.

Tabelle 5-1: Maßnahmen Nahmobilität

5.7 Handlungskonzept

Um die Nahmobilität in der Stadt Neukirchen-Vluyn zu stärken, wurden Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung ein attraktives Fußgängernetz für den Fußgängerverkehr ergeben. Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert.

Folgende Faktoren wurden bei der Priorisierung berücksichtigt:

- Verbindungsfunktion, Netz Wichtigkeit,
- Einfachheit der Umsetzung,
- Kosten der Umsetzung,
- Planungszeitraum.

Keiner der Faktoren wurde ausschließlich berücksichtigt. So kann eine umfangreiche Maßnahme, die auch einen hohen finanziellen Aufwand benötigt, eine hohe Priorisierung erhalten, wenn sie eine übergeordnete Wichtigkeit hat. Aber auch eine Sofortmaßnahme, deren Wichtigkeit geringer ist, kann hoch priorisiert werden, wenn sie sofort und ohne finanziellen Aufwand umzusetzen ist.

Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit.

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit.

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit.

Die folgende **Tabelle 5-2** listet die Maßnahmen, den zuständigen Träger und die Priorität auf.

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Einrichtung und Optimierung von Querungsanlagen				
	Kreisverkehr Nieper Str. / Inneboltstr.	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
	Vutz-Kreisel	Fußgängerüberwege abmarkieren	LBS NRW	1
	Kreisverkehr Vluyner Nordring / Springenweg	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
	Kreisverkehr Hartfeldstr. / Inneboltstr.	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
	Kreisverkehr Bendschenweg / Etzoldstr.	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
	Kreisverkehr Mozartstr. / Neukirchener Ring	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
	Kreisverkehr Lindenstraße / Neukirchener Ring	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
	Kreisverkehr Neukirchener Ring / Andreas-Bräm-Str.	Fußgängerüberwege abmarkieren	LBS NRW	1
Schließung von Netzlücken				
	Niederrheinallee, L 140	Fußgänger und Radverkehrsanlagen auf der Süd- seite zwischen dem Entwicklungsgebiet Niederberg und der Mittelstraße einrichten	LBS NRW	3
Fußgängerverkehrsinfrastruktur				
	Neukirchen-Vluyn	Nahmobilität in den Ortsteilen Vluyn und Neu- kirchen stärken	Stadt	1
	Neukirchen-Vluyn	Barrierefreie Stadt	Stadt	1
	Neukirchen-Vluyn	Pflege- und Instandsetzung	Stadt	1
	Neukirchen-Vluyn	Beleuchtung der Fußwege gewährleisten	Stadt	1

Tabelle 5-2: Handlungskonzept Nahmobilität

6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

6.1 Planungsgrundsätze

Der öffentliche Personennahverkehr stellt neben dem Fahrrad eine umweltfreundliche Alternative zum Pkw dar. Ein attraktives ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Gesundheit, und stellt als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität ein unverzichtbares Verkehrsmittel dar. Für Menschen, die über kein individuelles Kfz verfügen, bildet der ÖPNV ein wichtiges Angebot, um mobil zu sein. Insbesondere für den Pendlerverkehr (Berufs- und Ausbildungspendler) kann der ÖPNV die umweltfreundliche Alternative zum individuellen Pkw darstellen.

Die Bürger von Neukirchen-Vluyn legen nur etwa 5 % aller Wege mit dem ÖPNV zurück. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer reicht nicht aus, um die aufgestellten Klimaschutzziele der Stadt Neukirchen-Vluyn zu erreichen. Als Argumente gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden immer wieder die Reisezeit, die Problematik des Umsteigens, der Komfortvorteil des Pkw (kürzere Zu- und Abgangszeiten, Sitzplatzgarantie, Spontanität ...) und Kostengründe genannt. Aber auch Aspekte der Sicherheit, der Haltestellenausstattung (Wetterschutz, Sitzplätze, Information), der Bedienungsfreundlichkeit und der allgemeinen Kundenorientierung werden angesprochen. Eine aktuelle Umfrage im Auftrag der Stiftung Mercator und der Universitätsallianz Ruhr „Warum nutzen Sie im Alltag selten oder nie öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn?“ bestätigen die genannten Argumente gegen die Nutzung des ÖPNV. Die repräsentative Umfrage im Ruhrgebiet zeigt, dass die eigene Bequemlichkeit und Zeitaspekte die größten Hindernisse für den Umstieg auf den ÖPNV sind (siehe **Bild 6-1**).

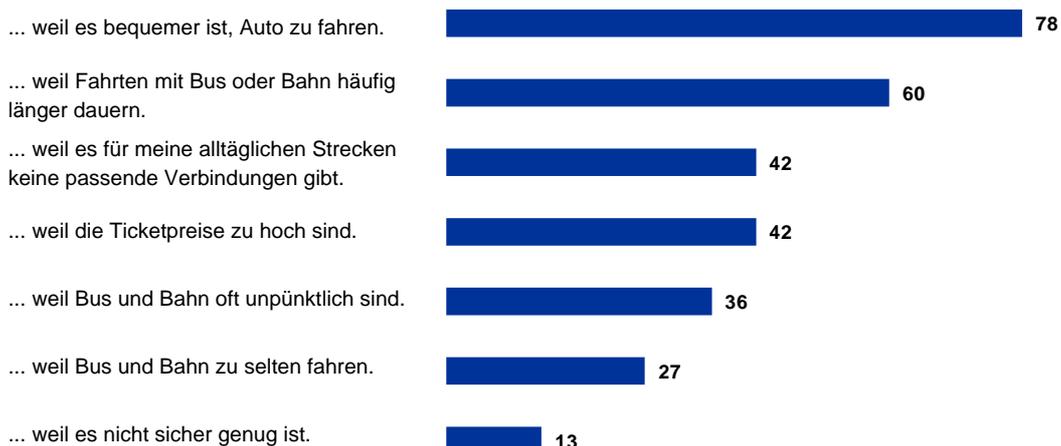


Bild 6-1: Gründe für die Nicht-Nutzung des ÖPNV (Nennungen in %)¹

¹ Sozialwirtschaftliches Umfragezentrum GmbH für die Universität Duisburg-Essen, Fakultät Geowissenschaften: Computergestützte Telefonumfrage im Rahmen des Projektes „Mobilität und Verkehr im Ruhrgebiet“, 28.01.2019

Im Mittelpunkt aller Aktivitäten der Aufgabenträger des ÖPNV sollte immer der Kunde stehen. Die Bedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste müssen bekannt sein um mit einem angepassten Angebot darauf reagieren zu können. Das Wissen um die Hinderungsgründe für die Nutzung des ÖPNV durch die Autofahrenden (siehe **Bild 6-1**) führt zur Definition von Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV. Die Gewinnung von Fahrgästen, die vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, erfordert die Umsetzung der folgenden Planungsziele:

- Schaffung schneller Verbindungen,
- möglichst durchgängige Reiseketten mit möglichst wenig Umsteigenotwendigkeiten,
- Gewährleistung von Anschlusssicherheit und Pünktlichkeit,
- Sitzplatzverfügbarkeit,
- verständliches, einfaches Tarifsystem.

Umsteigevorgänge bilden gravierende Hindernisse zur Nutzung des ÖPNV. Mehr als zweimaliges Umsteigen wird in der Regel von den Fahrgästen nicht akzeptiert. Hinzu kommt die Möglichkeit, einer einfachen und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Pkw. Neben der allgemeinen Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität gehören ebenfalls eine Vernetzung des ÖPNV mit dem Fahrrad in Form von Bike-and-Ride-Anlagen und dem Autoverkehr in Form von Park-and-Ride-Anlagen. Durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit muss das ÖPNV-Angebot umfassend und überzeugend präsentiert werden, wobei die attraktive Präsentation des Leistungsangebotes von entscheidender Bedeutung ist.

Das grundlegende Hindernis für einen massenhaften Umstieg vom MIV auf den ÖPNV ist jedoch die Bequemlichkeit des individuellen Reisens im Pkw. Gerade im kreisangehörigen, ländlichen Raum muss davon ausgegangen werden, dass rund 50 % aller Verkehrsteilnehmer aufgrund objektiver Gründe (z.B. dienstliche Nutzung des Pkw oder keine ÖPNV-Verbindung) oder subjektiver Gründe an das Auto gebunden ist. Auch die Bereitstellung eines kostenlosen ÖPNV-Tickets erreicht bei den Berufspendlern nur einen Teil, die vom Auto zum ÖPNV umsteigen.²

Die grundlegende Zielsetzung des vorliegenden klimafreundlichen Mobilitätskonzepts für die Stadt Neukirchen-Vluyn besteht in der Stärkung und der attraktiven Gestaltung eines konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebotes. Dazu ist es notwendig, das bestehende Verlagerungspotential hin zum ÖPNV besser auszuschöpfen und einen Teil der Mobilität auf den Umweltverbund zu lenken. Dies kann nur gelingen, wenn der ÖPNV als System ausgebaut wird, allgemein verfügbar ist und sich an den Wünschen der vorhandenen und potentiellen Fahrgäste orientiert.

² *In einem Experiment wurde 70 Berufspendlern aus 4 großen Unternehmen im Ruhrgebiet ein kostenloses Ticket zur Verfügung gestellt. In der 4. Woche nutzten nur noch 50 % der Pendler das Ticket häufig (mehr als 3-mal pro Woche (Quelle: Global young faculty: Metropole in Bewegung, 2019))*

Bei der Einbettung des ÖPNV in das klimafreundliche Mobilitätskonzept für die Stadt Neukirchen-Vluyn gibt es die Schwierigkeit, dass dieser hinsichtlich der Entscheidungskompetenzen und auch der Finanzierung nicht unmittelbar in der Zuständigkeit der kreisangehörigen Stadt liegt:

- Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV haben die kreisfreien Städte und die Landkreise. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV.
- Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV stellt der Kreis Wesel in regelmäßigen Abständen (ca. alle 5 Jahre) einen Nahverkehrsplan (NVP) auf. Der letzte NVP des Kreises Wesel stammt aus dem Jahr 2017. In ihm sollen die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisiert werden.
- Der Nahverkehrsplan ist grundsätzlich im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften, also auch mit den 13 kreisangehörigen Gemeinden (und den Nachbarkommunen) abzustimmen. Auch die Verkehrsunternehmen sind zu beteiligen. Für den NVP 2017 geschah dies in einem zweistufigen Verfahren, bei dem in der 1. Stufe schriftlich u.a. die Wünsche und Anregungen abgefragt wurden und in einem 2. Verfahrensschritt Anregungen und Bedenken zum Entwurf des NVP geäußert werden konnten.

Anregungen und Wünsche der einzelnen Kommune werden im Planverfahren geprüft. Klare Zielvorgaben zum Klimaschutz, zum Linien- und Fahrtenangebot und zur Ausgestaltung des ÖPNV im Gemeindegebiet durch das Vorliegen eines kommunalen Mobilitätskonzeptes können die Zielsetzungen einer kreisangehörigen Stadt konkretisieren und die Bedeutung ihrer Anregungen steigern. Auch die Kooperation von Gemeinden bei der Einreichung ihrer Zielsetzungen und Wünsche für die Ausgestaltung des ÖPNV stärkt die Position der Kommunen im Planverfahren des Kreises.

Die derzeitige Finanzierung des Buslinienverkehrs im Kreis Wesel kommt ohne eine differenzierte ÖPNV-Umlage aus. Der Kreis Wesel, der mit 43 % Anteilseigner der NIAG ist, verlangt von der NIAG einen eigenwirtschaftlichen Betrieb. Dieses führt dazu, dass sich das Linien- und Fahrtenangebot stark wirtschaftlich orientieren. Angebotsverbesserungen auf bestimmten Relationen, die Fahrgastmehreinnahmen versprechen haben in der Regel Kürzungen an anderer Stelle des ÖPNV-Netzes zur Folge. Gerade im ländlichen Raum eines Flächenkreises führt dieses dazu, dass eine Konzentration auf aufkommensstarke Linienrelationen geschieht.

Eine Änderung der Finanzierungspraxis kann von außen (vom Land NRW) über eine Erhöhung und Flexibilisierung der Ausbildungs-Verkehrspauschale (nach §11a ÖPNVG NRW) geschehen. Dazu gehört die stärkere Berücksichtigung der Flächengrößen bei der Verteilung der ÖPNV-Pauschalen auf die Aufgabenträger. Hierzu gehört auch die Schaffung von Fördermöglichkeiten für regionale Schnell-

busverbindungen (mit SPNV-ähnlichen Charakter). Von innen (aus dem Kreis Wesel) kann die Finanzierung durch den Verzicht auf die Forderung einer Eingenwirtschaftlichkeit des ÖPNV-Betriebes erfolgen. Dieses hätte die Wiedereinführung einer ÖPNV-Umlage auf die einzelnen Kommunen des Kreises zur Folge, die somit in die Fortentwicklung des ÖPNV „investieren“ müssten.

Nach dem Gesetz für den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist der öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei sollen u.a. folgende wichtige Planungsgrundsätze berücksichtigt werden:

Erschließungsqualität

Die Haltestellen des ÖPNV spielen im Gesamtsystem eine wichtige Rolle. Sie stellen den Übergang zwischen der Flächennutzung und dem ÖPNV-System her. Bereits bei der Bauleitplanung ist die Erschließung durch den ÖPNV zu berücksichtigen, damit neue Wohn- und Gewerbegebiete auch von Buslinien angefahren werden können. Größere Wohngebiete sind nur noch im Einzugsbereich attraktiver ÖPNV-Haltestellen auszuweisen. Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern durch den Bus zu erschließen. Die maximale Fußwegentfernung zur nächsten Haltestelle soll 300 m nur in Ausnahmefällen überschreiten.

Verbindungsqualität

Hauptziel eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele, sowie die schnelle Überwindung von Distanzen sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohngebieten, Gewerbegebieten, Schulstandorten, Einkaufszentren und Freizeitzentren. Die Anforderungen der Fahrgäste sind kurze Fahrzeiten und häufige Bedienung. Diese sind abzuwägen mit den Erfordernissen aus der vorhandenen und geplanten Flächennutzung und der notwendigen wirtschaftlichen Betrachtungsweise der Verkehrsbetriebe und des Aufgabenträgers. Angestrebt wird sowohl die Verbindung aller Stadtteile einer Stadt (hier: Vluyn, Neukirchen, Rayen und Niep) untereinander, als auch die Anbindung der angrenzenden Ortsteile der benachbarten Städte sowie der nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren. Um akzeptable Reisezeiten zu erreichen, sind die Busverbindungen möglichst ohne Umstieg zu führen.

Bedienungsqualität

Die Qualität des ÖPNV lässt sich unter anderem durch die Bedienungsqualität beschreiben. Die Bedienungsqualität setzt sich zusammen aus der Bedienungshäufigkeit, also die Anzahl der Linien und deren Fahrtenangebot, sowie aus dem Bedienungszeitraum. Der Bedienungszeitraum beginnt mit der ersten Abfahrt und endet mit der letzten Fahrt. Die Bedienungsqualität ist an den einzelnen Verkehrstagen unterschiedlich an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

Für den ÖPNV in Neukirchen-Vluyn wird grundsätzlich ein Taktverkehr zu den Hauptverkehrszeiten (6-9 Uhr und 15-20 Uhr) angestrebt. Die Betriebszeit sowie die Bedienungshäufigkeit außerhalb der genannten Hauptverkehrszeiten sind an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

Zu den Hauptverkehrszeiten werden für den Stadtverkehr in Neukirchen-Vluyn die folgenden Mindestqualitäten festgelegt:

- Ein halbstündiges Fahrtenangebot zwischen Vluyn und Neukirchen,
- ein stündliches Fahrtenangebot zwischen Rayen und Vluyn,
- ein stündliches Fahrtenangebot zwischen den Wohngebieten und den jeweiligen Ortszentren und
- ein bedarfsorientiertes Angebot für die Stadtteile Luit und Niep.

Zu den Hauptverkehrszeiten werden die folgenden Anforderungen an den Regionalverkehr gestellt:

- 2 Fahrten pro Stunde zwischen Neukirche-Vluyn und Moers,
- ein stündliches Fahrtenangebot von / nach Duisburg, das zu den Berufszeiten auf einen Halbstundentakt verdichtet wird und
- ein stündliches Angebot von / nach Kamp-Lintfort, Krefeld, Rheurdt, Genend und Moers-Kapellen.

Außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist eine Mindestbedienungsqualität anzustreben. Die Mindestbedienungsqualität stellt im Linienverkehr der Stundentakt dar. Ersatzweise oder ergänzend zum klassischen ÖPNV kann die Mindestbedienungsqualität in den absoluten Schwachverkehrszeiten (23-5 Uhr und am Wochenende), zum Beispiel durch bedarfsorientierte Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxen, sichergestellt werden.

Verknüpfungsqualität

Insgesamt ist die Anzahl der Umsteigenotwendigkeiten zu minimieren. Es sind möglichst viele Direktfahrten anzubieten. Die Hauptfahrbeziehungen bestehen zwischen Neukirchen-Vluyn und Moers sowie Duisburg. Wichtige Relation bestehen auch zwischen Neukirchen-Vluyn und Krefeld sowie Kamp-Lintfort, für die Umstiege möglichst zu vermeiden sind. Für die übrigen Zentren des Ruhrgebietes und der Rheinschiene (u.a. die Landeshauptstadt Düsseldorf) bildet ein Umsteigevorgang eine Normalqualität.

Wichtige Ansprüche des Fahrgastes sind Minimierung der Umsteigezeiten (realisiert durch Abstimmung der Fahrpläne auf den bedeutenden Relationen), hohe Pünktlichkeit zur Gewährleistung der Anschlussbeziehungen, sowie Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Informationsmöglichkeiten an den Haltestellen.

Haltestellenausstattung

Haltestellen sind das Verbindungsstück zwischen Fahrgast und Verkehrsträger, ein Ort des Aufenthalts (Warten auf den Bus) und sie haben die Aufgabe, Informationen zum ÖPNV (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife) zu vermitteln. Aufenthaltsqualität (Überdachung, Sitzplätze, usw.) und soziale Sicherheit (z.B. durch Beleuchtung des Wartebereiches) sind zu gewährleisten. Haltestellen müssen barrierefrei erreichbar und zugänglich sein. Bei der Planung oder dem Umbau von Haltestellenanlagen muss Rücksicht auf die Benutzung durch Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und auch Fahrräder genommen werden. Nicht zuletzt ist das Erscheinungsbild der Haltestellen entscheidend für das Image des ÖPNV, da die Haltestellen ein wichtiges Element des öffentlichen Raumes darstellen. Deshalb ist ebenfalls Wert auf ein modernes, sauberes Erscheinungsbild zu legen.

Marketing und Kundenservice

Um die Mobilität stärker auf den öffentlichen Personennahverkehr zu lenken, ist der Kundenservice und die Information zum öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern. Ein erheblicher Teil der Nicht-ÖPNV-Nutzer sind unzureichend über die Leistungen und Qualität des ÖPNV informiert. Die Kundeninformation ist daher gleichzeitig Kommunikation zwischen Betrieb und potentiellen Kunden und Werbung für den ÖPNV. Die Möglichkeiten des Marketings sind vielfältig:

- Webseiten, Telefonnummer („Schlaue Nummer für Bus und Bahn“) und Apps, die Fahrpläne, Tarifinformationen, schnellste Verbindung sowie Verspätung anzeigen.
- Deutlich lesbare namentliche Kennzeichnung der Haltestellen und Bahnhöfe und der dort verkehrenden Linien und Linienziele; farbiger Liniennetzplan auf Stadtplangrundlage, Haltestellenumgebungspläne an den zentralen Haltestellen sowie digitale Anzeigetafeln an stark frequentierten Haltestellen.
- Mobilitätsberatung und die Zusammenarbeit mit Betrieben, Schulen usw. in Form von innerbetrieblicher Information zum ÖV-Angebot, vergünstigte ÖPNV-Fahrscheine (Job-Ticket, Mieter-Ticket, Schüler-Ticket, Studententicket, Azubi-Ticket), Anreiseinformationen für Besucher und Dienstreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Ein einheitliches Erscheinungsbild (Corporate Design) der Fahrzeuge und Haltestellen stellt ein immer wiederkehrendes Erkennungsmerkmal dar und erhöht die Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum.

6.2 Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Zwischen Moers und Sevelen verkehrten zwischen 1909 und 1968 die Züge der Moerser Kreisbahnen. An der Bahnstrecke entstanden u.a. die drei Bahnhöfe Neukirchen, Dicksche Heide und Vluyn und somit auch die Keimzellen der bergbaulichen und städtischen Entwicklung von Neukirchen-Vluyn im 20. Jahrhundert. Wegen zurückgehender Fahrgastzahlen wurde der Personenverkehr im Jahr 1968 eingestellt und die Bahnstrecke nur noch für den Güterverkehr genutzt, welcher schließlich im Jahr 2001 ebenfalls eingestellt wurde. Die Strecke, die sich im Eigentum der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe (NIAG) befindet, besteht allerdings nach wie vor. Derzeit (2019) werden die Gleise fast ausschließlich zum Abstellen von Güterwagons genutzt.

Die Wiederentdeckung des Bahnverkehrs als schnelles, komfortables und für den Fahrgast hochattraktives Verkehrsmittel führten zu den Überlegungen, die Bahnstrecke Moers – Vluyn für den Personenverkehr der Niederrheinbahn zu reaktivieren. In einer ersten Machbarkeitsuntersuchung³ wurde ein SPNV-Betrieb auf der Strecke zwischen Vluyn und Moers als sinnvoll erachtet. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit wurde in einem zweiten Gutachten⁴ nachgewiesen. Eine weitere Untersuchung⁵ belegt unter bestimmten Bedingungen sogar einen kostendeckenden Betrieb. Das **Bild 6-2** zeigt die Strecke und potenzielle Haltepunkte.

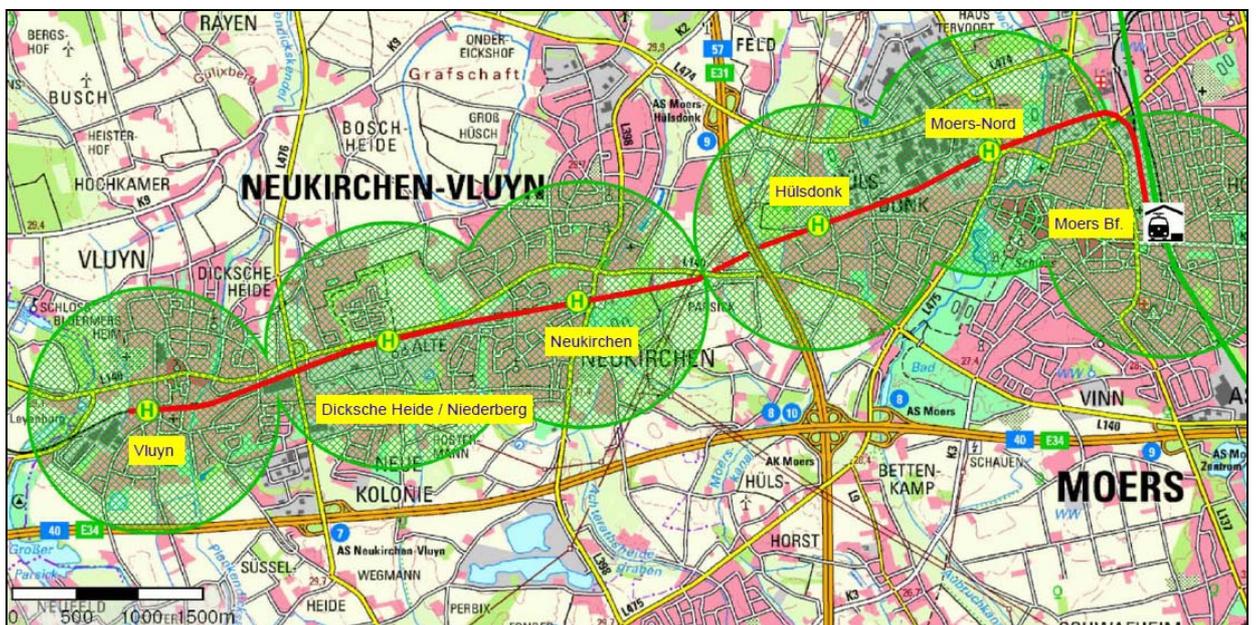


Bild 6-2: Die Niederrheinbahn mit potenziellen Haltepunkten
(Einzugsbereich 1.000 m)

³ Röhre Verkehrsplanungen: Machbarkeitsstudie Personenverkehr auf den Schienenstrecken Sevelen – Moers (- Duisburg) und Kamp-Lintfort – Moers (- Krefeld), 1998

⁴ HHS Harloff Hensel Stadtplanung: Verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchung der Eisenbahnstrecken Kamp-Lintfort – Moers – Duisburg und Neukirchen-Vluyn – Moers – Duisburg für den SPNV, 2001

⁵ DE-Consult: Betriebsuntersuchung der NiederrheinBahn, 2003

Der letzte ÖPNV-Bedarfsplan (IGVP) des Landes Nordrhein-Westfalen stammt aus dem Jahr 2005. Die Niederrheinbahn zwischen Moers und Neukirchen-Vluyn ist im ÖPNV-Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ bewertet. Das Land Nordrhein-Westfalen arbeitet zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes an der Aufstellung eines neuen ÖPNV-Bedarfsplans. Die Reaktivierung der Niederrheinbahn ist mit der Strecke Moers - Kamp-Lintfort und Moers - Neukirchen-Vluyn vom VRR angemeldet. Mit der Erstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans durch das Verkehrsministerium ist voraussichtlich erst 2020 bis 2022 zu rechnen.

Das Potenzial der Niederrheinbahn

Ein durchgehender Personenverkehrsbetrieb auf der Gleisstrecke der Niederrheinbahn und der anschließenden DB-Schienenstrecke in den Bahnhof von Moers und die Weiterführung der Züge bis zum Hauptbahnhof Duisburg bietet gegenüber dem bestehenden Schnellbusverkehr der Buslinie SB10 den Vorteil einer vom Auto ungestörten, komfortablen Verbindung. Die Stauanfälligkeit der A 40 bildet für den SB10 eine deutliche Qualitätseinbuße.

Für die Strecke Vluyn Bf. – Hbf. Duisburg wird mit der Niederrheinbahn eine Fahrzeit von rund 36 Minuten abgeschätzt. Die Fahrzeit von Vluyn Bf. bis Moers Bf. wird nach der Erneuerung der Strecke rund 13 Minuten betragen. Der Fahrzeitenvergleich ergibt, dass sich gegenüber der Fahrt mit dem SB10 im Regelfall keine Reduzierung der Fahrzeit ergibt. Gemäß dem Fahrplan ist der Schnellbus sogar geringfügig schneller (vgl. **Tabelle 6-1**). Dabei sind Stauungen auf der A 40 mit Reisezeitverlängerungen oder sogar der Ausfall von Buskursen jedoch nicht berücksichtigt.

Fahrzeitenvergleich	Vluyn - Moers	Vluyn - Duisburg	Vluyn - Düsseldorf
Niederrheinbahn	13 min	36 min	53 min (Umstieg in Duisburg)
Buslinie 912	32 min	53 min (Umstieg in Moers)	86 min (Umstieg in Moers & Duisburg)
Buslinie 929	30 min	67 min oder	97 min (Umstieg in Duisburg)
		59 min (Umstieg in Moers)	
SB10	--	31 min	59 min (über Duisburg)
Buslinie 076	--	--	78 min (über Krefeld)

Tabelle 6-1: Fahrzeitenvergleich zwischen Vluyn und Moers, Duisburg und Düsseldorf

Die Trasse der Niederrheinbahn

Die Trasse der Niederrheinbahn erstreckt sich vom ehemaligen Bahnhof in Vluyn über Neukirchen zum Bahnhof in Moers auf einer Länge von rund 9 Kilometer. Die Strecke mit der DB-Nummer 9231 ist im vorhandenen Ausbau mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 25 km/h befahrbar.

In den **Anlagen 6-1 bis 6-5** ist der Verlauf der überwiegend eingleisigen Trasse mit den umliegenden Nutzungen dargestellt. Insgesamt weist die Bahnstrecke 20 ebenerdige Bahnübergänge mit Straßen und Wegen auf, die überwiegend mit Schrankenanlagen, teilweise aber auch nur mit Andreaskreuz und Umlaufsperrern gesichert ist. Als im Stand der Technik ist allein die neue BÜSTRA-Anlage benachbart zum Knotenpunkt Niederrheinallee / Dicksche Heide / Niederberg zu bewerten. Der Schienenstrang benutzt drei Straßenunterführungen und zwei Bahnbrückenbauwerke zur Querung von Gewässern.

Im Folgenden erfolgt eine Ersteinschätzung zu potenziellen Haltepunkten der Niederrheinbahn:

Vluyn Bahnhof: Der vorhandene Bahnhof Vluyn befindet sich in einer Randlage zum Ortsteilzentrum. Das vorhandene Bahnhofsgebäude westlich des Vluyners Südrings ist privatisiert. Eine Verlagerung des Endhaltepunktes an die Straße und den Parkplatz Unterdorf würde einen direkten Anschluss an die Fußgängerzone Vluyners Platz bieten und auch die Erreichbarkeit aus den südlichen Wohngebieten verbessern.

Dicksche Heide: Der Bahnsteig des Haltepunktes Dicksche Heide wird gegenüber der Bushaltestelle an der Niederrheinallee vorgesehen und liegt zentral im Entwicklungsbereich der ehemaligen Zeche Niederrhein. Es besteht ein hohes Potential durch das Wohngebiet Dicksche Heide und die zukünftige Mischnutzung auf der Südseite. Auch für Bike-and-Ride sowie Park-and-Ride (Lage zur L 140 und L 476) wird ein größeres Potenzial gesehen.

Neukirchen Bahnhof: Der ehemalige Bahnhof Neukirchen befindet sich an der Krefelder Straße. Die Ortsmitte von Neukirchen ist fußläufig in wenigen Minuten über die Andreas-Bräm-Straße erreichbar. Eine Verlagerung des Haltepunktes zum Rathaus an die Hans-Böckler-Straße ist zu untersuchen.

Möers-Hülsdonk: Die Trasse grenzt an das Siedlungsgebiet von Moers. Der ehemalige Bahnhof ist privatisiert. Es besteht ein Fahrgastpotenzial durch die Nähe zum Wohngebiet Hülsdonk und zur ENNI.

Moers-Nord: Der Haltepunkt Moers-Nord liegt sehr zentral an der Repelener Straße in Moers. Es besteht ein großes Potential durch das benachbarte Berufskolleg für Technik des Kreises Wesel, durch das Dienstleistungszentrum sowie

durch die Nähe zur nördlichen Innenstadt von Moers, die fußläufig in wenigen Minuten über die Repelener Straße erreichbar ist.

Moers Bahnhof: Der Bahnhof von Moers befindet sich am östlichen Rand der Moerser Innenstadt. Von hier besteht auch Anbindung an den Busbahnhof.

In **Bild 6-2** ist der Einzugsradius von 1.000 Meter für die aufgezählten Haltepunkte dargestellt. Die größten Teile des Stadtgebietes in Neukirchen-Vluyn besitzen einen fußläufigen Anschluss an den SPNV. Bei Berücksichtigung des Fahrrades als Zugangsmittel vergrößert sich der Einzugsbereich auf ca. 3 Kilometer, so dass rund 90 % der Bevölkerung von Neukirchen-Vluyn direkt an die Niederrheinbahn angebunden sind.

Anbindung der Niederrheinbahn an die Hauptstrecke

Die Niederrheinbahn bildet die Hauptstrecke für den Schienenpersonenverkehr im westlichen Gebiet des Kreises Wesel. Sie führt vom Hauptbahnhof Duisburg über Rheinhausen, Duisburg-Rumeln nach Moers und in der Weiterführung über Rheinberg, Millingen und Alpen nach Xanten. Die Nordwestbahn bietet zum Analysezeitpunkt täglich einen Stundentakt mit der Regionalbahn RB 31 „Der Niederrheiner“ zwischen Duisburg und Xanten an. Zur Hauptverkehrszeit wird ein 30-Minuten-Takt gefahren.

Die Trasse der Niederrheinbahn führt nicht direkt auf die Niederrheinbahnstrecke, sondern in den Güterbahnhof der NIAG. Dabei muss jedoch das Betriebsgelände der Vossloh-Service-GmbH durchquert werden. Die Trasse der Niederrheinbahn endet am Bahnhofsvorplatz Moers in einem Stichgleis (Bahnsteig des ehemaligen Kreisbahnhofs der ehemaligen Moerser Kreisbahn). Die Hauptgleise der Niederrheinbahnstrecke sind derzeit nur über eine „Sägefahrt“ durch den Güterbahnhof erreichbar.

Die folgenden zwei Betriebsmodelle sind für einen Personenverkehr auf der Niederrheinbahn denkbar:

- 1) Die Niederrheinbahn wird als Inselbetrieb zwischen Vluyn und dem Haltepunkt der ehemaligen Moerser Kreisbahn am nördlichen Bahnhofsvorplatz betrieben. Von hier aus sind die Gleise der Hauptstrecke im Moerser Bahnhof durch einen Fußweg von rund 100 Metern und unter Benutzung von Aufzügen oder Treppenanlagen erreichbar. Der Moerser Busbahnhof befindet sich in einer Entfernung von rund 150 Metern, wobei die Homberger Straße zu überqueren ist.
- 2) Die Niederrheinbahn wird direkt an die Hauptstrecke der Niederrheinbahnstrecke angebunden. Dazu ist entweder
 - eine direkte Durchfahrt durch die Gleisanlage des Güterbahnhofs zu schaffen oder
 - ein Brückenbauwerk erforderlich, das die bestehende Gleisanlage quert.

In beiden Fällen ist das Betriebsgelände der Vossloh-Service-GmbH in Moers zu durchqueren.

Vorläufige Bewertung

Innerhalb des vorliegenden Mobilitätskonzeptes kann keine umfassende Bewertung einer Reaktivierung der Niederrheinbahn erfolgen. In einer Erstbewertung ist auf die Vorteile insbesondere für Berufs- und Ausbildungspendler hinzuweisen. Durch eine Reaktivierung der Bahnstrecke der Niederrheinbahn für den SPNV würde die Anbindung von Neukirchen-Vluyn nach Duisburg verbessert werden, was ein wichtiges Ziel nicht nur für Berufspendler, sondern auch für andere Fahrtzwecke darstellt. Vor allem der Komfort für die Fahrgäste würde sich mit der Einfahrt in den Duisburger Hbf. erhöhen. Über den Duisburger Hbf. bestehen gute Verbindungen an die übrigen Ruhrgebietsstädte (z.B. Essen und Oberhausen) und an die Städte der Rheinschiene (z.B. Düsseldorf und Köln) sowie an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG. Die Realisierung der Niederrheinbahn Duisburg - Moers - Neukirchen - Vluyn ist aus verkehrlicher Sicht vorteilhaft, um Autofahrer zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen.

Nicht abgeschätzt werden können im vorliegenden Mobilitätskonzept die Aufwendungen, die für die Herstellung eines Personenbetriebes notwendig sind. Das Gleisbett und die Schienen sind nach erster Betrachtung in Gänze erneuerungsbedürftig. Eine Vielzahl an Bahnübergängen ist zu sichern, Brücken und Haltepunkte sind zu erneuern. Als Hauptproblem wird die Situation der Verknüpfung am Moerser Bahnhof bewertet. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich die Bahnstrecke im Eigentum der NIAG befindet und teilweise noch für Güterverkehr genutzt wird.

Um die Vielzahl der offenen Fragen zu klären, das Fahrgastpotenzial aber auch die Kosten für die Reaktivierung zu klären, beabsichtigt die Stadt Neukirchen-Vluyn eine Machbarkeitsuntersuchung für die Reaktivierung der Niederrheinbahn zu beauftragen. Erst nach dem Vorliegen deren Ergebnisse, ist die Aussage zu einer mittel oder langfristigen Umsetzbarkeit möglich.

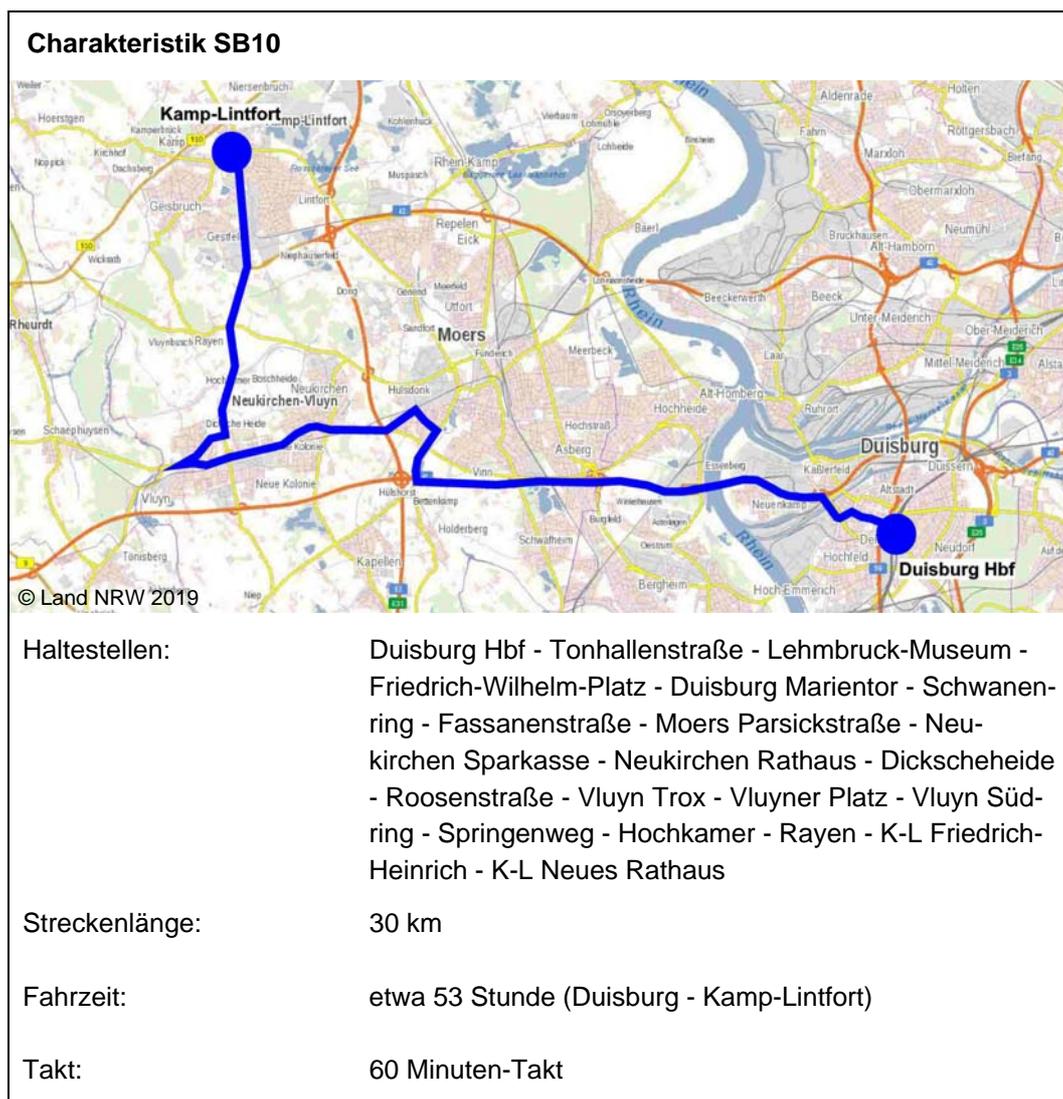
Ist eine Reaktivierung auf der Niederrheinbahn zwischen Vluyn und Moers mittelfristig nicht zu realisieren, ist dennoch die Trasse zu sichern, um die Option für die spätere Nutzung zu erhalten. Eine sinnvolle Zwischennutzung kann der Bau einer Radwegeverbindung zwischen Vluyn und Neukirchen, eventuell auch bis Moers sein (siehe **Kapitel 4**).

6.3 Schnellbuslinienkonzept

Bereits kurz- bis mittelfristig sind – unabhängig von einer Reaktivierung der Niederrheinbahn für den Personenverkehr – Verbesserungen im ÖPNV notwendig, um das angestrebte Ziel einer Optimierung des Öffentlichen Regionalverkehrs zu erreichen. Ein Schnellbussystem kann dabei einen ähnlichen Charakter wie der SPNV entfalten, indem direkte und schnelle Anbindungen der benachbarten Städte und wichtigen Zentren an Neukirchen-Vluyn geschaffen werden. Neben den für Pendler wichtigen Verbindungen nach Moers und Duisburg wurden Schnellbusverbindungen nach Kamp-Lintfort, Aldekerk, Krefeld und Moers-Genend untersucht. Im Folgenden werden 3 neue Schnellbuslinien zusätzlich zu dem bestehenden SB10 angeregt.

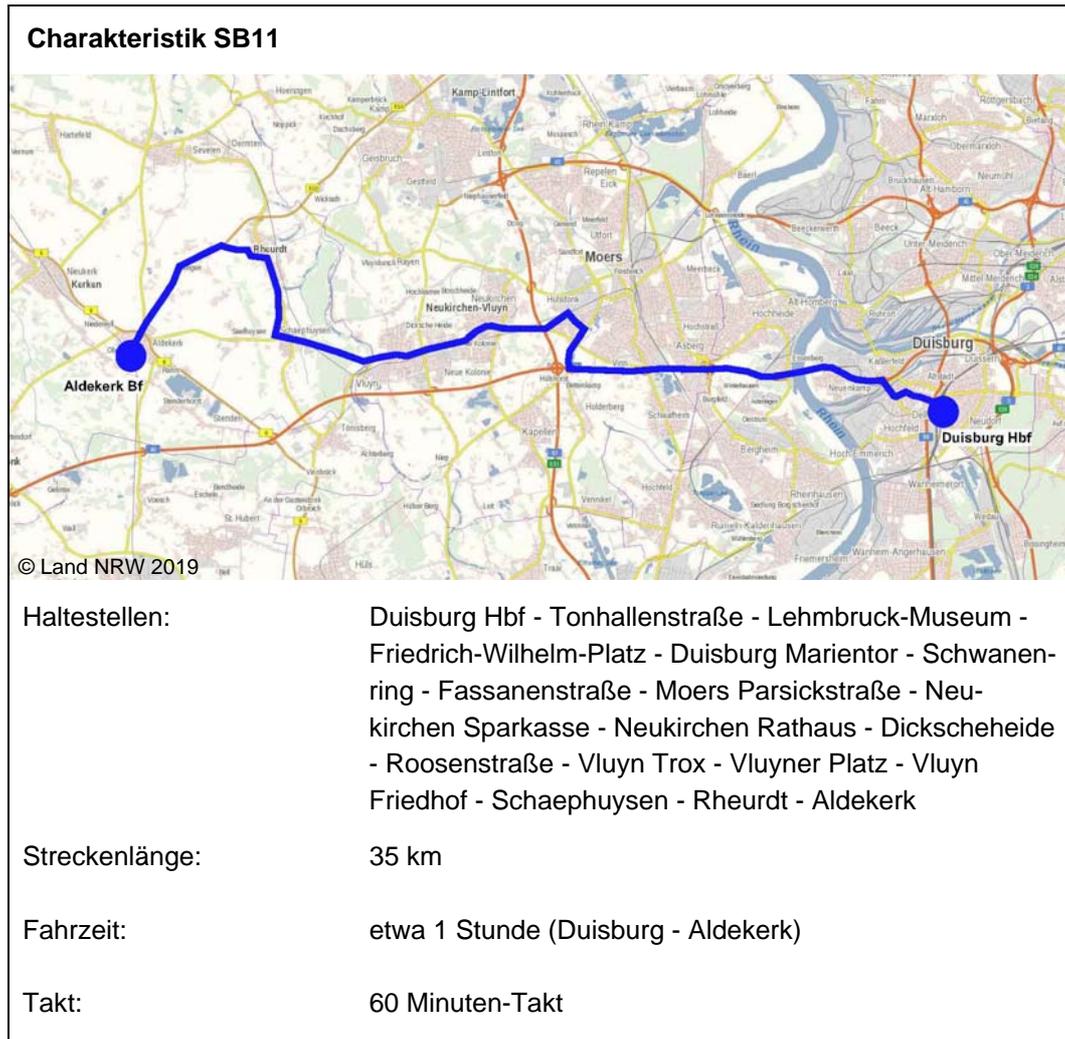
SB10, Duisburg - Neukirchen - Vluyn – Kamp-Lintfort

Die bestehende Verbindung soll auch zukünftig im Stundentakt verkehren, wobei auch Fahrtenangebote in den Nebenverkehrszeiten (abends zumindest bis 21/22 Uhr und am Wochenende) wünschenswert sind.



SB11, Duisburg - Neukirchen - Vluyn – Aldekerk

Bereits im Nahverkehrsplan des Kreises Wesel ist die Schaffung einer neuen Expressbuslinie von Duisburg über Neukirchen und Rheurdt zum Bahnhof Aldekerk enthalten. Am Bahnhof Aldekerk soll der Anschluss an die RegionalExpresslinie RE10 (Kleve – Geldern – Aldekerk – Krefeld – Düsseldorf) hergestellt werden. Insbesondere für die Berufs- und Ausbildungspendler soll eine Verbindung zu den Oberzentren entlang des Rheins entstehen.



Die Fahrtzeit mit der Schnellbuslinien SB11 und dem RE10 über Aldekerk nach Düsseldorf beträgt etwa 65 Minuten aus der Ortsmitte von Vluyn. Für die Fahrgäste ergibt sich kein Fahrzeitgewinn gegenüber der Fahrt mit dem SB10 über Duisburg nach Düsseldorf. Die Schnellbuslinie (Vluyn - Aldekerk) stellt somit lediglich eine zusätzliche Anbindung an Krefeld und Düsseldorf dar und erfüllt vor allem eine Erschließungsfunktion (Schaephuysen, Rheurdt usw.). In der folgenden **Tabelle 6-2** ist der Fahrzeitenvergleich dargestellt.

Fahrzeitenvergleich	Vluyn - Düsseldorf
Niederrheinbahn	53 min (Umstieg in Duisburg)
Buslinie 912	86 min (Umstieg in Moers und Duisburg)
Buslinie 929	97 min (Umstieg in Duisburg)
Buslinie 076	78 min (über Krefeld)
SB10	59 min (Umstieg in Duisburg)
SB11	65 min (Umstieg in Aldekerk)

Tabelle 6-2: Fahrzeitenvergleich Vluyn - Düsseldorf

SB12, Kamp-Lintfort - Rayen - Vluyn - Niep - Krefeld

Im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wird eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung aus Kamp-Lintfort über Rayen, Vluyn, Niep und über den Norden Krefelds bis in die Innenstadt angeregt. Besonders für Berufspendler entsteht somit eine Direktverbindung in das Oberzentrum Krefeld. Außerdem werden die nördlichen und südlichen Stadtteil von Neukirchen-Vluyn (Rayen, Hochkamer und Niep), mit einer relativ geringen Reisezeit, an Vluyn sowie an die Nachbarstädte Kamp-Lintfort und Krefeld angebunden.

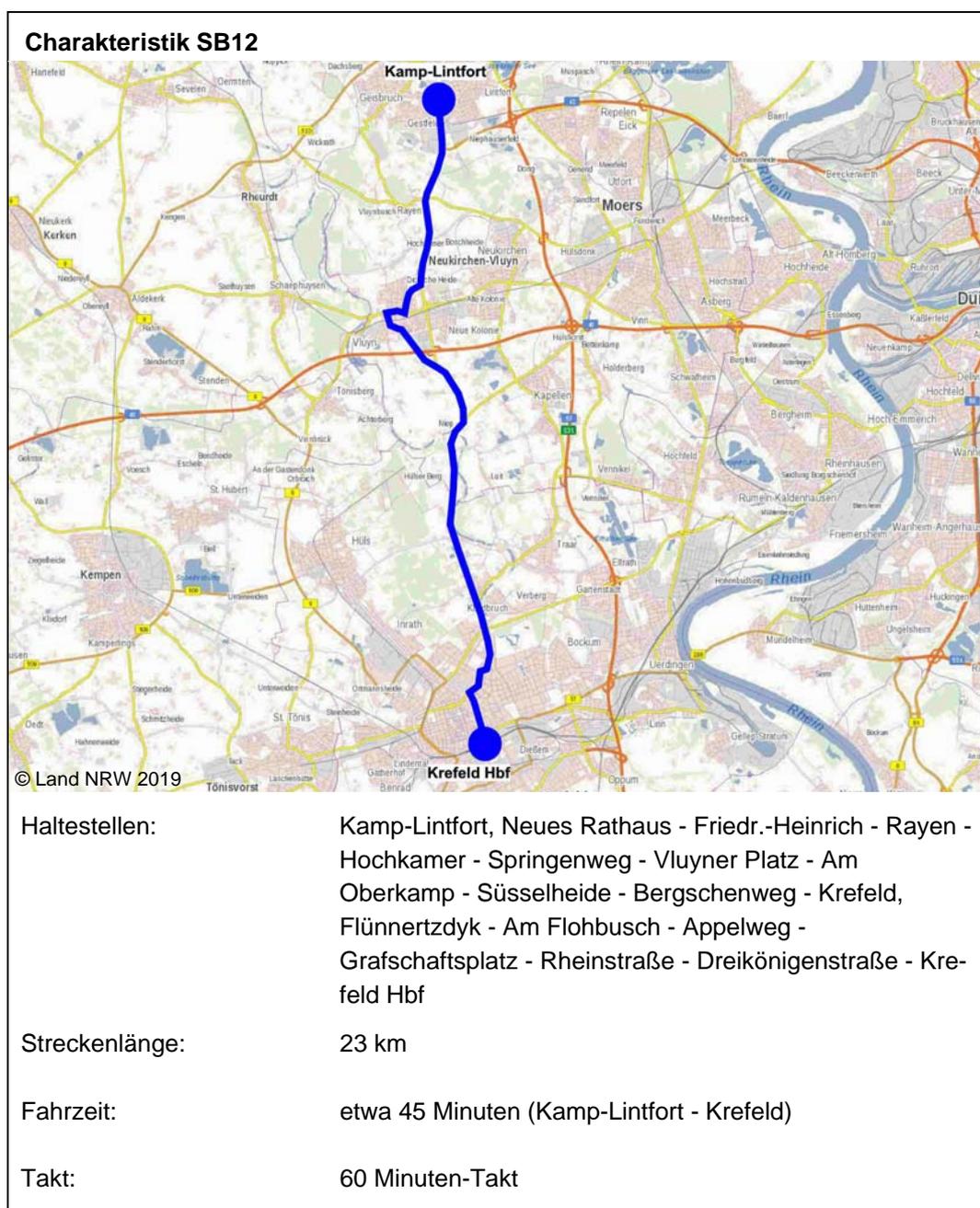
Vluyn - Krefeld		Vluyn - Kamp-Lintfort	
SB10	62 min (Umstieg in Duisburg)	SB10	14 min
Buslinie 912	69 min (Umstieg in Moers)	Buslinie 076	20 min
Buslinie 929	72 min (Umstieg in Moers)	SB 12	14 min
Buslinie 076	40 min	--	--
SB12	30 min	--	--

Tabelle 6-3: Fahrzeitenvergleich zwischen Vluyn und Krefeld, Kamp-Lintfort

Die Schnellbuslinie SB12 verläuft auf der Lintforter Straße parallel zur bestehenden Linie des SB10. Durch eine zusätzliche Haltestelle kann für den Ortsteil Ryen eine zusätzliche Erschließungsfunktion erfüllt werden (Bike-and-Ride). Die Fahrzeit zwischen Vluyn und Krefeld Hbf. mit der Schnellbuslinie SB12 wird mit

etwa 30 Minuten berechnet. Eingespart werden etwa 10 Minuten gegenüber der bestehenden Buslinie 076. Aus Vluyn benötigen Fahrgäste mit der Linie 076, die über Tönisberg und Hüls in die Krefelder Innenstadt fährt, etwa 40 Minuten.

Mit der SB12 besteht für die Kunden ein höherer Komfort gegenüber der bestehenden Buslinie 076, die ebenfalls Vluyn über Krefeld Hüls an die Innenstadt von Krefeld anbindet. Der geplante SB12 bietet den Kunden eine direkte Zufahrt zum Krefelder Hauptbahnhof. Krefeld Hüls wird mit der SB12 hingegen nicht angefahren. Um die Schnellbuslinie SB12 wirtschaftlich betreiben zu können, wird angefragt die bestehende Buslinie 076 von Kamp-Lintfort über Krefeld Hüls nach Krefeld durch die geplante Schnellbuslinie SB 12 zu ersetzen.



Vorteile werden durch die neue Buslinie SB12 auch im Stadtgebiet von Krefeld gesehen: Hier soll in Traar / Verberg in größerem Umfang zusätzliche Wohnbebauung entstehen, die durch eine Verdichtung des Buslinienangebotes eine zumindest befriedigende ÖBNV-Anbindung erfahren könnte.

SB13, Kamp-Lintfort - Genend - Neukirchen - Kapellen (- Krefeld)



Angeregt wird eine Schnellbuslinie SB13, die eine Verbindung aus Neukirchen nach Moers-Genend mit Durchbindung nach Kamp-Lintfort und nach Süden nach Moers-Kapellen herstellt. An der Haltestelle „Bahnhofstraße“ in Moers-Kapellen soll ein fahrplanabgestimmter Übergang auf die SWK-Linie 052 von / nach Krefeld-Stadtmitte gewährleistet werden. Eine durchgängige Verbindung bis in die Innenstadt von Krefeld ist ebenfalls denkbar, falls in Krefeld-Traar eine Wohngebietsentwicklung vorgesehen wird, die zusätzliches Fahrgastpotenzial erzeugt.

Neukirchen - Krefeld		Neukirchen - Kamp-Lintfort	
SB10	57 min (Umstieg in Duisburg)	SB10	31 min
Buslinie 912	64 min (Umstieg in Moers)	Buslinie 912	58 min (Umstieg in Moers)
Buslinie 929	67 min (Umstieg in Moers)	SB 13	15 min
SB13	30 min	--	--
	30 min (Umstieg in Kapellen 052)	--	--

Tabelle 6-4: Fahrzeitenvergleich zwischen Neukirchen, Krefeld, Kamp-Lintfort

Insbesondere für Berufs- und Ausbildungspendler besteht mit der neuen SB13 eine Direktverbindung in den interkommunalen Gewerbepark Genend und zur Hochschule Kamp-Lintfort. Außerdem übernimmt der SB13 entlang der Andreas-Bräm-Straße sowie Krefelder Straße eine Erschließungsfunktion (Gewerbegebiet Nord, Wohngebiet Krefelder Straße, Friedhof und Freizeitpark Klingenhof).

Im Grafschafter Gewerbepark Genend haben die vier Städte Moers, Kamp-Lintfort, Rheinberg und Neukirchen-Vluyn ein interkommunales Gewerbegebiet mit einer Bruttofläche von 110 ha geschaffen, wovon ca. 25 % der Fläche auf dem Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn liegen. Über die Autobahn A57, Anschlussstelle Moers-Hülsonk, besteht eine gute Anbindung an das Fernstraßennetz. Demgegenüber besteht zum Analysezeitpunkt in großen Teilen des Gewerbegebietes keine ÖPNV-Erschließung. Der Gewerbepark Genend ist aus Moers und Kamp-Lintfort mit der Linie SB30 im Halbstundentakt erreichbar. Zusätzlich befährt die Buslinie 32 die Kamper Straße. Dabei handelt es sich um eine Randanbindung des Gewerbeparks. Es bestehen Zugangswege zu den Haltestellen von bis zu 1.500 Meter. Aus Neukirchen-Vluyn besteht keine Direktverbindung mit dem ÖPNV. Die Fahrt mit der 912 und der 929 ist mit einem Umstieg in Moers-Königlicher Hof verbunden. Für Fahrgäste auf dieser Strecke sind die Reisezeiten lang und unattraktiv.

Das Fahrgastpotenzial für den SB13 generiert sich aus der Wohnbevölkerung im Norden von Neukirchen, den Beschäftigten des Gewerbeparks sowie dem Fahrgastpotenzial das zwischen Neukirchen und Kamp-Lintfort, Moers-Kapellen bzw. Krefeld besteht.

In der **Tabelle 6-4** sind die Fahrzeiten der einzelnen Linien gegenübergestellt. Mit der Buslinie 929 und einem Umstieg in Moers (052) dauert die Fahrt zwischen Neukirchen-Vluyn und Moers-Kapellen 15 Minuten. Eine Direktverbindung mit dem SB 13 verkürzt die Fahrzeit auf 6 Minuten.

Für Fahrgäste auf der Strecke Neukirchen - Krefeld ist entweder ein Umstieg in Moers oder in Duisburg erforderlich und die Gesamtreisezeit beträgt etwa 60 Minuten. Mit der neuen Buslinie SB13 wäre das Oberzentrum Krefeld in 30 Minuten erreichbar. Durch eine Direktverbindung bietet der SB13 den Kunden einen hohen Reisekomfort. Es besteht allerdings ebenfalls die Möglichkeit, in Moers-Kapellen die Endhaltestelle einzurichten und für die Fahrgäste in Richtung Krefeld einen Umstieg auf die Linie 052 zu ermöglichen. Die Reisezeit beträgt mit diesem Umstieg an der Haltestelle Bahnhofstraße etwa 30 bis 35 Minuten.

Mit der neuen S 13 ist der Gewerbepark Genend aus Neukirchen in 5 Minuten zu erreichen. Nach Kamp-Lintfort würde die Fahrzeit 15 Minuten betragen. Für Fahrgäste aus Vluyn wäre in die Richtungen Genend und Kapellen ein Umstieg in Neukirchen erforderlich.

Das Schnellbuslinienkonzept, das den Regionalverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln stärken soll wird in **Bild 6-3** auf der folgenden Seite dargestellt. Die wesentlichen Verbesserungen zur Analyse sind:

- 30-Minuten-Taktverkehr zwischen Vluyn, Neukirchen und Duisburg Hbf,
- 2 Fahrten in der Stunde sowohl zwischen Vluyn und Kamp-Lintfort als auch zwischen Neukirchen und Kamp-Lintfort,
- Stundentaktverkehr nach Aldekerk, Krefeld, Kapellen und Genend.

Das Schnellbuslinienkonzept wird ergänzt durch Regionalbuslinien und gegebenenfalls durch ein örtliches bürgerschaftliches Angebot (vgl. **Kapitel 6.5**).

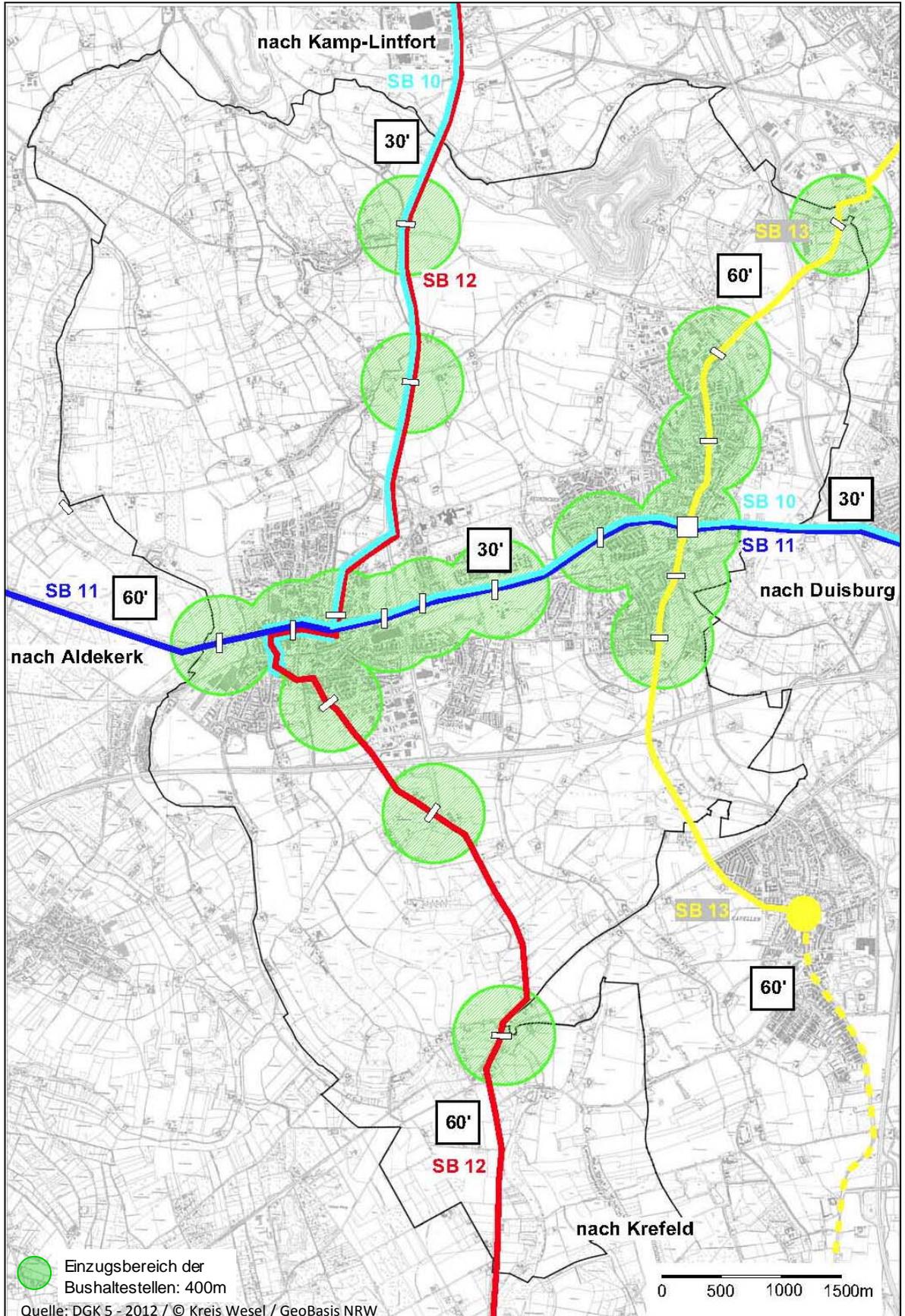


Bild 6-3: Schnellbuskonzept

6.4 Buslinienkonzept, Variante 1

Für die Umsetzung des Schnellbuslinienkonzeptes wurden zwei Varianten eines Busliniennetzes erarbeitet, die den Ortsverkehr in Neukirchen-Vluyn und den Nachbarschaftsverkehr insbesondere mit der Stadt Moers beinhalten. Das Buslinienkonzept in der Variante 1 ist im **Bild 6-4** auf der folgenden Seite dargestellt.

- Die Schnellbuslinien SB10 und SB11 sind integraler Bestandteil der Variante 1, um die Verbindungsqualität zwischen Neukirchen-Vluyn und dem Duisburger Hauptbahnhof zu stärken. Im Buslinienkonzept enthalten ist die Buslinie 7, die überwiegend Transportaufgaben im Ausbildungsverkehr übernimmt, die von der SB11 nur in eingeschränktem Umfang übernommen werden kann. Eventuell kann der eine oder andere Kurs der Linie 7 durch Einführung des SB11 entfallen, der eine zusätzliche Linienverbindung über Schaephuysen und Rheurdt zum Bahnhof in Aldekerk schaffen soll. Die Schnellbuslinie SB10 soll in ihrer Betriebszeit ausgedehnt werden (letzte Fahrt ab Duisburg Hbf. nach 20:0 Uhr).
- Die beiden Stadt- und Regionalbuslinien 912 und 929 bleiben in das Busliniennetz integriert, da sie wesentliche Erschließungsaufgaben für den ÖPNV abseits der Niederrheinallee übernehmen und den Nachbarortverkehr nach Moers (und in der Weiterführung nach Duisburg) sicherstellen.
- In der Variante 1 wird die Schnellbuslinie SB13 eingeführt, die eine zusätzliche Verbindungsqualität von Kamp-Lintfort über den Gewebepark Genend und Neukirchen nach Moers-Kapellen schaffen soll. In einer ersten Umsetzungsphase sollte ein Vorlaufbetrieb mit Linienbussen zu den Berufsverkehrszeiten erfolgen, während in den Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeiten ein Taxibus-Betrieb vorstellbar ist.
- Die Buslinie 076 der SWK bleibt in der Variante 1 zwischen Kamp-Lintfort über Vluyn, Tönisberg und Hüls bis in die Innenstadt von Krefeld bestehen und übernimmt somit auch die Erschließungsaufgaben in Rayen und Hochkammer. Bei einem Ersatz durch den konzipierten SB12 sind Fragen der Linienkonzessionierung zu klären.
- Die Schnellbuslinie SB12 entfällt in der Variante 1 auch zwischen Vluyn und Krefeld, wobei dieser Linienabschnitt aufgrund der geringen Erschließungswirkung mit einem geringen Bevölkerungspotenzial wirtschaftlich problematisch ist. In der Variante 1 wird der Ortsteil Niep weiterhin über die Taxibuslinie 6 in das ÖPNV-Liniennetz eingebunden.

Das Buslinienkonzept der Variante 1 stellt somit einen ersten Schritt zur Umsetzung des konzipierten Schnellbussystems dar, in dem die Linien SB11 und SB13 eingeführt werden, während die wesentlichen Verkehrsangebote im bestehenden ÖPNV-Netz erhalten bleiben.

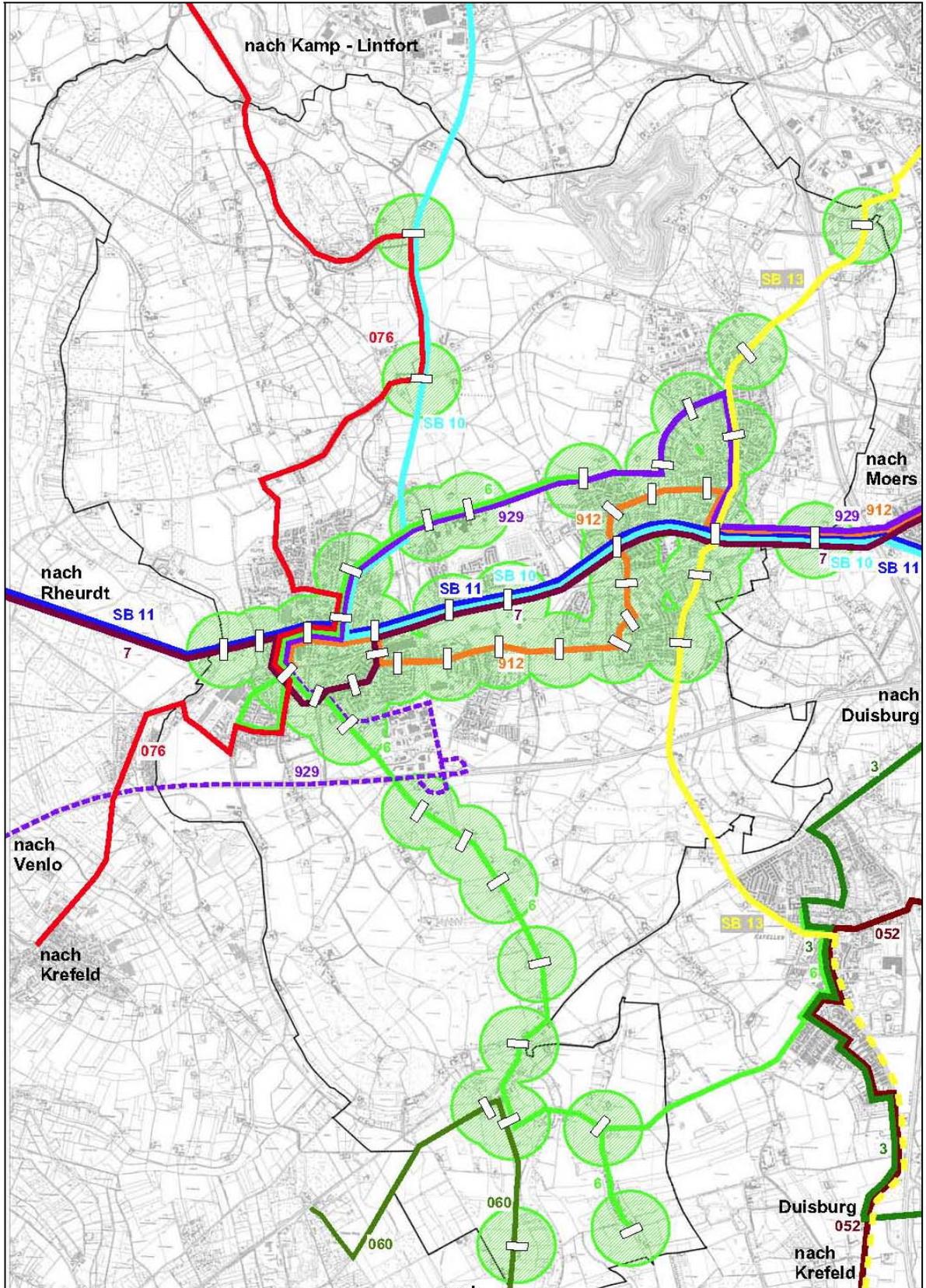


Bild 6-4: Buslinienkonzept, Variante 1

6.5 Buslinienkonzept, Variante 2

Die Variante 2 für das Busliniennetz auf der folgenden Seite in **Bild 6-5** dargestellt und beinhaltet wesentliche Maßnahmen, die über das Konzept in der Variante 1 hinausgehen:

Eingeführt wird die Schnellbuslinie SB12, die zwischen Kamp-Lintfort und Krefeld über Vluyn und Niep verkehrt. Damit die entstehenden Kosten teilweise kompensiert werden können, entfällt die Buslinie 076.

Zusätzlich beinhaltet die Variante 2 die Einführung eines Bürgerbuslinienverkehrs. Der Bürgerbus soll im nördlichen Stadtgebiet die Ortschaften Vluynbusch, Rayen und Hochkamer bedienen und an die Stadtkerne von Vluyn und Neukirchen an Verknüpfungspunkte mit den Schnellbuslinien anbinden. Die Bürgerbuslinie wird als Ergänzungsangebot zum konventionellen Linienangebot verstanden, das vom ÖPNV unterversorgte Stadtbereiche bedient. Bedarf für Haltestellen des Bürgerbusses wird neben dem nördlichen Stadtteil Rayen unter anderem in den folgenden Bereichen gesehen:

- Rayener Straße (Vluyn Nord),
- Terniepenweg, Sittermannstraße (Vluyn Südwest),
- Misch-/Gewerbegebiet Niederberg und Wohngebiet Dicksche Heide,
- Bendschenweg, Krefelder Straße,
- Wiesfurthstraße.

Daneben können auch bestimmte Ziele zu bestimmten Tageszeiten in den Fahrtenverlauf aufgenommen werden (z.B. Friedhöfe).

Die Einrichtung eines Bürgerbusverkehrs verlangt ein bürgerschaftliches Engagement (vgl. **Kapitel 6.7.1**). Zu gründen ist ein Bürgerbusverein, in dem engagierte Kräfte mitwirken, die auch bereit sind, die ehrenamtlichen Fahrer der Bürgerbusse zu stellen.

Die **Tabelle 6-5** auf der übernächsten Seite zeigt zusammenfassend das ÖPNV-Angebot in den wesentlichen betrieblichen Kenndaten.

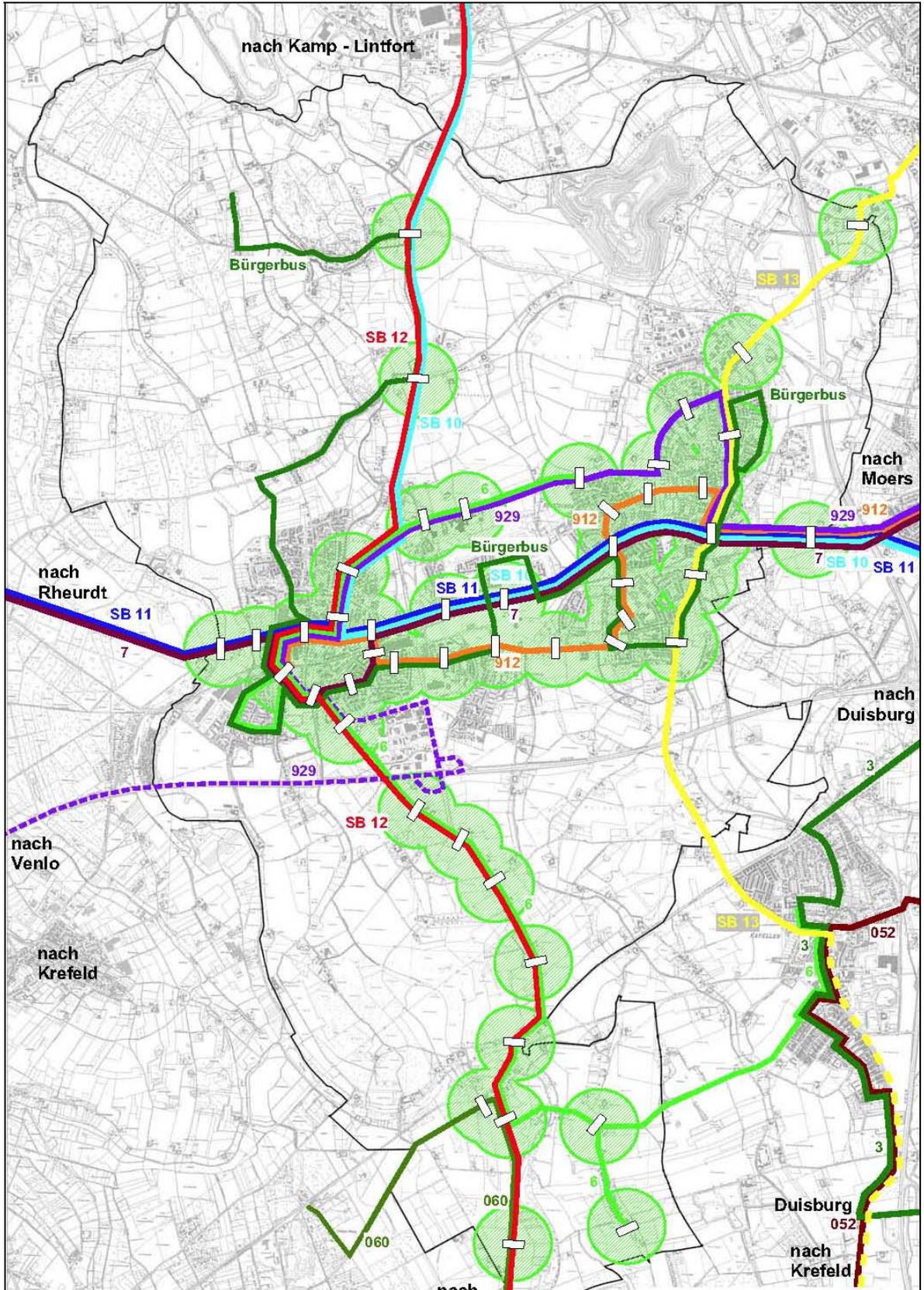


Bild 6-5: Buslinienkonzept, Variante 2

Linie	Linienverlauf	Betriebszeit	Takt (HVZ)
SB10	Kamp-Lintfort - Vluyn - Neukirchen - Duisburg Hbf und zurück	05:00 – 22:00 Uhr	60'
SB11	Aldekerk - Rheurdt - Schaephuysen – Vluyn Neukirchen – Duisburg Hbf. und zurück	06:00 – 19:00 Uhr	60'
SB12	Kamp-Lintfort - Vluyn - Niep – Krefeld und zurück	06:00 – 19:00 Uhr	60'
SB13	Kamp-Lintfort - Moers-Genend - Neukirchen - Moers-Kapellen (-Krefeld)	05:00 – 19:00 Uhr	60'
912	Vluyn - Neukirchen - Königlicher Hof - Moers Bf. - Duisburg-Homberg - Duisburg Rheinhausen und zurück	05:00 – 24:00 Uhr	30'
929	Duisburg Hbf - Duisburg-Homberg - Moers Bf. - Königlicher Hof - Neukirchen – Vluyn und zurück	05:00 – 24:00 Uhr	30'
60 (SWK)	Krefeld Fischeln - Krefeld Hbf - Niep - Krefeld-Hülser Berg und zurück	05:00 – 22:00 Uhr	30'
6 (TaxiBus)	Schulzentrum - Vluyn - Niep – Luit – Moers-Kapellen	09:00 – 20:00 Uhr	120'
7 (Ausbildungsverkehr)	Kamp-Lintfort - Rheurdt - Vluyn - Neukirchen - Moers - Königlicher Hof - Moers Bahnhof	07:00 – 17:00 Uhr	Einzelne Fahrten
Bürgerbus	Rayen - Vluyn - Dicksche Heide - Neukirchen und zurück	07:00 – 19:00 Uhr	60'

Tabelle 6-5: Buslinienangebot Planung

6.6 Nachtexpress-Buslinienkonzept

Das bestehende ÖPNV-Angebot beinhaltet keinen Nachtverkehr. In der Regel endet die Betriebszeit der Busse um Mitternacht. Durch den Einsatz einer Nachtexpress-Buslinie wird es den Bürgern von Neukirchen-Vluyn erleichtert, nachts länger von und nach Moers und Duisburg zu fahren.

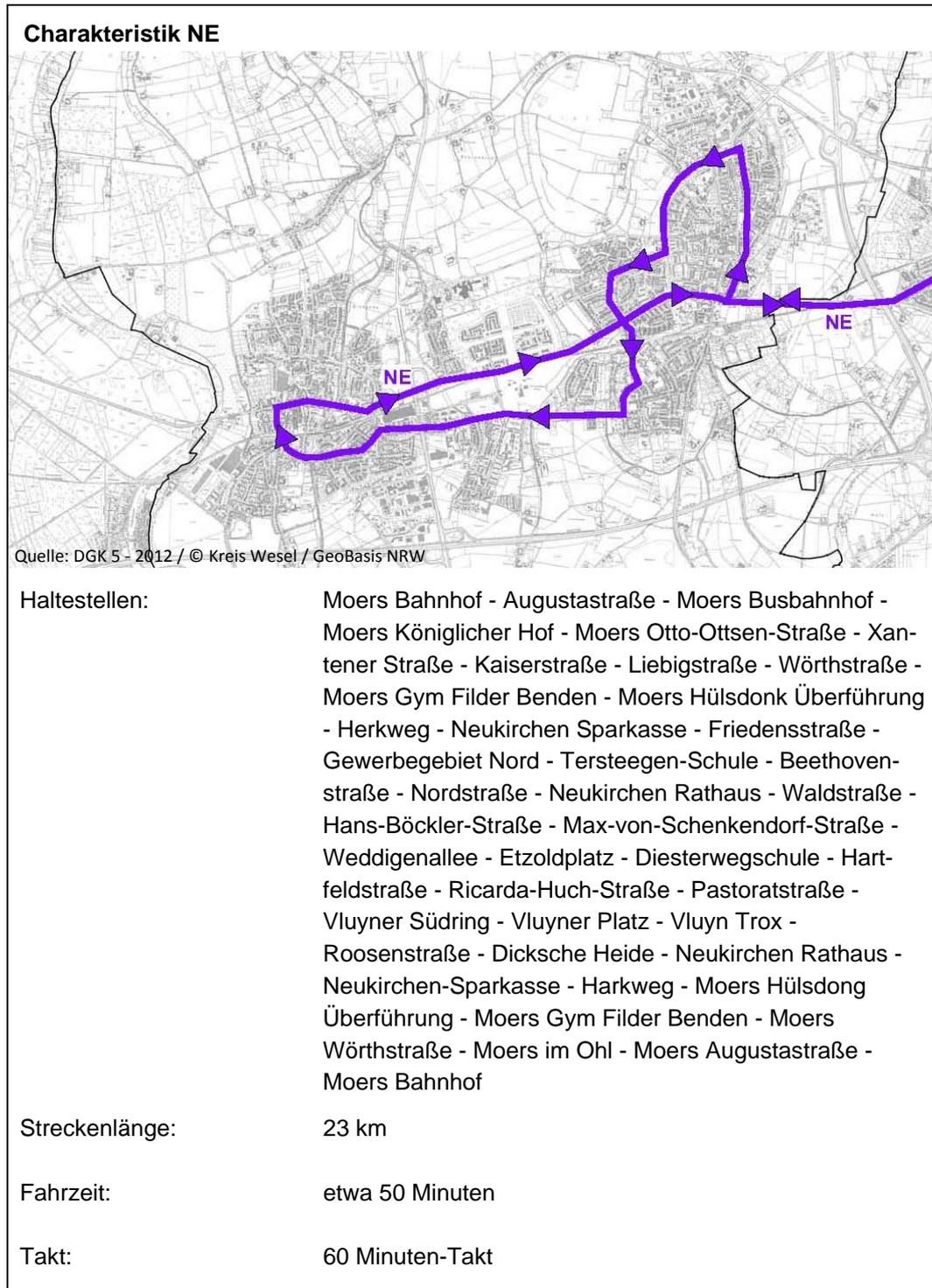


Bild 6-6: Nachtexpresslinie

Von Interesse ist der Einsatz einer Nachtexpresslinie insbesondere an den Wochenenden (Nächte von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag), um das kulturelle und gastronomische Angebot beispielsweise in Duisburg aber auch darüber hinaus nutzen zu können. Dabei soll die Nachtexpresslinie angelehnt werden an den Fahrplan des RE31 vom Bahnhof Moers nach Neukirchen-Vluyn sodass die letzte Busfahrt um 2:35 Uhr in Moers startet.

Vorgesehen ist die Nachtexpresslinie in einer Schleifenfahrt über Moers - Neukirchen - Vluyn - Niederberg / Dicksche Heide - Moers (siehe **Bild 6-6**). Insbesondere für Jugendliche bietet eine Nachtexpresslinie die Chance, auch in den späten Abend- und Nachtstunden mobil zu sein. Analog zu den andernorts betriebenen Discobuslinien werden auch junge Erwachsene dazu angehalten, nicht das Auto als Verkehrsmittel zu nutzen, wenn eine Mobilitätsalternative zur Verfügung steht. Die Erfahrungen belegen eine Präventivwirkung, um Unfälle zu vermeiden.

6.7 Alternative Bedienungsformen

6.7.1 Bürgerbus

Ein Bürgerbusverkehr ist ein Linienvorkehr mit Fahrplan, Haltestellen und einem Tarif. Der Bürgerbus ist jedoch eine bürgerschaftliche Initiative, denn er wird über einen Bürgerbusverein betrieben. Es wird ein Fahrzeug mit maximal 8 Fahrgastplätzen eingesetzt, damit es von den ehrenamtlichen Fahrern ohne Personenbeförderungsschein gefahren werden kann. Der Bürgerbus soll keine Konkurrenz für den konventionellen Linienvorkehr sein. Sein Einsatzgebiet beschränkt sich auf Bereiche und Zeiten in denen ein konventioneller Linienvorkehr sich wirtschaftlich nicht rentiert. Insbesondere wird mit dem Bürgerbus kein Schülerverkehr transportiert. Ein Bürgerbus ist nur dann umsetzbar, wenn die folgenden vier Instanzen zusammenspielen:

- Engagierter Bürgerverein, der die Fahrten mit dem Bürgerbus übernimmt,
- die Stadt Neukirchen-Vluyn, die die Betriebskosten für den Bürgerbus übernimmt,
- ein Verkehrsunternehmen (z.B. die NIAG), das den Bürgerbus in sein Angebot mit aufnimmt und
- das Landesverkehrsministerium, das die Einrichtung eines Bürgerbusses unterstützt und einen Festbetrag für die Anschaffung des Fahrzeuges bereitstellt.

Ein Bürgerbusverkehr ist nur auf Verbindungen sinnvoll, die heute noch nicht durch den Linienvorkehr erschlossen werden und wo ein Linienvorkehr zukünftig (beim Umsetzung eines Schnellbuskonzeptes) nicht eingesetzt wird. Das Buslinienkonzept enthält in der Variante 2 Vorschläge für potenzielle Haltestelle und einen Linienweg des Bürgerbusses.

Bürgerbusse werden in vielen ländlich gelegenen Bereichen, in Stadtrandbereichen von Großstädten, insbesondere aber auch im kreisangehörigen Raum in Nordrhein-Westfalen betrieben. Im Kreis Wesel gibt es mehrere Bürgerbusvereine in den folgenden Gemeinden: Alpen, Hamminkeln (Brünen, Loikum-Wertherbruch, Merhoog), Hünxe, Rheinberg, Sonsbeck und Xanten.

6.7.2 Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

Nach §2, Abs. 7 des ÖPNV-Gesetzes NRW sollen besonders in Räumen und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage, in denen der Einsatz eines Linienbusangebotes wirtschaftlich nicht vertretbar ist, die Möglichkeiten genutzt werden, durch den Einsatz alternativer differenzierter Bedienungsformen ein attraktives und kundengerechtes Verkehrsangebot zu schaffen.

Unter alternativen Bedienungsformen versteht man einen ÖPNV-Betrieb, der losgelöst von starren Fahrplan- und Fahrzeugsystemen flexibel einer bestimmten Nachfragesituation angepasst werden kann. Während "konventionelle" Bussysteme nach festem Takt oder fahrplanabhängig eine festgelegte Linie bedienen, bieten alternative Bedienungsformen die Möglichkeit, von Takt und Linienweg abzuweichen. Alternative Bedienungsformen bieten sich daher insbesondere für räumliche und zeitliche Bereiche mit geringer Nachfrage an, für die eine "konventionelle" Busbedienung weder ein attraktives Angebot noch eine akzeptable Wirtschaftlichkeit darstellen kann. Alternative Bedienungsformen sind zurzeit das Linientaxi, Anrufsammeltaxen (AST), Anruflinientaxen (ALT) oder TaxiBusse und der „Bus on demand“. Diese Bedienungsformen verstehen sich als Abrundung und Ergänzung des Linienverkehrs in Schwachlastzeiten oder in Räumen mit sehr geringer Nachfrage.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen gegeben, auch wenn diese in Neukirchen-Vluyn nicht zum Einsatz kommen.

Linientaxi

Als öffentliches Verkehrsmittel speziell gekennzeichnete Taxen fahren innerhalb des bestehenden Tarifsystems des Liniennetzes und des Fahrplans eines Linienbusses. Es werden ausschließlich Haltestellen im vorgegebenen Fahrplan angefahren. Ein Tür-zu-Tür-Service erfolgt nicht. Für den Verkehrsbetrieb bedeutet der Einsatz eines Linientaxis geringere Betriebskosten, während sich für den Kunden beim Ersatz eines Busses durch ein Taxi keine Angebotsverbesserung ergibt. Streng genommen gehört das Linientaxi wegen der Linienbindung nicht zu den flexiblen Betriebsformen.

Anrufsammeltaxi (AST)

Der Anrufsammeltaxiverkehr wird mit Fahrzeugen des Taxigewerbes durchgeführt. Dies setzt das Vorhandensein von kooperativen Taxi-Unternehmen mit einer ausreichenden Fahrzeuganzahl voraus. Der AST-Betrieb kombiniert Elemente des normalen Taxi-Betriebes mit Elementen des Busbetriebes. Der AST-Betrieb wird in der Regel wie folgt abgewickelt:

- Die Fahrgäste müssen ihren Fahrtenwunsch spätestens eine halbe Stunde vor der festgelegten Abfahrtszeit telefonisch bei der Taxi-Zentrale oder beim Fahrer von Bussen anmelden. Der Fahrer bestellt dann über seine Leitstelle das AST an die gewünschte Haltestelle.
- Der Zustieg zu einem Anrufsammeltaxi ist nur an bestimmten AST-Haltestellen möglich. Dies sind besonders gekennzeichnete Bushaltestellen sowie mögliche zusätzlich einzurichtende Abfahrtstellen.
- Der Ausstieg ist innerhalb des AST-Bedienungsgebietes an jeder beliebigen Stelle möglich. Darüber hinaus kann man in manchen Fällen mit dem AST auch zu einer außerhalb des Bedienungsgebietes liegenden ÖPNV-Umsteigehaltestelle fahren.
- Das AST fährt nach festen Fahrplänen, aber nur dann, wenn spätestens 30 Minuten vor Abfahrt ein Fahrtenwunsch angemeldet wurde. Es werden nur diejenigen Haltestellen bedient, für die eine Anmeldung vorliegt.
- Das AST besitzt einen festen Fahrpreis.

Reine AST-Bedienungen sind nur bei sehr geringer Nachfrage einsetzbar und erreichen bei höheren Fahrgastzahlen schnell ihre Leistungsgrenze. Eine Kostendeckung wird im AST-Verkehr erst erreicht, wenn ein Fahrzeug durchschnittlich mit ca. 3,5 voll zahlenden Fahrgästen besetzt ist. Bei höheren durchschnittlichen Fahrgastzahlen bietet das AST kaum noch finanzielle Vorteile gegenüber einem regulären Busbetrieb.

Anrufsammeltaxen sollten nur als zusätzliches Angebot zu Zeiten und in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage eingesetzt werden. Erfahrungen mit AST in anderen Städten zeigen, dass bei einem reinen Ersatz des Linienverkehrs durch AST ein Rückgang der Fahrgastzahlen auf 10 Prozent festzustellen ist! Der Vorteil liegt in einem zusätzlichen Angebot, beispielsweise in einem (Halb-) Stundentakt durch AST, wo vorher nur unregelmäßig und selten Linienbusse eingesetzt worden sind.

Größtes Hindernis für die Annahme des AST durch die Kunden, ist die Erfordernis des Anrufs eine halbe Stunde vor dem Einsatz.

Anruflinientaxi (ALT) bzw. TaxiBus

Im Auftrag der Verkehrsbetriebe fahren Taxen oder Mietwagen anstelle von Bussen auf festen Linien von Haltestelle zu Haltestelle, jedoch nur auf den Abschnitten, für die eine Fahrgastanmeldung vorliegt. Es gelten die Tarife des Linienverkehrs. Ein Komfortzuschlag wird nicht erhoben, da auch nur an den jeweiligen mit dem ALT-Logo gekennzeichneten Haltestellen ein- und ausgestiegen werden kann. Ein direkter Transport zum Zielort - wie er beim AST möglich ist - erfolgt nicht. Auch der TaxiBus gehört wegen seiner Linienbindung streng genommen nicht zu den flexiblen Angebotsformen.

In Neukirchen-Vluyn besteht die Taxibuslinie 6, die neben Niep auch die Ortschaft Luit im südlichen Stadtgebiet anbindet. Verbindungen werden nach Vluyn und Moers-Kapellen angeboten.

Bus on demand

Im Zeitalter der digitalen Kommunikation entwickeln sich die Städte zu „Smart Cities“, in denen flexible Angebote Fahrgäste an individuelle Zielpunkte befördern. Durch die Digitalisierung erfolgt die Kommunikation in Echtzeit. Beim „Bus on demand“ (= Bus auf Nachfrage) verkehren Busse kreuz und quer von Tür zu Tür oder von Haltestelle zu Haltestelle. Das System „Bus on demand“ folgt der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplan- und Linienbindung, jedoch mit Fahrtenbündelung, so individuell wie mit dem eigenen Auto zu befördern. Das besondere am „Bus on demand“ ist die spontane, flexible und einfache Nutzbarkeit, ein Anruf oder ein Klick per App reicht, um eine Fahrt anzumelden. Die Fahrtrouten werden dynamisch geplant. Ziel einer dynamischen Planung ist, die Fahrtrouten unter Berücksichtigung von Fahrtdauer und Fahrtkomfort zu optimieren.

Der Unterschied zum AST ist, dass der „Bus on demand“ ohne Fahrplan- und Linienbindung angeboten wird, jedoch ist das Vorbestellen des Busses auch hier erforderlich. Vorteile gegenüber dem konventionellen Linienverkehr sind: absolute Erschließung (räumlich + zeitlich) in der Schwachverkehrszeit, umstiegsfreie Verbindungen, gute Zubringerfunktion zu regulären Linienbussen und / oder Bahnen. Der „Bus on demand“ ist eine moderne, jedoch nicht innovative Form des Anrufsammeltaxis (AST).

Eines der ersten Fallbeispiele für den „Bus on demand“ findet sich in Duisburg. Hier bietet die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) in einer dreijährigen Pilotphase einen Bus (myBus) an, der in einem bestimmten Gebiet ausschließlich am Wochenende, ergänzend zum bestehenden Fahrplanangebot verkehrt.

Der myBus ist jeden Freitag und Samstag von 18 bis 2 Uhr im Einsatz. MyBus verkehrt ohne Fahrplan und nur auf Bestellung. Der Kunde legt seinen Startpunkt und das Ziel seiner Fahrt fest, somit wird komplette Flexibilität angeboten. Als

myBus werden Kleinbusse bzw. Vans mit auffälligem Design eingesetzt. Die Fahrt im myBus wird mit anderen Fahrgästen gebündelt, deren individuellen Ziele auf derselben Fahrstrecke liegen. Der myBus kann per App innerhalb der Betriebszeiten und innerhalb des Bedienungsgebietes jederzeit von Tür zu Tür gebucht werden. Die App bietet neben der Buchung und Bezahlung, die Möglichkeit die Position des myBus in Echtzeit abzurufen. Die Fahrtkosten werden nach der gefahrenen Kilometeranzahl berechnet:

- bis 2 Kilometer: 3,20 €, mit einem AboTicket: 2,40 €
- bis 5 Kilometer: 5,90 €, mit einem AboTicket: 4,40 €
- bis 10 Kilometer: 8,70 €, mit einem AboTicket: 6,50 €
- bis 15 Kilometer: 12,00 €, mit einem AboTicket: 9,00 €
- bis 20 Kilometer: 15,30 €, mit einem AboTicket: 11,40 €

Die maximale Wartezeit beträgt 25 Minuten. Falls ein myBus-Fahrzeug nicht innerhalb von 25 Minuten am Abfahrtsort sein kann, wird in der App angezeigt, dass kein Fahrzeug verfügbar ist.

Dieses flexible System soll vor allem im ländlichen Raum ein bestmögliches ÖPNV-Angebot bieten. Der myBus wird in Duisburg am Wochenende zwischen 50 und 100-mal gebucht. Die „myBus“ App wurde von rund 18.000 Nutzern heruntergeladen.



Du befindest dich hier: [Startseite](#) ▶ [Die DVG](#) ▶ [Aktuell](#) ▶ [myBUS - jetzt mit neuem Tarif](#)

/// myBUS – holt dich App, bringt dich hin!

Bild 6-7: Bus on demand Praxisbeispiel Duisburg (*Quelle: www.dvg-duisburg.de*)

Flexible Bedienungsformen steigern die Effizienz des ÖPNV im ländlichen Raum. Sie sind größtenteils während der Schwachverkehrszeiten oder in den Tagesrandzeiten einzusetzen. Ländliche Wohngebiete, die vom ÖPNV nicht wirtschaftlich erschlossen werden, können mit Hilfe von alternativen Angebotsformen wirt-

schaftlich erschlossen werden. Flexible Bedienungsformen können nach dem heutigen Stand jedoch nicht den konventionellen Linienverkehr wirtschaftlich ersetzen, sondern lediglich ergänzen.

Neukunden werden mit den flexiblen Bedienungsformen nur bedingt erworben. Die Kunden von flexiblen Bedienungsformen nutzen in den meisten Fällen bereits den ÖPNV. Ein Verlagerungseffekt vom MIV auf den ÖPNV ist durch die Einrichtung von flexiblen Angebotsformen nur sehr eingeschränkt zu erwarten.

6.8 Maßnahmen

Die **Tabelle 6-6** zeigt zusammenfassend die Maßnahmen für den ÖPNV.

Maßnahmen	
Einstellen von Buslinien	Der Betrieb der Buslinien 076 wird mittelfristig eingestellt und durch die Schnellbuslinien SB12 ersetzt.
Einrichtung von Schnellbuslinien	Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie SB 11 von Duisburg über Rheurdt zum Bahnhof Aldekerk.
	Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie SB 12 von Kamp-Lintfort über Vluyn und Niep nach Krefeld. (Ersatz für die Buslinie 076).
	Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie SB 13 Kamp-Lintfort über Moers-Genend, Neukirchen, Moers-Kapellen eventuell bis nach Krefeld.
Einrichtung von neuen Haltepunkten	Rayen, Hochkamern, Krefelder Straße Klingerhuf, Krefelder Straße Friedhof, Gewerbegebiet Neukirchen-Nord
Alternative Bedienungsformen	Einsatz eines Bürgerbusses als Ersatz für die Buslinie 076.
Zugänglichkeit	Die Bushaltestellen sind weiter barrierefrei mit taktilen Leitelemente sukzessive umzubauen.
	An den aufkommensstarken Haltestellen sind elektronische Anzeigetafeln für die Fahrgastinformation (z.B. Anzeige von Verspätungen, Ausfällen, nächste Ankunftszeit) anzubringen
	Die bedarfsgerechte Einrichtung von Bike-and-Ride Fahrradabstellplätzen an wichtigen Haltestellen verbindet den ÖPNV mit dem Fahrradverkehr (siehe Kapitel 8-2).
Sonstiges	Bestehende Busfahrzeuge sind schrittweise auf klimaschonende Fahrzeuge umzurüsten.
	An mehreren Stellen im Stadtgebiet (Vluyn, Dicksche Heide, Neukirchen) sollen Mobilitätsstationen, Mobilitätspunkte und eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden (siehe Kapitel 8-2).
	Alternative Finanzierungsformen anbieten (z.B. Bürgerticket) siehe Kapitel 9 .

Tabelle 6-6: Maßnahmen im ÖPNV

Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes kann nicht durch die Kommune Neukirchen-Vluyn alleine erfolgen, sondern muss innerhalb der Nahverkehrsplanung des Kreises Wesels mit dem Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV, den benachbarten Kommunen (Kamp-Lintfort, Moers, Krefeld und Kreis Kleve) und den betroffenen Verkehrsbetrieben (NIAG, SWK) erfolgen.

Innerhalb der Arbeitskreissitzungen während der Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wurden die Maßnahmen andiskutiert und haben bei den Vertretern der NIAG erste positive Reaktionen hervorgerufen, indem sie die Stadt Neukirchen-Vluyn bei der Verbesserung des ÖPNV unterstützen möchte. Der Weg zur Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes ist jedoch noch lang, sodass an dieser Stelle kein Handlungskonzept erstellt wird. Es erfolgt einzig der Hinweis, dass ein Bürgerbusverkehr auf bürgerschaftlichem Engagement beruht, sodass die Initiative zu einem Bürgerbus von den Bürgerinnen und Bürgern kommen muss.

7 Straßennetz 2030

7.1 Hierarchisches Straßennetz

Das vorliegenden Mobilitätskonzept für die Stadt Neukirchen-Vluyn verfolgt insbesondere das Ziel, durch eine Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Nutzung des ÖPNV das Straßennetz in Neukirchen-Vluyn zu entlasten. Durch die Erhöhung der Nutzung des Umweltverbundes verbessert sich gleichzeitig die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr.

Die Grundlage für das Straßennetz 2030 bildet das heutige Netz der Hauptverkehrsstraße in Neukirchen-Vluyn:

- Nord-Süd-Achsen:
 - A 57 mit Verbindungen unter anderem zu den Städten Krefeld, Neuss, Düsseldorf, Köln sowie in den Kreis Wesel und Kreis Kleve
 - L 398; Genend - Neukirchen - Moers-Kapellen
 - L 476; Kamp-Lintfort - Vluyn - Niep - Krefeld
- West-Ost-Achsen:
 - A 40 mit Verbindungen unter anderem zu den Städten Venlo, Duisburg sowie ins Ruhrgebiet
 - L 140; Venlo - Straelen - Wachtendonk - Rheurdt - Vluyn - Neukirchen - Moers
 - L 474; Rheurdt - Rayen - Neukirchen - Moers

Das klassifizierte Straßennetz 2030 wird von städtischen Hauptverkehrsstraßen ergänzt, die Verbindungsfunktionen im Stadtgebiet besitzen:

- Tersteegenstraße
- Bendschenweg
- Vluynner Ring
- Neukirchener Ring
- Hans-Böckler-Straße
- Ernst-Moritz-Arndt-Straße
- Nieper Straße

Erschließungsstraßen, überwiegend für den Anliegerverkehr, vervollständigen das Straßennetz 2030 in Neukirchen-Vluyn. Der überwiegende Teil dieser Straßen sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Das Straßennetz 2030 zeigt das **Bild 7-1** auf der nachfolgenden Seite.

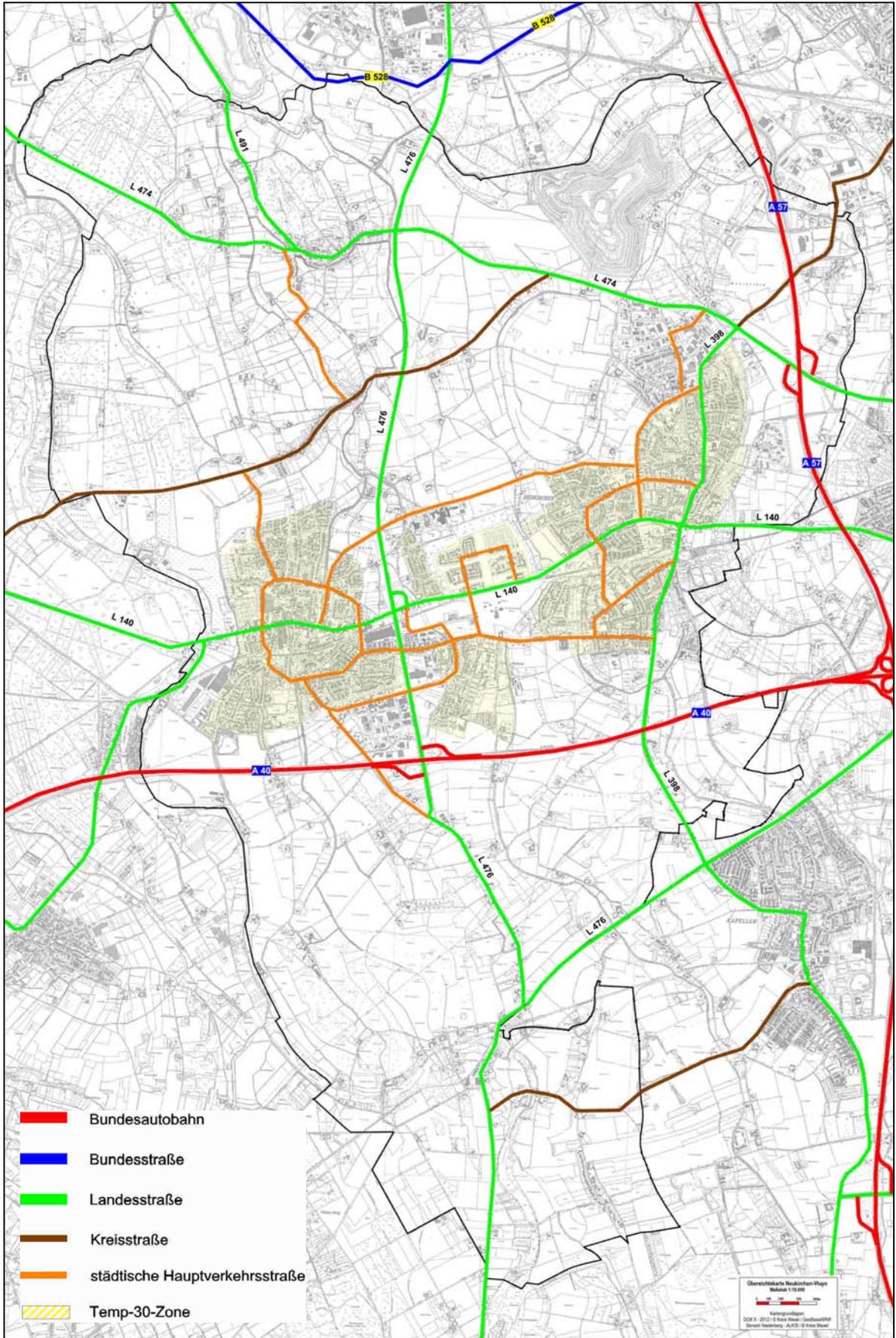


Bild 7-1: Verkehrsstraßennetz 2030

7.2 Maßnahmen im Straßennetz

Das Straßennetz von Neukirchen-Vluyn ist so auszugestalten, dass für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz) eine ausreichende Fläche vorhanden ist. Zur Umsetzung des Straßennetzes 2030 sind verschiedene Maßnahmen im Straßennetz notwendig. Aus der Mängelanalyse (siehe **Kapitel 2.6**) ergeben sich eine Vielzahl, oft kleinteilige Maßnahmen, wie die Anordnung von Mittelinseln als Querungshilfen aber auch Projekte die bereits seit längerer Zeit diskutiert werden. Eine Vielzahl der Maßnahmen sind bereits in den vorhergegangenen Kapiteln zum Radverkehr, zur Nahmobilität sowie zum ÖPNV dargestellt worden:

- Neugestaltung der L 140, Niederrhein (siehe **Kapitel 4.5.1**)
- Ortseinfahrt aus Richtung Schaephuysen (siehe **Kapitel 4.5.1**)
- Ortsdurchfahrt Vluyn (siehe **Kapitel 5.4**)
- Einrichtung von Querungshilfen (siehe **Kapitel 4 und 5**)

7.2.1 Einzelmaßnahmen

Südümgehung Kamp-Lintfort / B 528n

Der Ausbau der B 528 von der A 42 in Kamp-Lintfort nur bis zur L 476 hat wesentliche Auswirkungen auf die West-Ost-Achse L 474, Geldernsche Straße, in Neukirchen-Vluyn. Auf der L 474 in der Ortsdurchfahrt Rayen ist eine Mehrbelastung um fast 50 % festzustellen (siehe **Kapitel 2.4.2**). Der hohe Anteil an Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt Rayen beeinträchtigen nicht nur die Erschließungsfunktion des Ortsteils Rayen, sondern insbesondere die Lebensqualität der Anwohner (Lärm- und Abgasimmissionen).

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Jahr 2016 den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) aufgestellt. Der BVWP 2030 beinhaltet den zentralen Plan zum Neu- und Ausbau von überregionalen Verkehrswegen in Deutschland. Der Ausbau der B 528n zwischen L 476, Lintforter Straße und B 510 mit einer Streckenlänge von 4,4 km ist im BVWP 2030 als „vordringlicher Bedarf“ bewertet.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2004 ist der Ausbau B 528 untersucht worden. Die prognostizierten negativen Auswirkungen auf die West-Ost-Achse der L 474 sind eingetroffen. Der Ausbau der B 528n als Südümgehung Kamp-Lintfort hat hingegen positive Auswirkungen auf das Straßennetz von Neukirchen-Vluyn, wenn sie bis zur B 510 in Kamp-Lintfort durchgebaut wird. Der VEP 2004 hat eine Entlastung um 3.000 Kfz / Tag berechnet.

In klimafreundlichen Mobilitäts- und Verkehrskonzepten wird ein Straßenneubau in der Regel nur berücksichtigt, wenn sich deutliche Entlastungen in hochbelasteten, gegen den Kfz-Verkehr empfindlichen Siedlungsbereichen ergeben. Dies ist

in der Ortsdurchfahrt Rayen der Fall, sodass aus Sicht der Stadt Neukirchen-Vluyn die Südumgehung B 528n Kamp-Lintfort bis zur B 510 umzusetzen ist.

Knotenpunkt Niederrheinallee / Andreas-Bräm-Straße

Im Rahmen der Zustandsanalyse wurden für den Knotenpunkt Niederrheinallee / Andreas-Bräm-Straße / Krefelder Straße Leistungsfähigkeitsdefizite beobachtet. Kapazitätsdefizite bestehen bei der vorhandenen Signalschaltung für die Linksabbiegeströme aus der Niederrheinallee in die Andreas-Bräm-Straße und aus der Andreas-Bräm-Straße in Richtung Moers, die beide gemeinsam mit den jeweils entgegen kommenden Geradeausströmen freigegeben werden.

Der Umbau der Kreuzungssituation zu einem Kreisverkehrsplatz würde die Fahrgeschwindigkeiten an diesem Knotenpunkt absenken und somit auch das Unfallrisikopotential reduzieren. Die Abwicklung der Linksabbiegeströme würde vereinfacht und der Knotenpunkt deutlich an Verkehrsqualität gewinnen. Profitieren würde auch der Fußgänger- und Fahrradverkehr, da die Übergangslängen deutlich reduziert würden und die Wartezeiten (inklusive Anforderungszeiten) an den Fußgängerfurten entfallen. Die räumlichen Verhältnisse lassen die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zu. Wobei die nordwestlich gelegene private Grünfläche in Anspruch zu nehmen wäre.

Knotenpunkt Vluynner Südring / Terniepenweg / Sittermannstraße

Der Knotenpunkt am Vluynner Südring bildete eine Hauptproblemstelle. Besonders Schülerinnen und Schüler äußerten sich im Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept negativ bezüglich der unsicheren und unkomfortablen Verkehrsführung für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Zur Verkehrssituationsanalyse zeigen Verkehrsbeobachtungen am Knotenpunkt folgende Ergebnisse:

- Der Knotenpunkt ist durch die Randbebauung und die Grundstücksverhältnisse sehr eng und ohne Abbiegespuren dimensioniert. Zwischen den beiden Knotenpunktarmen des Vluynner Südrings besteht eine abknickende Vorfahrt. Die Sittermannstraße mündet von Süden unter „Vorfahrt gewähren!“ (Zeichen 205 StVO) und der Terniepenweg unter „Halt! Vorfahrt gewähren!“ (Zeichen 206 StVO) in den Knotenpunkt ein.
- Die südlichen und westlichen Gehwege sind zu den Fahrbahnen des Vluynner Südrings durch Grünstreifen mit niedrigwachsenden, dichten Sträuchern abgetrennt. Im südlichen Grünstreifen stehen die Straßenleuchten.
- Besonders das „Landhaus Vluynner Stuben“ steht so nah am Knotenpunkt, dass die Sichtverhältnisse auch für Fahrzeuge, die auf der Vorfahrtsstraße des Vluynner Südrings unterwegs sind, nicht optimal sind. Beobachtet wurde, dass sich wartepflichtige Radfahrer aus dem östlichen Vluynner Südring sehr weit nach links in der Fahrbahnmitte einordnen, um in den nördlichen Südring Einblick zu haben, um danach in den Terniepenweg weiter zu fahren oder in die

Sittermannstraße abzubiegen. Dabei bestehen für Pkw kaum Möglichkeiten der Vorbeifahrt nach rechts in den nördlichen Vluynersüdring.

- Für den Kfz-Verkehr wurden keine Leistungsfähigkeitsdefizite festgestellt. Der Verkehrsablauf wurde flüssig mit nur geringen Wartezeiten in den beiden untergeordneten Zufahrten beobachtet. Wartezeiten im östlichen Südring durch Linksabbieger oder Geradeausfahrer sind gering und verträglich.
- Für Fußgänger bestehen lange und unkomfortable Wege bei der Überquerung der Knotenpunktarme: Vom westlichen Gehweg der Sittermannstraße muss ein 60 m langer Fußweg, der 20 m in den Terniepenweg führt, zurückgelegt werden, um zum nördlichen Vluynersüdring zu gelangen. Die Bordsteine des Terniepenweges sind an der Querungsstelle nicht abgesenkt.
- Vom östlichen Gehweg der Sittermannstraße besteht ein 90 m langer Umweg um das Straßenbegleitgrün des Vluynersüdrings, um die Fahrbahn in Richtung Ortszentrum Vluyn zu queren. Dieser Umweg wird von den Fußgängern nicht angenommen. Beobachtet wurden Trampelpfade in Grünstreifen, wobei die Sichtverhältnisse auf den Kfz-Verkehr im nördlichen Vluynersüdring schlecht sind. Auch wurde beobachtet, dass Fußgänger auf der Fahrbahn der Sittermannstraße laufen, um die Fahrbahn des Vluynersüdrings im Kurvenbereich zum Landhaus zu queren. Der gleiche Weg mitten im Knotenpunkt wurde auch in der Gegenrichtung festgestellt.
- Die Sichtverhältnisse zur Querung des Vluynersüdrings sind sowohl für Fußgänger und Radfahrer aus der Sittermannstraße als auch dem Terniepenweg schlecht. Mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Hauptverkehrsstraße besteht eine potenzielle Gefahrenstelle. Eine Unfallhäufung liegt jedoch nicht vor.
- Der Fahrradverkehr befährt den östlichen Vluynersüdring zumeist im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Beim Abbiegen in die Sittermannstraße und die Geradeausfahrt in den Terniepenweg bestehen die bereits beschriebenen schlechten Sichtverhältnisse auf die Nordfahrbahn des Vluynersüdrings. Von Norden benutzen die Radfahrer den westlichen Gehweg und den Umweg über den Terniepenweg, wobei für das Queren der Fahrbahn teilweise waghalsige Sprünge mit dem Fahrrad am Hochbordstein beobachtet wurden.

Insgesamt wird der Knotenpunkt Vluynersüdring / Sittermannstraße / Terniepenweg für die Benutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer negativ beurteilt. Es bestehen schlechte Sichtverhältnisse, weite Umwegnotwendigkeiten und hohe Bordsteine. Sowohl in Hinblick auf die Barrierefreiheit, den Geh-/ bzw. Fahrkomfort als auch in Bezug auf das tatsächliche Verkehrsverhalten der Fußgänger und Radfahrer bestehen Mängel und Probleme.

Geprüft wurden von unserem Planungsbüro die Einrichtung von Querungshilfen (Mittelinseln) und die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes. Die notwendigen Flächen stehen jedoch nicht zur Verfügung. Eine Mittelinsel, abgerückt im östlichen

Vluynr Südring fördert die Fußgängerbeziehung Sittermannstraße – Ortskern Vluyn kaum. Hinzuweisen ist auf die Fußwegebeziehung Sittermannstraße – Im Mühlenwinkel – Pastoratstraße; hier wird bei der Überquerung des Vluynr Südrings eine Mittelinsel angeboten.

Auch unter Berücksichtigung des Privatparkplatzes zwischen Terniepenweg und Sittermannstraße lässt sich nicht der erforderliche öffentliche Straßenraum für die geometrischen Erfordernisse eines Kreisverkehrsplatzes schaffen.

Wird eine umfassende Verkehrssicherheit angestrebt, bleibt die Sicherung des Knotenpunktes Vluynr Südring / Sittermannstraße / Terniepenweg durch eine Lichtsignalanlage. Der Knotenpunkt würde in seiner bestehenden kompakten Form verbleiben. Die Lichtsignalsteuerung könnte mit kurzen Umlaufzeiten (60 bis 75 Sekunden) bei Bedarfsanforderung verkehrsmengenabhängig erfolgen. Die Fahrbahnquerung für Fußgänger würde (auf Anforderung) signalgesichert auf kurzem Wege und barrierefrei erfolgen. Allerdings würde eine LSA auch zu vermehrten Haltevorgängen und Wartezeiten im Kfz-Verkehr führen und die Immissionssituation im Umfeld negativ beeinflussen.

Elektromobilität im Kfz-Verkehr

Durch Elektromobilität im Kfz-Verkehr können Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden. Desto höher der Anteil an Elektrofahrzeugen, desto besser wird die Luftqualitäten. Die Förderung der Elektromobilität bietet sich vor allem dort an, wo Fahrzeuge bereits mit Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Beispielsweise können die Dienstwagen der Stadt oder von anderen Unternehmen elektrisch angetrieben werden, aber auch der ÖPNV kann mit Elektrofahrzeugen betrieben werden. Durch die Förderung der Elektromobilität sollte der Kfz-Bestand und das Kfz-Verkehrsaufkommen in Neukirchen-Vluyn nicht erhöht werden.

Die Elektromobilität kann von der Stadt Neukirchen-Vluyn durch Ladestationen im öffentlichen Raum gefördert werden. Dies sollte auf allen öffentlichen Parkplätzen mit einem größeren Stellplatzangebot geschehen. Im Konzept der Intermodalen Verknüpfungspunkten (siehe **Kapitel 8**) sind entsprechende Empfehlungen enthalten. Mobilitätspunkte mit E-Ladestation im öffentlichen Raum sollen auch in Siedlungen mit einem hohen Anteil von Mehrfamilienhäusern vorgesehen werden. Insbesondere in Mietwohnungsbau werden Probleme gesehen die individuellen Fahrzeuge aufzuladen.

7.2.2 Handlungskonzept

In der nachfolgenden Tabelle werden alle Maßnahmen im Straßennetz für den Kfz-Verkehr zusammenfassend in einem Handlungskonzept dargestellt.

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Querungshilfen				
1	Niederrheinallee	Neubau einer Mittelinsel am Ortseingang Vluyt zur Querung der Niederrheinallee.	LBS NRW	2
2	Lintforter Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Neenrathstraße.	LBS NRW	2
3	Krefelder Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung der Nieper Straße.	LBS NRW	3
4	Krefelder Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Grotfeldsweg.	LBS NRW	2
5	Andreas-Bräm-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Paschenfurth.	LBS NRW	3
6	Andreas-Bräm-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Poststr.	LBS NRW	2
7	Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Mühlenstraße.	LBS NRW	2
8	Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Dongstraße.	LBS NRW	2
9	Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Balderbruchweg.	LBS NRW	2
10	Eyller Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Bergweg.	LBS NRW	2
11	Hans-Böckler-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Laukenstraße.	Stadt	3
Knotenpunkte				
12	Niederrheinallee / Krefelder Straße / Andreas-Bräm-Straße	Umgestaltung zum Kreisverkehr.	LBS NRW	3
13	Tersteegenstraße	Rückbau aller frei laufenden Rechtsabbiegefahrstreifen.	LBS NRW	2
14	Andreas-Bräm-Straße / Geldernsche Straße	Einbindung der Fußgänger und Radfahrer in die Verkehrsführung (Prüfung LSA bzw. Kreisverkehrs).	LBS NRW	3
15	Vluyner Südring	Kreuzungsbereich Sittermannstraße untersuchen (LSA).	Stadt	2

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Sicherung von Sichtverhältnissen				
16	Fritz-Baum-Allee	Ausweisung Parkverbot im Kurvenbereich.	Stadt	1
17	Weistraße / Roosenstraße	Konvexen Spiegel anbringen.	Stadt	1

Tabelle 7-1: Handlungskonzept

8 Intermodale Verknüpfungspunkte

In Deutschland wurden in den letzten Jahren, in Zusammenhang mit dem nachweisbaren Klimawandel, zunehmend Konzepte, die zu einem veränderten Mobilitätsverhalten und letztendlich zu einem „Verkehrswandel“ führen sollen, diskutiert. Politische, gesellschaftliche und technologische Entwicklungen sollen zu einem multimodalen Verkehrsverhalten führen. Eine Person nutzt täglich je nach Situation unterschiedliche Verkehrsmittel (intermodal) oder für einen Weg werden unterschiedliche Verkehrsmittel (multimodal) kombiniert genutzt. Dadurch werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigt. Um das multimodale Denken weiter zu stärken, sind Verknüpfungspunkte bzw. Schnittstellen des Umweltverbundes einzurichten. Intermodale Verknüpfungspunkte sind demnach Stationen, die verschiedene Verkehrsarten (Fuß, Rad, ÖPNV, MIV, Car-Sharing usw.) verbinden. Ziel dabei ist es, eine möglichst nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, indem jedes Verkehrsmittel mit seinen Stärken umwelt- und klimaschonend eingesetzt wird. Die Mobilität der Zukunft besteht aus intelligenten und vernetzten Systemen. Unsere Städte, sowohl in den Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum, müssen demnach umstrukturiert werden, um dauerhaft diese Mobilität der Zukunft zu sichern.¹

Die starke Verbreitung von Smartphones vereinfacht heutzutage die Nutzung und das Abrufen von Echtzeitinformationen. Damit werden neue Möglichkeiten und Alternativen der Mobilität vor allem im Hinblick auf die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel ermöglicht. Das Mobilitätsangebot wird zum Beispiel seit einigen Jahren durch Fahrradverleihsysteme ergänzt. Viele Kommunen verfügen über Car-Sharing-Angebote. Vor allem bei jungen Menschen in Großstädten kann beobachtet werden, dass der dringende Wunsch, einen Pkw zu besitzen, nicht mehr vorhanden ist. Sie wollen einen Pkw lediglich nutzen können. Der vollständige Verzicht auf den Pkw ist bei jungen Erwachsenen in Großstädten nachweisbar. Im ländlichen Raum hingegen besitzen viele Haushalte mindestens zwei Autos, da der ÖPNV meistens nur ein lückenhaftes Angebot bietet.

Bürger sollen über die unterschiedlichen Mobilitätsformen informiert und beraten werden, damit Alternativen geschaffen werden können und insbesondere ein umweltfreundliches, verknüpftes Mobilitätsverhalten angeregt wird. Im Folgenden werden die verschiedenen Mobilitätsformen erläutert:

¹ *Zukunftsnetz Mobilität NRW: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen*

8.1 Mobilitätsformen

Durch die jüngeren Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie, die zum Beispiel Standortsuche und Buchungsmöglichkeiten von Fahrzeugen per Smartphone-Apps ermöglichen oder durch die Weiterentwicklungen neuer Antriebssysteme werden die klimaschonenden Mobilitätsformen unterstützt.

Im Folgenden werden mögliche alternative Mobilitätsangebote zum Pkw aufgezeigt.

Car-Sharing

Beim Car-Sharing werden Fahrzeuge für die gemeinschaftliche Nutzung zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeuge sind entweder auf fest angemieteten Parkplätzen oder im öffentlichen Straßenraum zu finden. Die festen Mietstationen befinden sich meistens an zentralen Orten des öffentlichen Verkehrs wie zum Beispiel an Bahnhöfen, an den Endstationen von Buslinien oder auf zentral gelegenen Parkplätzen die zu Fuß, mit dem Rad sowie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind.. Es gibt unterschiedliche Organisationsformen:

- Das Fahrzeug muss nach der Nutzung wieder an seinen ursprünglichen Standort zurückgebracht werden.
- Der Nutzer gibt im Vorfeld an, an welchem Standort er beabsichtigt das Fahrzeug abzustellen.
- Das Fahrzeug kann innerhalb eines fest definierten Nutzungsgebiet auf jedem freien Parkstand abgestellt werden (Free Floating Car).

Durch das Car-Sharing-Angebot sind viele positive Effekte zu erwarten. Car-Sharing soll zur Verkehrs- und Umweltentlastung und damit zum Wohl der Allgemeinheit beitragen, da sich die Mobilitätskennziffern und Umweltfaktoren verändern bzw. vermindern. Vor allem findet eine Veränderung des Mobilitätsdenkens bei den Car-Sharing Kunden statt. Viele Car-Sharing Kunden brauchen kein eigenes Fahrzeug oder verzichten auf den geplanten Kauf eines (Zweit-) Autos und nutzen dafür den Umweltverbund. Car-Sharing ist somit im Zusammenhang mit der Nutzung der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) sinnvoll. Zudem findet eine Reduzierung der notwendigen Parkflächen statt. Durchschnittlich ersetzt ein Car-Sharing Fahrzeug vier bis acht Privatwagen. Ebenfalls ist eine Reduzierung der CO₂ Belastung durch die Nutzung der Car-Sharing Fahrzeuge zu erwarten. Die Car-Sharing Fahrzeuge haben zu dem einen niedrigeren CO₂-Ausstoß als der Durchschnitt aller zugelassenen Kfz.²

² *Handbuch Carsharing NRW, 2014*

Bike-Sharing (Fahrradverleihstationen)

Bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen werden Fahrräder im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Eingerichtet wird dieses Mobilitätsangebot von Unternehmen, Kommunen und Kommunalverbänden. Leihräder sind entweder im gesamten Stadtgebiet verteilt oder stehen nur in bestimmten Stadtbereichen zur Verfügung. Nach Fahrtende sind die Räder an derselben oder einer beliebigen anderen Kreuzung oder Station innerhalb des Verleihsystems wieder abzugeben. Die Standorte der Leihräder können online oder per App eingesehen werden.



Bild 8-1: Beispiel einer Fahrradverleihstation in Mönchengladbach

Durch viele unterschiedliche Anbieter von Bike-Sharing sind die Tarifsysteme ebenfalls unterschiedlich. Oft ist das Ausleihen für die ersten 30 Minuten kostenfrei. Das Ausleihen funktioniert online oder über eine App. An den Leihstationen identifiziert man sich mit Kundendaten. Online oder per App wird dem Kunden eine Nummer mitgeteilt, mit der das Leihrad freigeschaltet werden kann.

Bei einem stationsfreien Bike-Sharing-System sind die Leihfahrräder mit einem elektronischen Fahrradschloss ausgestattet, das der Kunde entweder mit einer Kundenkarte oder mit dem Smartphone auf- und zuschließen kann.

Im Bereich von Nahversorgungseinrichtungen oder auch im Mittelpunkt eines Wohnquartiers sind Verleihmöglichkeiten für Lastenräder sinnvoll.

Durch öffentliche Fahrradverleihstationen wird ein Verlagerungseffekt von MIV und ÖV auf das Fahrrad angestrebt. Die Fahrradnutzung steigt bei einer optimalen Verfügbarkeit der Leihräder (Beispiel Niederlande). Damit Bike-Sharing erfolgreich ist, sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- Qualitativ hochwertige Räder,
- leichte Zugänglichkeit zu den Verleihstationen,
- einfache, nutzerfreundliche Bedienung,
- hohe Stationsdichte an wichtigen Quell- und Zielorten,
- gute Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt,
- attraktives Tarifsistem.

Bike-Sharing fördert somit die klimaschonende Mobilität und prägt zudem das Stadtbild, denn mehr Menschen auf Fahrrädern machen eine Stadt attraktiver.³

E-Scooter

Ähnlich dem Bike-Sharing können auch Elektro-Roller oder Scooter ein zusätzliches Angebot innerhalb einer vernetzten Mobilität darstellen.

Park-and-Ride-Anlage

Eine Mobilitätsstation kann ebenfalls mit einem Park-and-Ride-Parkplatz verknüpft werden. Der Park-and-Ride-Parkplatz dient zur Anreise mit dem Pkw, um dann auf ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. Bahn oder Schnellbus) umzusteigen. Eine Park-and-Ride-Anlage soll die Fahrt mit dem Pkw unterbrechen, bevor in das Stadtgebiet eingefahren wird bzw. das Ziel erreicht wird.

Bike-and-Ride-Anlage

Die Anfahrt zu einem Verknüpfungspunkt (Bahnhof, Bushaltestelle) wird mit dem Fahrrad zurück gelegt. Mit Hilfe einer Bike-and-Ride-Anlage wird die Möglichkeit gegeben, das Fahrrad am Verknüpfungspunkt abzustellen, um mit dem ÖPNV die Fahrt fortzuführen.

Beispiele für eine Bike-and-Ride-Anlage sind:

- Fahrradabstellanlagen (offene oder überdachte Fahrradständer oder -bügel),
- Fahrradgaragen (abschließbarer Abstellort),
- Fahrradstation (bewachte Abstellanlage mit Dienstleistungen).

³ *Forschungsgesellschaft Mobilität, adfc*

Elektromobilität

Die Elektromobilität ist ein wichtiger Beitrag für nachhaltige und klimaschonende Verkehrssysteme. Zur Elektromobilität zählen sowohl die E-Fahrzeuge, E-Bikes als auch die Lade-Infrastruktur (Ladesäule für den Radverkehr sowie für den Pkw). An den Mobilitätspunkten / -stationen wird die notwendige Ladeinfrastruktur angeboten, um das Fahrrad oder Auto aufzuladen.

8.2 Verknüpfte Mobilitätsformen

Ausgehend von der Struktur der Stadt Neukirchen-Vluyn wurden 3 verschiedene Kategorien der verknüpften Mobilitätsformen⁴ definiert. Die flächenhaft wirksamen Mobilitätspunkte bilden die erste Kategorie, mehrere Mobilitätsstationen die zweite Kategorie, und eine Mobilitätszentrale die dritte Kategorie.

8.2.1 Mobilitätspunkte

Mobilitätspunkte verbinden zu mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander:

- Fußgänger und Pkw in Form von Car-Sharing,
- Fußgänger und Fahrrad in Form von Bike-Sharing,
- Fahrrad und ÖPNV in Form von Bike-and-Ride,
- Pkw und ÖPNV in Form von Park-and-Ride.

und bieten einen Service, wie das Aufladen von Akkus für Elektro-Kfz und Elektro-Bikes bzw. Pedelecs, an.

8.2.2 Mobilitätsstationen

Eine Mobilitätsstation bildet einen Ort, an dem unterschiedliche Verkehrsmittel den Nutzern angeboten werden. An einer Mobilitätsstation stehen Leihfahräder, Car-Sharing Fahrzeuge, Elektroladestationen für Pkw und Fahrräder, Lastenfahräder usw. zur Verfügung. Die Aufgaben, die eine Mobilitätsstation übernimmt, hängen vor allem von der räumlichen Lage ab. Eine Mobilitätsstation ist im ländlichen Raum gänzlich anders zu gestalten als im städtischen Raum. Im städtischen Raum erfüllt sie vor allem die Funktionen des Binnenverkehrs in der Stadt. Im ländlichen Raum hingegen übernimmt eine Mobilitätsstation die Verknüpfung zu den Oberzentren oder in benachbarte Städte und Gemeinden, die sich ebenfalls im ländlichen Raum befinden. Dabei bildet der ÖPNV als Hauptverkehrsmittel die Grundlage einer Mobilitätsstation. Insbesondere im ländlichen Raum führen Mobilitätsstationen zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele. Dies wird erreicht, durch ein Mobilitätsangebot, das den ÖPNV rund um die Uhr ergänzt z.B. (Car-Sharing, Bike-Sharing). Auch im ländlichen Raum kann somit eine lückenlose Versorgung mit Mobilität ohne ein eigenes Auto sichergestellt werden.

⁴ *Handbuchs der kommunalen Verkehrsplanung Band 4*

Eine Mobilitätsstation kann idealerweise einen innovativen Ansatz der ÖPNV-Förderung beinhalten, sowie auch als Station für E-Mobilität genutzt werden. In einer Mobilitätsstation können alle alternativen Mobilitätsformen zum Pkw integriert werden.



Bild 8-2: Beispiel einer Mobilitätsstation in Hesperange (Luxemburg)

8.2.3 Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale bietet als Servicestelle eine persönliche und individuelle Mobilitätsberatung zum Thema nachhaltige Mobilität. Mobilitätszentralen bieten nicht nur Informationen zum öffentlichen Personennahverkehr, sondern auch zu anderen Verkehrsmitteln und Angeboten wie zum Beispiel Car-Sharing-Angebote. Serviceangebote einer Mobilitätszentrale sind unter anderem:

- Verkehrsmittelübergreifende Informationen und Beratung zu allen Verkehrsmitteln der Region,
- Verkauf von Fahrkarten für den lokalen / regionalen ÖPNV / SPNV,
- buchen und koordinieren von Taxi-Fahrten, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mietwagen,
- Service für den motorisierten Individualverkehr, Parken, Straßenzustand und Routen,
- Mobilitätserziehung, Mobilitätsberatung (Schulen, Betriebe) und
- Ideen- und Beschwerdemanagement.

Idealerweise sollte eine Mobilitätszentrale einen Ort haben, der besucht, angerufen und per Mail kontaktiert werden kann. Die Mobilitätszentrale sollte ebenfalls mit Hilfe einer Website online multimodale Informationen zur Verfügung stellen. Die organisatorische und räumliche Unterbringung einer Mobilitätszentrale kann unterschiedlich geregelt werden. Organisatorisch soll die Anbieter von Mobilität und die Stadt zusammenarbeiten (Stadtverwaltung, Kreisverwaltung, Busbetreiber, Service Dienstleister). So kann die Mobilitätszentrale im Rathaus angerichtet werden, in der Service-Stelle des ÖPNV-Betriebes, in Zusammenarbeit mit der Energie- und Verbraucherberatung oder bei einer privaten Einrichtung. Die Präsenz der Mobilitätszentrale ist von hoher Bedeutung. Das Personal sollte folgende Eigenschaften aufweisen:

- Kommunikativ und sozial und
- Ortskenntnisse und Ortsidentifikation.

Mobilitätszentralen erhalten finanzielle Unterstützung von der Bundes- oder Länderebene. Zur Finanzierung kann auf Folgendes zurückgegriffen werden:

- Nutzung von Förderprogrammen bei Investitionen,
- Kostenaufteilung zwischen den Kooperationspartnern,
- einfache Auskünfte sollten in jedem Fall gebührenfrei angeboten werden ggf. geringe Gebühren für umfangreiche Beratung.

8.3 Intermodale Verknüpfungspunkte in Neukirchen-Vluyn

Die Mobilitätspunkte, die Mobilitätsstationen und die Mobilitätszentrale sind wesentliche Maßnahmen des vorliegenden klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes. Mit Hilfe von Intermodalen Verknüpfungspunkten kann es gelingen, durch eine sinnvolle Verknüpfung von Verkehrssystemen, Wegeketten zu verbessern und somit die Gesamtmobilität zu erhöhen.

Für erfolgreiche Intermodale Verknüpfungspunkte ist folgendes zu berücksichtigen:

- Fehlende Kompetenzen und Erfahrungen von potentiellen Nutzern sind zu beseitigen.
- Der Umstieg zwischen den Wegeketten und Verkehrsmitteln ist so einfach wie möglich zu gestalten, sodass für die Kunden kein Zusatzaufwand entsteht.
- Faire Preise und es sollte eine Mobilitätskarte für die Nutzung aller Verkehrsmittel der Intermodalen Verknüpfungspunkten geben.
- Das Design der Mobilitätszentrale, der Mobilitätsstation sowie der Mobilitätspunkte ist so zu gestalten, dass ein Wiedererkennungswert besteht.

Kategorie 1: Mobilitätspunkte

Es werden mögliche Standorte aufgezeigt, die nur über ein einzelnes Verkehrsangebot verfügen und daher als Mobilitätspunkt bezeichnet werden. Die Stadt Neukirchen-Vluyn wurde daraufhin untersucht, ob die ÖPNV-Haltestellen mit ausreichend kurzen Wegen erschlossen sind. Die Bereiche die diesbezüglich Mängel aufweisen, wurden als Standort für einen Mobilitätspunkt ausgewählt, der diesen Mangel ausgleichen soll. Mobilitätspunkte bilden auch Standorte, die hochfrequentiert sind.

In der Stadt Neukirchen-Vluyn sind im Idealfall im gesamten Stadtgebiet Fahrradverleihstationen einzurichten, sodass die Fahrradverleihstationen fußläufig schnell erreichbar sind. Anzustreben ist eine Zusammenarbeit mit dem Kreis Wesel oder einer bzw. mehrerer Nachbarstädten z.B. Moers und /oder Kamp-Lintfort.

In den Wohngebieten der Stadt Neukirchen-Vluyn bietet es sich an, neben den klassischen Fahrrädern auch Lastenräder für die Bewohnern zur Verfügung zu stellen.

An folgenden Standorten sind Fahrradverleihstationen möglich:

- An zentralen Punkten: z.B. Vluynner Platz, Leineweberplatz, Am Friedhof, Freizeitpark Klingerhuf, Schulzentrum, Sparkasse Neukirchen, Sparkasse Bendschenweg, Hindenburgplatz, Halde Norddeutschland.
- An zentralen Bushaltestellen: z.B. Vluynner Platz, Dicksche Heide, Neukirchen Sparkasse, Hochkamerstraße, Rayen (Geldernscher Straße), Niep (Krefelder Straße).
- In Wohngebieten: z.B. Terniepenweg Sittermannstraße, Im schönen Winkel, Feldstraße, Etzoldstraße, Dicksche Heide, Jahnstraße, Dürerstraße, Falkenstraße, Waisenhausstraße, Ernst-Moritz-Arndt-Straße.
- In Gewerbegebieten: z.B. Trox, Gewerbegebiet Inneboltstraße, Gewerbegebiet Neukirchen Nord.

Zur Förderung der E-Mobilität sind zu der bestehenden Ladesäule an dem Leineweberplatz weitere einzurichten. Ladesäulen für E-Autos sind an folgenden Standorten möglich:

- An zentralen Parkplätzen: z.B. Parkplatz Rossmann in Neukirchen.
- In Verbindung mit dem Einzelhandel: z.B. Parkplatz Edeka, Parkplatz Aldi.
- In Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern: z.B. Humboldtstraße, Etzoldstraße, Richard-Wagner-Straße, Wicherstraße.
- In Gewerbegebieten: z.B. Vluyn Trox, Gewerbegebiet Inneboltstraße, Gewerbegebiet Neukirchen Nord.

Ladesäulen für E-Bikes können an folgenden Standorten eingesetzt werden:

- In der Fußgängerzone: z.B. Vluynner Platz, Leineweberplatz, Hochstraße.
- In Verbindung mit dem Einzelhandel: z.B. Parkplatz Edeka, Parkplatz Aldi.
- An den zentralen Bushaltestellen: z.B. Vluynner Platz, Dicksche Heide, Rathaus, Sparkasse, Rayen, Hochkamer, Niep.
- In Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern: z.B. Humboldtstraße, Etzoldstraße, Richard-Wagner-Straße, Wickerstraße.
- In Gewerbegebieten: z.B. Vluyn Trox, Gewerbegebiet Inneboltstraße, Gewerbegebiet Neukirchen Nord.

Bei der Umsetzung des VEP 2004 wurde bereits an Haltestellen entlang der Niederrheinallee Fahrradabstellanlagen geschaffen. Das bestehende Bike-and-Ride-Angebot ist um folgende Standorte zu ergänzen:

- Bushaltestelle Rayen,
- Bushaltestelle Hochkamer,
- Bushaltestelle Niep.

Kategorie 2: Mobilitätsstationen

Für die Mobilitätsstandorte wurden alle ÖPNV-Haltepunkte im Bestand sowie die künftigen auf ihre Verknüpfungsauswirkung untersucht. Ausgehend vom Aufbau der Stadt Neukirchen-Vluyn soll in den Stadtteilen Neukirchen, Vluyn und im Entwicklungsgebiet Niederberg / Dicksche Heide jeweils eine Mobilitätsstation eingerichtet werden. Für die Mobilitätsstationen bietet sich vor allem die zentrale Achse aller Verkehrsmittel an, hier die Niederrheinallee. Sie bildet sowohl für den Fahrradverkehr, ÖPNV als auch für den MIV eine Hauptachse.

Als Standorte werden in Vluyn der Leineweberplatz und alternativ der Springenweg im Einzugsbereich zur Niederrheinallee und in Neukirchen der Denkmalplatz an der Andreas-Bräm-Straße oder alternativ der Parkplatz an der Sparkasse Poststraße bzw. Niederrheinallee als sinnvoll erachtet. Im Entwicklungsgebiet Niederberg / Dicksche Heide bietet sich die Einrichtung einer Mobilitätsstation auf der Südfläche Niederberg in Nachbarschaft zur bestehenden Bushaltestelle an. Folgendes ist bei der Einrichtung einer Mobilitätsstation zu beachten:

- Alle Standorte sind einheitlich nach den Empfehlungen im „Handbuch Mobilitätsstation NRW“ zu gestalten.
- Festlegung der Ausstattung der einzelnen Mobilitätsstationen.
- Individuelle Gestaltung der Ausstattung.
- Installation der Mobilitätsstationen (eventuell Grunderwerb notwendig).

- Ausweisung von den Hauptverkehrsstraßen.

In Vluyn lässt sich eine Mobilitätsstation relativ einfach herrichten. Bereits zum Analysezeitraum stehen den Bürgern von Neukirchen-Vluyn einzelne Mobilitätsformen zur Verfügung. Ein Car-Sharing Fahrzeug befindet sich am Platz am Museum, eine E-Ladesäule befindet sich am Leineweberplatz und Fahrradabstellanlagen sind am Vluynner Platz vertreten (siehe **Bild 8-2**). Eine Bündelung der einzelnen Mobilitätsformen an einem Standort stellt eine Mobilitätsstation dar. Die Mobilitätsstation ist idealerweise durch weitere Mobilitätsformen wie Bike-Sharing zu ergänzen und als solche deutlich zu kennzeichnen.

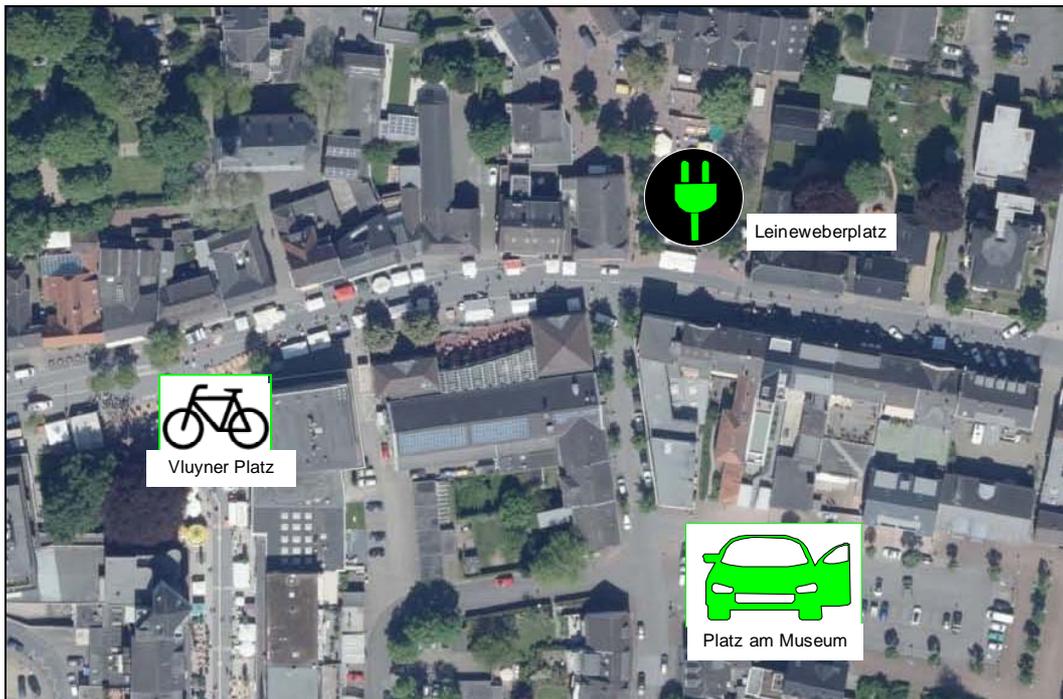


Bild 8-2: Mobilitätspunkte in Vluyn

Im Ortsteil Neukirchen ist zum Analysezeitraum ein Car-Sharing Fahrzeug am Rathaus vorhanden. Auch hier ist es sinnvoll das Car-Sharing Fahrzeug an den Standort der Mobilitätsstation zu verlagern (Denkmalplatz bzw. Sparkasse). Die Mobilitätsstation ist durch weiterer Mobilitätsformen (Ladesäule, Bike-Sharing usw.) zu erweitern.

Im Entwicklungsgebiet Dicksche Heide / Niederberg kann die Einrichtung einer Mobilitätsstation bereits während des Planungsprozesses für die Südfläche-Niederberg erfolgen.

Zusammenfassend sind die Standorte der bestehenden Car-Sharing Fahrzeuge zu den Mobilitätsstationen zu verlagern. In Zusammenarbeit mit dem Car-Sharing Anbieter Ford und der NIAG sollte das Potential zum Beispiel durch Testtage gefördert werden.

Ein Fahrradverleihsystem ist ebenfalls ein fester Bestandteil einer Mobilitätsstation. An den Mobilitätsstationen sind neben den klassischen Fahrrädern auch E-Bikes zu verleihen. Mit einem E-Bike sind längere Strecken schneller zu bewältigen. Für den Pendlerverkehr besteht somit die Möglichkeit von einer Mobilitätsstation, mit dem E-Bike bei gutem Wetter, in die Nachbarstädte komfortabel zu radeln.

Kategorie 3: Mobilitätszentrale

Als Standort für die Mobilitätszentrale bietet sich das zentral gelegene Rathaus in Neukirchen an (siehe auch **Kapitel 9**).

In ihrer ersten Ausbaustufe wird eine Mobilitätszentrale für Neukirchen-Vluyn nicht mit einer täglichen Präsenz zu betreiben sein, sodass sich die Kooperation mit anderen Beratungseinrichtungen anbietet. Ein Mindestangebot stellt ein Beratungsangebot vor Ort an einen Vor- oder Nachmittag dar sowie eine E-Mail-Erreichbarkeit bzw. über eine App. Zusätzlich sind Beratungstermine beispielsweise in Schulen und in Betrieben umzusetzen.

Auch ist eine kleine oder mittlere Kommune im ländlichen Raum mit einer eigenen Mobilitätszentrale zumindest in der 1. Ausbaustufe überlastet. Es bietet sich an, dass benachbarte Städte zusammen diese Dienstleistung anbieten (z.B. Neukirchen-Vluyn und Kamp-Lintfort und / oder Moers) oder die Einrichtung wird vom Kreis Wesel oder der NIAG angeboten.

Als Instrument zur Etablierung einer Mobilitätszentrale kann das vom Kreis Wesel erarbeitete Mobilitätskonzept gelten, mit dessen Bearbeitung 2019 begonnen wurde.

Das **Bild 8-3** zeigt mögliche Standorte für die verschiedenen Mobilitätsformen in Neukirchen-Vluyn.

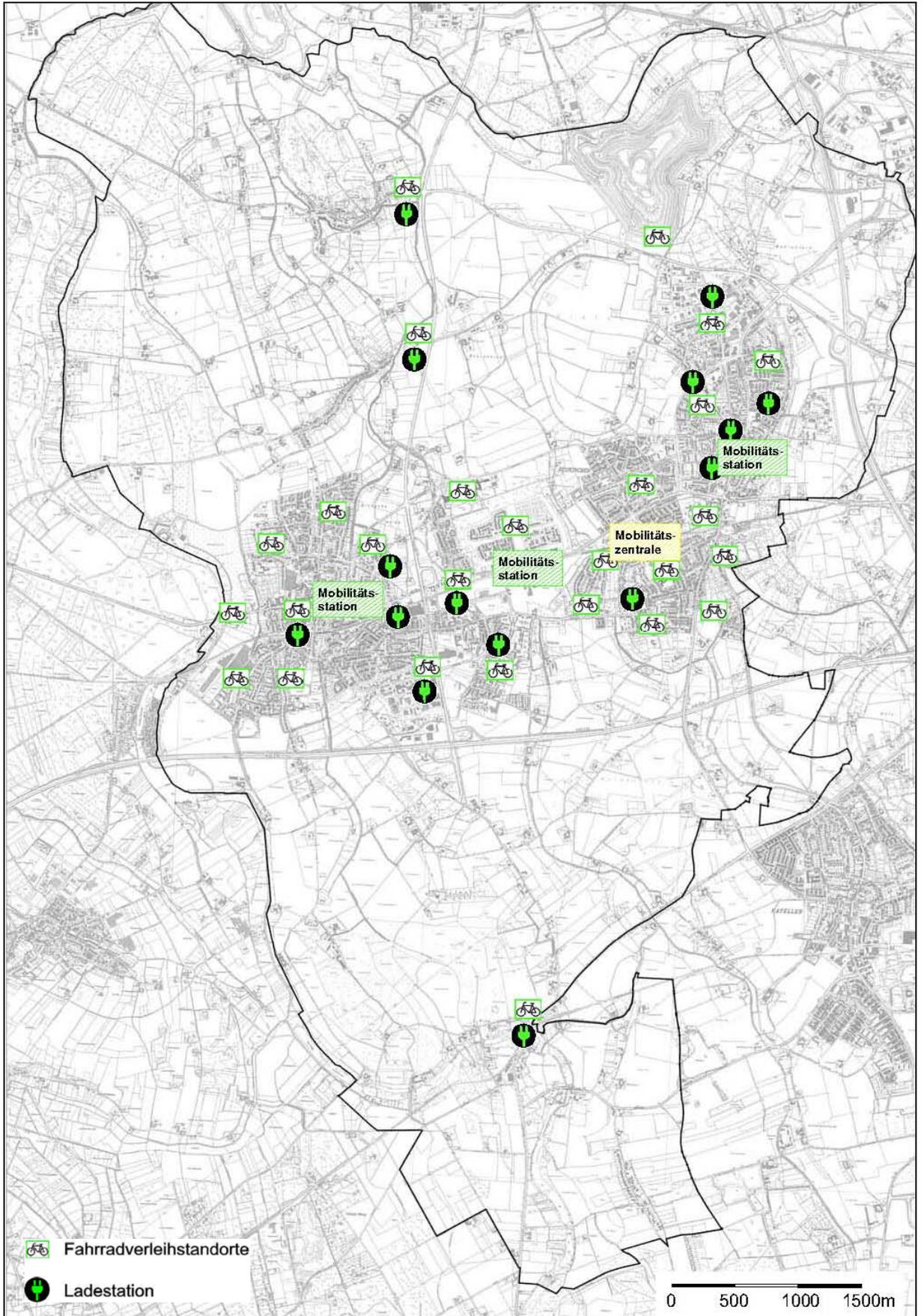


Bild 8-3: Mögliche Standorte für Mobilitätsformen

8.4 Maßnahmen

Die Maßnahmen zu den intermodalen Verknüpfungspunkten sind in der nachfolgenden **Tabelle 8-1** zusammenfassend dargestellt.

Stadtteil	Ort	Maßnahmen
Neukirchen	Denkmalplatz oder Sparkasse	Einrichtung einer Mobilitätsstation
Neukirchen	Im Rathaus	Einrichtung einer Mobilitätszentrale
Neukirchen	Denkmalplatz oder Sparkasse	Förderung Car-Sharing: Bestehendes Car-Sharing Fahrzeug ist zur Mobilitätsstationen zu verlagern.
Vluyn	Leineweberplatz oder Springenweg	Einrichtung einer Mobilitätsstation
Vluyn	Leineweberplatz oder Springenweg	Förderung Car-Sharing: Bestehendes Car-Sharing Fahrzeug ist zur Mobilitätsstation zu verlagern.
Niederberg / Dicksche Heide	Südfläche Niederberg	Einrichtung einer Mobilitätsstation
Neukirchen-Vluyn	Im gesamten Stadtgebiet	Einrichtung Fahrradverleihstationen
Neukirchen-Vluyn	Im gesamten Stadtgebiet	Bike-and-Ride fördern
Neukirchen-Vluyn	Im gesamten Stadtgebiet	Einrichten Ladesäulen

Tabelle 8-1: Maßnahmen

8.5 Handlungskonzept

In diesem Kapitel wurden für die Stadt Neukirchen-Vluyn Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung ein Umdenken bei den Bürgern der Stadt Neukirchen-Vluyn bewirken können. Viele dieser Maßnahmen bedürfen einer längeren Vorplanung und höherer finanzieller Mittel.

Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert. Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Die folgende **Tabelle 8-2** listet die Maßnahmen.

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbaulast-träger	Priorität
Mobilitätszentrale				
1	Rathaus	Einrichtung einer Mobilitätszentrale. <ul style="list-style-type: none"> • Präsenz vor Ort 1 mal wöchentlich (2-4 Stunden) • E-Mail bzw. über eine App erreichbar 	Stadt / Kreis Wesel+ Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätsstation				
2	Denkmalplatz oder Sparkasse	Einrichtung einer Mobilitätsstation. <ul style="list-style-type: none"> • bestehendes Car-Sharing Fahrzeug • 1 Ladesäule für E-Auto • 3 Ladesäulen fürs E-Bike • Bike-and-Ride / Fahrradboxen • 3 Leihräder 	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
3	Leineweberplatz oder Springenweg	Einrichtung einer Mobilitätsstation. <ul style="list-style-type: none"> • bestehendes Car-Sharing Fahrzeug • 1 Ladesäule für E- Auto • 3 Ladesäulen fürs E-Bike • Bike-and-Ride / Fahrradboxen • 3 Leihräder 	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
4	Südfläche Niederberg	Einrichtung einer Mobilitätsstation. <ul style="list-style-type: none"> • 1 Car-Sharing Fahrzeug • 1 Ladesäule fürs Auto • 3 Ladesäulen fürs E-Bike • Bike-and-Ride / Fahrradboxen • 3 Leihräder • eventuell Park and Ride (Im Zuge der Planungen des Südfläche Niederbergs)	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätspunkte				
5	Im gesamten Stadtgebiet	Einrichtung Fahrradverleihstandorte	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
6	Im gesamten Stadtgebiet	Einrichtung Ladesäulen	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
7	Rayen	Einrichtung Bike-and-Ride	Stadt	2
8	Hochkamer	Einrichtung Bike-and-Ride	Stadt	2
9	Niep	Einrichtung Bike-and-Ride	Stadt	2

Tabelle 8-1: Handlungskonzept

9 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement umfasst das Vorhaben und die Maßnahmen, die Bürger dazu zu bewegen, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Mobilität entsteht aus dem Bedürfnis heraus, sich zu bewegen. Im Sprachgebrauch ist der Begriff „Mobilität“ sehr positiv behaftet – jeder möchte mobil sein. Im Gegensatz dazu zeichnet der Begriff „Verkehr“ ein eher negatives Bild von zum Beispiel Stau, überfüllten Innenstädten und Luftverschmutzung. Jedoch gehen diese Begriffe Hand in Hand, da Verkehr Mobilität ermöglicht und gleichzeitig die Folge davon ist.

Die individuelle Entscheidung über die Nutzung von Verkehrsmitteln wird von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt, unter anderem durch äußere Zwänge (z.B. kein Pkw vorhanden), subjektive Gründe (Einstellungen und Gewohnheiten), Kenntnisse über das Verkehrssystem (ÖPNV-Angebot, Radwegenetz, Parkplatzsituation, ...) und natürlich auch Kostengründe. Grundsätzlich lassen sich drei Ausprägungen hinsichtlich der Wahl zwischen der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Pkw unterscheiden:

- **ÖPNV-Gebundenheit**: Der Verkehrsteilnehmer ist aufgrund objektiver Zwänge oder subjektiver Gründe auf die Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittels angewiesen.
- **Wahlfreiheit**: Der Verkehrsteilnehmer hat die Möglichkeit der Wahl zwischen mehreren Verkehrsmitteln, führt einen Vergleich der Qualitätsmerkmale der Verkehrsmittel durch und bewertet diese subjektiv.
- **Pkw-Gebundenheit**: Der Verkehrsteilnehmer ist aufgrund objektiver Bedingungen oder subjektiver Gründe auf die Benutzung des Pkw festgelegt.

Nach den Erkenntnissen der Verkehrsursachenforschung kann man davon ausgehen, dass etwa 50 % der Bevölkerung zu den „Wahlfreien“ gehören, in Großstädten etwa 10 % (im ländlichen Raum etwa 3 %) an den öffentlichen Personennahverkehr und rund 40 bis 50 % an das Auto „gebunden“ sind. Der hohe Anteil der „Wahlfreien“ zeigt, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung nicht unabänderlich ist, sondern durch geeignete Maßnahmen gezielt beeinflusst werden kann.

Bei der wahlfreien Bevölkerung hängt die Wahrscheinlichkeit, das eine oder andere Verkehrsmittel zu nutzen, von persönlichen Fähigkeiten und Ressourcen, von persönlichen Wertesystemen und Einstellungen ab. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, die wahlfreien Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen und den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten.

Mobilitätsmanagement versteht sich als Ergänzung zu infrastrukturellen, technischen und ordnungspolitischen Maßnahmen zur Umsetzung von umweltfreundli-

chen Leitbildern. Durch frühzeitiges Mobilitätsmanagement kann Verkehr verlagert und sogar vermieden werden.

Um geeignete Maßnahmen vornehmen zu können, müssen verkehrsverursachende Einrichtungen wie z.B. Betriebe, Schulen und Wohnungsunternehmen mit Verkehrsbetrieben und Kommunen kooperieren.

Mobilitätsmanagement arbeitet mit eher weichen Maßnahmen wie Information, Kommunikation und Marketing. Damit diese greifen, müssen entsprechende bauliche Anlagen wie bspw. ein ÖPNV-System oder ein Fahrradwegenetz vorhanden sein.¹

9.1 Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation

Die Präsentation der Mobilitätsmöglichkeiten in der Öffentlichkeit soll umfassend informieren und überzeugend werben. Neben der Werbung sind die Bereiche Mobilitätsangebot, Tarif und Vertrieb von entscheidender Bedeutung für eine gute Resonanz.

Durch Öffentlichkeitsarbeit können insbesondere Personen der Gruppe der „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer, die nicht aus objektiven oder subjektiven Gründen auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind, für Verkehrsmittel des Umweltverbundes gewonnen werden. Zu der Gruppe der „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer gehören:

- Verkehrsteilnehmer, die das Auto benutzen, obwohl andere Verkehrsmittelangebote von akzeptabler Qualität zur Verfügung stehen,
- Verkehrsteilnehmer, die bestimmte Reiseziele, -routen und -zeiten wählen, obwohl ökologisch weniger problematische Alternativen vorhanden sind.

Die vermeintlichen Zwänge zur Nutzung des Autos, die zum Teil nur Scheinzwänge sind und die dahinter liegenden Bedingungen und Motive müssen in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden. Die Wahlmöglichkeiten und die Vorteile anderer Verkehrsmittel müssen bekannt gemacht werden. In den meisten Fällen kann eine Verhaltensänderung allein durch eine bessere Kommunikation und Information der Bürger erfolgen.

Zu empfehlen ist, eine Beratungsstelle / Mobilitätszentrale rund um das Thema Mobilität in Neukirchen-Vluyn einzurichten. (siehe auch **Kapitel 8**). Dort können sich alle Verkehrsteilnehmer, die mobil sind, um zur Arbeit, zum Einkauf und auch Verkehrserzeuger (z.B. Verwaltungseinrichtungen, Betriebe, und Schulen,...) über die vorhandenen Angebote der Stadt Neukirchen-Vluyn informieren

¹ *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Strategien, Konzepte, Maßnahmen für integrierte und nachhaltige Mobilität, Ordner 1 Kapitel 1.2 Mobilitätsmanagement: ein Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität, U. Reutter*

lassen (Car-Sharing, Bike-Sharing etc.). Maßgeblich ist dabei eine umfassende Information zu den einzelnen alternativen Mobilitätsangeboten zum Pkw in Neukirchen-Vluyn. Zu den Aufgaben einer Mobilitätsberatung können gehören:

- die allgemeine Information über die Mobilitätsmöglichkeiten in Neukirchen-Vluyn,
- Erläuterung des ÖPNV-Angebotes,
- Routenplanungen,
- Ticketverkauf,
- Bildung von Fahrgemeinschaften (Car-Pooling),
- Erläuterung des Car-Sharing- Angebotes und
- Beratung im Tourismus- und Freizeitverkehr.

Die Mobilitätsberatung sollte sowohl von zuhause aus in Anspruch genommen werden können (Internetseite, App) als auch eine mit Personal besetzte Anlaufstelle (z.B. im Rathaus) bieten. Träger der Mobilitätsberatung kann die Stadt, der Verkehrsbetrieb oder auch ein Verein sein. Darüber hinaus ist es auch denkbar, im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes für den Kreis Wesel die Einrichtung einer kreisweiten Mobilitätsberatung zu initiieren.

9.2 Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement findet eher auf der strategischen als auf der operativen Ebene statt. Die Aufgaben der Kommune bestehen darin, Mobilitäts-Beratungskonzepte zu entwickeln und zu unterstützen und mit Betrieben, Schulen, Wohnungsunternehmen etc. zu kooperieren, um Mobilitätsmanagement zu ermöglichen und zu fördern. Dies wird durch einen ernannten Mobilitätsmanager umgesetzt. Das Interesse bei möglichen Akteuren ist durch Öffentlichkeitsarbeit zu fördern und die Motivation kann durch Förderprogramme und Wettbewerbe gesteigert werden. Ziel ist es, effiziente und umweltfreundliche Mobilität in der Kommune zu steigern und den Pkw-Verkehr und die klimaschädlichen Auswirkungen (z.B. CO₂- Emissionen) zu reduzieren.

In dem im September 2012 vom Bundeskabinett beschlossenen Nationalen Radverkehrsplan 2020 heißt es: „Zusammen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV sowie den Verkehrsunternehmen sind die Kommunen darüber hinaus aufgefordert, möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu soll ein kommunales Mobilitätsmanagement eingeführt werden, das als Querschnittsaufgabe in den Kommunalverwaltungen verankert ist.“²

² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, 2. Aufl., Berlin 2012, S. 53

Das Kommunale Mobilitätsmanagement der Stadt Neukirchen-Vluyn sollte daher auch in der kommunalen Verkehrsplanung und Stadtentwicklungsplanung integriert werden, um langfristig den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Kommunales Mobilitätsmanagement wird noch effizienter, wenn auch regional mit weiteren Kommunen kooperiert wird.³ Für die angehörige Gemeinde Neukirchen-Vluyn bietet sich die Kooperation mit benachbarten Kommunen (z.B. Kamp-Lintfort und / oder Moers) oder dem Kreis Wesel, der NIAG an, um diese Beratungstätigkeiten personell und finanziell leisten zu können.

Ein Baustein für das kommunale Mobilitätsmanagement wäre die Einführung bzw. Erweiterung eines Neubürgerpaketes in der Stadt Neukirchen-Vluyn. Neubürger stellen eine ideale Zielgruppe für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements dar. Beim Umzug in eine neue Stadt müssen Wege und Verkehrsmittel neu überdacht und geplant werden. Beim Neubürgermarketing erhalten Bürger bei ihrer Ummeldung im Bürgerbüro ein Neubürgerpaket, das Broschüren und Informationen zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, Radwegekarten, Schnuppertickets und evtl. Gutscheine zur Nutzung des ÖPNV enthalten kann. Bei den Neubürgern bestehen noch keine Gewohnheiten und es fällt somit einfacher, bei rechtzeitiger Information Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen und / oder auf einen Zweitwagen zu verzichten.

Auch die Intermodalen Verknüpfungspunkte in Neukirchen-Vluyn sind durch das kommunale Mobilitätsmanagement auszubauen und zu fördern. Dazu zählt zum Beispiel die Einführung eines Tickets, mit dem alle Verkehrsangebote Bus / Bahn / Taxi / Car-Sharing / Bike-Sharing genutzt werden können. Durch ein Mobilitätsticket wird die Hemmschwelle einer flexiblen Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln gesenkt. Die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems (siehe **Kapitel 8**) in Neukirchen-Vluyn wäre ebenfalls wünschenswert.

9.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement beschreibt die Vorhaben und die Maßnahmen, um die Wege der Beschäftigten von und zur Arbeitsstelle und Dienstfahrten effizienter und ressourcenschonender zu gestalten. Ziel ist es, Fahrgemeinschaften zu bilden und umweltfreundliche Verkehrsmittel für die Pendelstrecke zu nutzen. Durch entsprechende Information der Beschäftigten und ein attraktives Angebot soll dies realisiert werden.

Eine Reduktion der Pkw-Fahrten von und zur Arbeitsstelle hat viele Vorteile sowohl für Arbeitnehmer als auch für Arbeitgeber. Der CO₂-Ausstoß und der Treibstoffverbrauch und die damit verbundenen Kosten werden eingespart. Es werden

³ *Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz, Klimaschutz und Mobilität, Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Kapitel „Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz“, M. Stiewe, D. Wittowsky*

weniger Dienstwagen und Stellplätze benötigt, wodurch Betriebs- und Instandhaltungskosten eingespart werden können. Durch die Erhöhung der zurück gelegten Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird die Fitness der Mitarbeiter gesteigert, Stress abgebaut und die Gesundheit gefördert. Das Betriebsklima wird durch die Bildung von Fahrgemeinschaften verbessert.

Die Kommune kann als Arbeitgeber von zahlreichen Beschäftigten als Vorbild fungieren und betriebliches Mobilitätsmanagement im eigenen Haus praktizieren.⁴

Entsprechende Maßnahmen können ein Jobticket, eine fahrradfreundliche Infrastruktur sowie Duschen und Umkleiden am Betriebsstandort, Home-Office, Dienstfahräder, Fahrgemeinschaftsbörsen, Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ und eine individuelle Mobilitätsberatung sein. Nicht jede Maßnahme lässt sich in jedem Unternehmen umsetzen. Abhängig vom Standort des Betriebes, der Anbindung an den ÖPNV und der Beschäftigtenzahl und deren Wohnorte sind entsprechende Maßnahmen auszuwählen.

Bestandsaufnahme der Mobilität

Die Entwicklung beginnt mit einer Bestandsaufnahme wobei die vorhandene Infrastruktur und mögliche Potenziale betrachtet werden. Des Weiteren werden Workshops und Mobilitätsanalysen durchgeführt, bei der die Mitarbeiter hinsichtlich ihrer Arbeitswege, Fortbewegungsmöglichkeiten und Ressourcen befragt und somit erstmals für die Wahl ihres Verkehrsmittels sensibilisiert werden. Die ermittelten Erkenntnisse zu den Arbeitswegen und Wohnorten der Mitarbeiter decken Möglichkeiten von Fahrgemeinschaften oder dem Interesse an einem Job-Ticket auf.

Individuelle Mobilitätsberatung

Die wichtigste Betriebliche Mobilitätsmaßnahme ist die individuelle Mobilitätsberatung. An jedem Betriebsstandort liegen andere Voraussetzung für Mobilitätsmanagementmaßnahmen vor. Die Anbindung an den ÖPNV, die Unternehmensgröße und die Motivation der Mitarbeiter sind entscheidende Faktoren. Der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e.V. (B.A.U.M.) setzt mit dem Projekt „Mobil.Pro.Fit.“ ein Konzept um, mit dem die Verbindung zwischen kommunalen Klimaschutzstrategien und betrieblichem Mobilitätsmanagement hergestellt wird. Das Projekt hat sich zum Start 2014 zum Ziel gesetzt, in 11 Regionen mit 160 Betrieben individuelle Mobilitätskonzepte mit Hilfe von erfahrenen Mobilitätsberatern zu erarbeiten.

⁴ *Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz, Klimaschutz und Mobilität, Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Kapitel „Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz“, M. Stiewe, D. Wittowsky*

Bei der individuellen Mobilitätsberatung haben u.a. bereits der DRK-Kreisverband Bottrop e.V., die Ruhruniversität Bochum und der Ruhrverband teilgenommen. Bei erfolgreicher Teilnahme an dem Projekt erhält das Unternehmen eine Zertifizierung.

Job-Ticket

Ein Job-Ticket ist ein ÖPNV-Ticket, das durch einen Betrieb an die Mitarbeiter ausgegeben werden kann. Bei großen Betrieben kann durch das Abnehmen einer Großzahl von ÖPNV-Tickets ein Preisnachlass beim Anbieter erzielt werden. Diesen Preisnachlass können die Unternehmen an ihre Mitarbeiter weitergeben, oder es noch weiter subventionieren, um größere Effekte zu erzielen. Ziel ist es, dass mehr Mitarbeiter mit dem ÖPNV zur Arbeit pendeln, anstelle den eigenen Pkw zu nutzen.

Fuhrpark und Dienstreisen

Weiterhin wird der Fuhrpark und die Dienstreisen analysiert und optimiert. Es kann sich anbieten Car-Sharing-Angebote wahrzunehmen, anstatt den eigenen betrieblichen Fuhrpark auszubauen. Zusätzlich können Spritspar- und Fahrsicherheitstrainings erfolgen, um eine umweltschonende Fahrweise zu vermitteln. Außerdem kann es häufig sinnvoll sein Telefon- oder Videokonferenzen zu führen, anstatt eine Dienstreise zu vollziehen.

Kampagnen und Aktionen

Die Stadt Neukirchen-Vluyn nimmt beispielsweise seit 2016 am Stadtradeln teil, solche Aktionstage können das Überdenken des eigenen Mobilitätsverhalten anregen. Weitere Aktionstage wären „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Elektromobilität zum Anfassen“.

9.4 Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement bezeichnet das Vorhaben und die Maßnahmen, um Schüler für den Schulweg von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln oder dem Fußweg zu überzeugen. Ziel ist es, den Hol- und Bringverkehr mit dem elterlichen Pkw zu reduzieren und damit die Mobilität von Kindern und Jugendlichen sicherer, umweltfreundlicher, nachhaltiger und gesünder zu gestalten.

Der Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem Pkw stellt einen Teufelskreis dar. Aus Angst vor Unfällen werden Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht. Dadurch erhöhen sich das Verkehrsaufkommen und die Unfallwahrscheinlichkeit im Umfeld der Schule. Infolgedessen wird die Angst vor Verkehrsunfällen noch höher und noch mehr Kinder werden mit dem Pkw zur Schule gebracht. Schulisches Mobilitätsmanagement soll diesen Kreis durchbrechen.

Werden Kinder bereits in jungen Jahren an das Zufußgehen, das Radfahren oder den ÖPNV gewöhnt, wirkt sich dies positiv auf das Mobilitätsverhalten im späte-

ren Leben aus, wohingegen sich die Beförderung von Kindern mit dem Pkw negativ auf die Gesundheit und die Beweglichkeit auswirkt. Außerdem erlernen sie nicht, sich im Straßenverkehr angemessen und sicher zu verhalten, was mangelnde Selbstständigkeit zur Folge hat.

Um das Mobilitätsverhalten von Eltern und Kindern positiv zu beeinflussen, kann eine Vielzahl von Maßnahmen an den Schulen von Neukirchen-Vluyn angewandt werden. Um das Zufußgehen zu stärken, können Schulwege besser organisiert und optimiert werden (Schulwegpläne). Kampagnen wie „Walk To School Today“ können dabei helfen, sich mit dem Fußweg zur Schule auseinanderzusetzen. Gefahrenstellen auf dem Schulweg können durch eine „Schulweg-Safari“ erkannt und erörtert werden. Schulkinder können Geh- oder Radfahrgemeinschaften bilden, um die Sicherheit und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken (Walking Bus). An den Schulen in Neukirchen-Vluyn ist sicher zu stellen, dass ausreichend witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen. Verkehr-Aktionstage mit bspw. Fahrradparcours können die Nutzung des Fahrrads steigern. Für Schulkinder, die mit dem Bus anreisen, hat sich das Schoko-Ticket bereits seit vielen Jahren etabliert und ermöglicht Schülern die kostengünstige Nutzung des ÖPNV. Das Einbringen von autofreien Schultagen ist hilfreich, um alte Gewohnheiten zu überdenken und mögliche Alternativen zu finden.

Es ist nicht vermeidbar, dass Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht werden. Für diesen Fall sind Hol- und Bringzonen im Nahbereich der Schulen in Neukirchen-Vluyn einzurichten, an denen Eltern die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen diese sicher aussteigen lassen können. Damit soll vermieden werden, dass sich unmittelbar vor der Schule ein Verkehrschaos entwickelt und Kinder im Straßenverkehr durch „Elterntaxis“ gefährdet werden.

In Vluyn an der Pestalozzi-Grundschule ist eine Hol- und Bringzone als Pilotprojekt bereits während der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes in Zusammenarbeit mit der Stadt Neukirchen-Vluyn in Betrieb genommen worden. Für die weiteren Schulen in Neukirchen-Vluyn sind Hol- und Bringzonen entsprechend den Vorgaben einzurichten.

Die Nutzung der Hol- und Bringzonen können unterstützt werden durch schulische Mobilitätserziehungsprogramme wie z.B. dem „Verkehrszähmer“. Im Rahmen dieses Programms sollen Kinder im Dialog mit ihren Eltern deutlich machen, dass sie nicht mehr mit dem Pkw zur Schule gebracht werden wollen, da sie auf dem Schulweg Freunde treffen und die Umwelt erleben können. Ein selbstständig zurückgelegter Schulweg wird zu einem wertvollen Erlebnis.⁵

⁵ https://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_9063_1.PDF?1453100777

Zu empfehlen ist das Programm „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, welches ein Zusammenspiel aus Schulwegplänen, dem Verkehrszähler-Programm und dem Einrichten von Hol- und Bringzonen darstellt.⁶

Für eine gute Umsetzung der Maßnahmen ist eine Kooperation der verschiedenen Akteure auf kommunaler Ebene unverzichtbar.⁷



9.5 Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen für Bewohner von bestimmten Wohnquartieren, die durch Kooperation von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern bereitgestellt werden. Ziel ist es, Bewohner eines Wohnquartiers dazu zu bringen, Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen und den eigenen Pkw stehen zu lassen, bzw. sich keinen Zweitwagen anzuschaffen.

Rund 85 % aller Wege beginnen oder enden an der Wohnung⁸. Dort wird die Entscheidung für das bevorzugte Verkehrsmittel getroffen und dort lässt es sich potenziell beeinflussen. Maßnahmen können bspw. ein Mieterticket, ein Carsharing-Fahrzeug, Fahrgemeinschaften oder Leihräder sein. Im Folgenden sollen ausgewählte Maßnahmen erläutert werden.

⁶ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/leitfaden-verkehrszaeher-ist-wieder-verfuegbar-geh-abenteuer-statt-elterntaxi>

⁷ Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz, Klimaschutz und Mobilität, Beispiele aus der kommunalen Praxis und Forschung – so lässt sich was bewegen, Kapitel „Mobilitätsmanagement: Ein Beitrag zum Klimaschutz“, M. Stiewe, D. Wittowsky

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn und Berlin 2010

Mieterticket

Die bekannteste wohnstandortbezogene Mobilitätsmaßnahme ist das Mieterticket. Der Wohnungsunternehmer tritt bei dem zuständigen Verkehrsbetrieb als Großkunde auf und erlangt dadurch einen Preisnachlass für ÖPNV-Tickets. Diesen Preisnachlass gibt er an seine Mieter weiter, welche somit durch das Mieten einer Wohnung ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket erhalten. Dadurch steigt die Wohnzufriedenheit und bspw. Tiefgaragen-Stellplätze können eingespart werden.

Gute Beispiele für die Anwendung von Mietertickets sind Bielefeld, Bochum und Kassel. Dort werden im Schnitt 10 % Preisnachlass durch das Mieterticket gewährt.

Car-Sharing und Bike Sharing

Um weniger auf den privaten Pkw angewiesen zu sein, können den Mietern eines Hauses oder einer Wohngruppe ein eigenes Car-Sharing-Fahrzeug und Leihräder zur Verfügung gestellt werden. Das Fahrzeug wird meist vom Wohnungsunternehmen angeschafft und gewartet. Genutzt werden kann es ausschließlich von den Mietern der Wohnquartiers und steht, im Gegensatz zu kommunalen Car-Sharing-Fahrzeugen, der restlichen Bevölkerung nicht zur Verfügung. Besonders bei Wohnungsneubauten ist dies ein anzustrebendes Konzept, da dadurch der Bau von Stellplätzen reduziert werden kann. Denkbar ist auch eine Kooperation des Wohnungsunternehmens mit einer Car-Sharing Firma. Dabei haben die Mieter die Möglichkeit die kommunalen Car-Sharing-Fahrzeuge zu einem reduzierten Preis zu nutzen.

Eine Wohnung mit integriertem Car-Sharing Angebot kann vor allem für Personen attraktiv sein, die größtenteils den ÖPNV nutzen aber nicht auf die Möglichkeit verzichten wollen, gelegentlich auf einen Pkw zurückzugreifen. Auch für Senioren, die nur selten einen Pkw oder Familien, die gelegentlich einen zweiten Pkw benötigen, stellt das Car-Sharing ein ansprechendes Angebot dar.

Für wohnungsbezogene Leihräder sind witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellanlagen bereitzustellen.

Praxisbeispiel: Das Wohnungsunternehmen ABG FRANKFURT HOLDING GmbH kooperiert mit dem Car-Sharing Anbieter book-n-drive. Mieter des Wohnungsunternehmens erhalten die 50 € Registrierungsgebühr beim Car-Sharing Anbieter als Guthaben für Fahrtumsätze. Zusätzlich erhalten sie 20 % Rabatt auf den Zeitpreis je Fahrt.⁹

⁹ <https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/handlungsfelder/wohnen/best-practice>

9.6 Handlungskonzept

In diesem Kapitel wurden für die Stadt Neukirchen-Vluyn Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung ein Umdenken bei den Bürgern der Stadt Neukirchen-Vluyn bewirken können. Viele dieser Maßnahmen bedürfen einer längeren Vorplanung.

Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert. Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Die folgende **Tabelle 9-2** listet die Maßnahmen.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Straßenbaulast-träger	Priorität
Mobilitätsmanagement				
1	Internetauftritt	Eine Internetseite einrichten mit allen wichtigen Informationen zum Thema Mobilität	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
2	Mobilitätsberatung	Einrichtung einer Beratungsstelle rund um das Thema Mobilität (siehe auch Kapitel 7 Mobilitätszentrale)	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
3	Neubürgerpaket	Im Neubürgerpaket sollten Broschüren und Informationen zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, Radwegekarten, Schnuppertickets und eventuell Gutscheine zur Nutzung des ÖPNV enthalten sein	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
4	Mobilitätsticket	Einführung eines Mobilitätsticket, mit dem alle Angebote Bus / Bahn / Taxi / Car-Sharing / Bike-Sharing genutzt werden können.	Stadt + Anbieter von Mobilität	3
5	Mobilitätsberatung für die Stadtverwaltung	Die Kommune sollte als Vorbild fungieren und betriebliches Mobilitätsmanagement im eigenen Haus anwenden.	Stadt	2
6	Mobilitätsmanagement an Schulen	Mobilitätsmanagement in den Schulen individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
7	Mobilitätsmanagement in Betrieben	Mobilitätsmanagement in den Betrieben individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Straßenbaulast-träger	Priorität
8	Mobilitätsmanagement in Wohnstandorten	Mobilitätsmanagement bereits bei den Planungen von Neubauten individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2

Tabelle 9-2: Handlungskonzept Mobilitätsmanagement

10 Controlling

Das vorliegende klimafreundliche Mobilitätskonzept ist nicht als ein abgeschlossenes Konzept zu betrachten. Die Ausgangsparameter können sich verändern oder angenommene Entwicklungen können anders ablaufen als erwartet. Daher ist es wichtig, das vorliegende klimafreundliche Mobilitätskonzept für die Stadt Neukirchen-Vluyn in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, vor allem im Hinblick auf die Zielerreichung. Das Controlling-System umfasst zum einen die Umsetzungsanalyse und zum anderen die Wirkungsanalyse.

Umsetzungsanalyse

Bei der Umsetzungsanalyse wird der Prozess der Umsetzung betrachtet und bewertet:

- Welche Maßnahmen sind bereits umgesetzt?
- Gibt es Schwierigkeiten bei der Umsetzung?

Die Stadt Neukirchen-Vluyn hat mit der Modernisierung ihrer Verwaltungsstrukturen bereits einen Grundstein in den letzten Jahren gelegt. Für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neukirchen-Vluyn steht ein Ideen- und Beschwerdemanagement zur Verfügung. Online können Meldungen von Schäden und Mängeln der Infrastruktur in der Stadt Neukirchen-Vluyn getätigt werden.

Zusätzlich wird zur Umsetzungsanalyse die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) empfohlen. Die AGFS verfolgt das Ziel, durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholungen die Städte und Gemeinde in Nordrhein-Westfalen attraktiv zu gestalten. Dadurch soll vor allem für die Verkehrsteilnehmer die mit dem Umweltverbund mobil sind und insbesondere für Kinder, Ältere Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen mehr Sicherheit geschaffen werden. Der Anteil des Radverkehrs in den Mitgliedsstädten soll im Durchschnitt auf rund 25 % und der Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs auf über 60 % gesteigert werden.

Eine Mitgliedschaft in der AGFS kostet jährlich 2.500 Euro. Dafür stehen den Mitgliedern zahlreiche Fachbroschüren, Kampagnen, fachliche Beratung sowie exklusive Fördermittel zur Verfügung.

- Das Land Nordrhein-Westfalen hält für Mitglieder Fördermittel bereit, die zum Beispiel für Modal-Splitt-Erhebungen beantragt werden können, aber auch für Bau- und Ausbauprojekte, die geeignet sind, sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten und/oder motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern.

Bewerber müssen ein klimafreundliches Nahmobilitätskonzept vorlegen und innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen bevorzugen sowie kommunalpolitisch Prioritäten für die Nahmobilität setzen.¹

Insbesondere sind die Entscheidungsträger bei der Umsetzung zu beteiligen. Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten, muss eine Kooperation zwischen der Politik und Öffentlichkeit gegeben sein. Es werden regelmäßige Berichte zur Umsetzungsanalyse vorgeschlagen.

Zumindest einmal jährlich, sollte die Stadt Neukirchen-Vluyn im zuständigen Stadtentwicklungsausschuss von Neukirchen-Vluyn Bericht über die umgesetzten Maßnahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzepts erstatten. Dabei sind die umgesetzten Einzelmaßnahmen zu dokumentieren und das Programm für das kommende Haushaltsjahr vorzustellen. Verbunden werden sollte die Berichterstattung mit den entsprechenden politischen Beschlüssen zu Freigabe der erforderlichen Haushaltsmittel für das kommende Jahr.

Wirkungsanalyse

Bei der Wirkungsanalyse hingegen wird kontrolliert inwiefern die aufgestellten Ziele erreicht werden:

- Erreichen die Maßnahmen die Zielsetzung?
- Wie weit ist die Zielsetzung erreicht?
- sind die angewendeten Maßnahmen zielführend gewesen?

Die Wirkungsanalyse überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Dazu gehört unter anderem eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung. Mit der Haushaltsbefragung 2004 in Neukirchen-Vluyn wurde bereits eine wichtige Grundlage geschaffen. Die vorliegenden Mobilitätsdaten können im Rahmen der Wirkungsanalyse als Vergleichsbasis herangezogen werden. Zu empfehlen ist den Befragungsinhalt auch in Zukunft beizubehalten, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung des hohen Erhebungs- und Beratungsaufwands wird vorgeschlagen, die Wirkungsanalyse in einem Rhythmus von 5 bis 8 Jahren regelmäßig durchzuführen.

¹ AGFS-NRW

10.1 Handlungskonzept

Die folgende **Tabelle 10-1** listet die Maßnahmen des Controlling-Systems für das klimafreundliche Mobilitätskonzept auf. Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Straßenbaulast-träger	Priorität
Controlling				
1	Umsetzungsbericht	Jährlich zu erstellen: Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant; Wo gibt es Erfolge und Hindernisse....	Stadt	1
2	Mitgliedschaft in der AGFS	Bewerbung einreichen	Stadt	1
3	Modal-Split-Erhebung	In Form einer Haushaltsbefragung vgl. Integriertes Handlungskonzept 2004. Alle 5 bis 8 Jahre	Stadt	1

Tabelle 10-1: Handlungskonzept Controlling

11 Handlungskonzept

Die folgende **Tabelle 11-1** listet die erarbeiteten Maßnahmen für das vorliegende Mobilitätskonzept zusammenfassend in einem Handlungskonzept auf.

Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Maßnahmen L 140			
Niederrheinallee (Schöttenstraße - Vutzkreisel)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der benutzungs- pflicht des Hochbordradweges). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	LBS NRW	1
Vutz-Kreisel	Fußgängerüberwege abmarkieren	LBS NRW	1
Niederrheinallee (Vutzkreisel - Vluynr Ring)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot. Beschilderung Tempo-30. Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ entfernen.	LBS NRW	1
Niederrheinallee (Vluynr Ring - Neubaugebiet)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung des gemeinsamen Geh- und Radweg). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	LBS NRW	1
Niederrheinallee (Roosenstraße - Neubaugebiet)	Anlage und Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ auf der Südseite.	LBS NRW	1
Niederrheinallee (Vietenstraße - Krefelder Straße)	Instandhaltung des Zweirichtungsradweges	LBS NRW	1
Niederrheinallee (Neufelderstraße - Schöttenstraße)	Bauliche Trennung des gemeinsamen Geh- und Radweges vom Kfz-Verkehr.	LBS NRW	2
Niederrheinallee	Neubau einer Mittelinsel am Ortseingang Vluyn zur Querung der Niederrheinallee.	LBS NRW	2
Niederrheinallee	Fortführung des Geh- und Radweges (Zwei-richtungsradweg) von der Dickschen Heide bis zur Vietenstraße im Zuge des Bauvorhabens Neukirchener Feld.	LBS NRW	2
Niederrheinallee (Neubaugebiet - Krefelder Straße)	Neubau einer Geh- und Radanlage auf der Südseite	LBS NRW	3
Niederrheinallee / Krefelder Straße / Andreas-Bräm- Straße	Umgestaltung zum Kreisverkehr	LBS NRW	3
Maßnahmen L 476			
Lintforter Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Neenenrathstraße.	LBS NRW	2

Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Tersteegenstraße	Rückbau aller frei laufenden Rechtsabbiegerfahrstreifen	LBS NRW	2
Lintforter Straße (Nieper Straße - Kamp-Lintfort)	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Ostseite).	LBS NRW	3
Nieper Straße	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Ostseite).	LBS NRW	3
Krefelder Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung der Nieper Straße, im Zuge des Straßenumbaus (Linksabbiegespur).	LBS NRW	3
Maßnahmen L 398			
Kreisverkehr Neukirchener Ring / Andreas-Bräm-Str.	Fußgängerüberwege abmarkieren	LBS NRW	1
Andreas-Bräm- Straße bis Neukirchener Ring	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Neubau einer Mittelinsel zur Querung an der Poststraße.	LBS NRW	2
Krefelder Straße (Niederrheinallee - Bendschenweg)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot.	LBS NRW	2
Krefelder Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung (Grotfeldsweg).	LBS NRW	2
Andreas-Bräm- Straße / Geldernsche Straße	Fußgänger- und Radverkehr sind sicher über den Knotenpunkt zu führen (Prüfen LSA bzw. Kreisverkehr).	LBS NRW	3
Andreas-Bräm- Straße	Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges von der Straße Paschenfurth bis in das Gewerbegebiet Genend.	LBS NRW	3
Andreas-Bräm- Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Paschenfurth.	LBS NRW	3
Krefelder Straße (Bendschenweg - Kapellen)	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Ostseite).	LBS NRW	3
Maßnahmen L 474			
Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Mühlenstraße.	LBS NRW	2
Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Dongstraße.	LBS NRW	2
Geldernsche Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Balderbruchweg.	LBS NRW	2

Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Geldernsche Straße (Lintforter Straße - Hochkamerstraße)	Anlage und Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Südseite).	LBS NRW	3
Maßnahmen Rayen			
Hochkamerstraße Ortsdurchfahrt	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung des gemeinsamen Geh- und Radweg). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Kreis	1
Eyller Straße	Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges bis nach Kamp-Lintfort.	LBS NRW	2
Eyller Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Bergweg.	LBS NRW	2
Maßnahmen Vluyn			
Feldstraße	Beschilderung einer Fahrradstraße.	Stadt	1
Nieper Straße (Vluynner Südring - Nieper Straße)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Stadt	1
Vluynner Nordring	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Stadt	1
Vluynner Südring (Pastoratstraße - Hartfeldstraße)	Radverkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Stadt	1
Vluynner Südring (Vutzkreisel - Pastoratstraße)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot. Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“.	Stadt	1
Kreisverkehr Nieper Str. / Inneboltstr.	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
Kreisverkehr Vluynner Nordring / Springenweg	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
Kreisverkehr Hartfeldstr. / Inneboltstr.	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
Vluynner Südring	Kreuzungsbereich Sittermannstraße untersuchen (LSA)	Stadt	2
Maßnahmen Niederberg / Dicksche Heide			
Fritz-Baum-Allee	Ausweisung Parkverbot im Kurvenbereich.	Stadt	1
Jahnstraße	Anlage eines Geh- und Radweges zum Neubaugebiet im Zuge des Ausbaus Dicksche Heide.	Stadt	1

Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Tersteegenstraße	Sanierung des Geh- und Radweges.	Stadt	1
Weistraße / Roosenstraße	Konvexen Spiegel anbringen.	Stadt	1
Sandweg	Neubau einer Geh- und Radanlage.	Stadt	1
Radweg Neubauge- biet (Niederrheinallee - Bendschenweg)	Neubau einer Geh- und Radanlage.	Stadt	1
Triexweg	Neubau einer Geh- und Radanlage.	Stadt	1
Bergschenweg	Beschilderung der Wegeführung.	Stadt	1
Hartfeldstraße (Lintforter Straße - Inneboltstraße)	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot. Beschilderung Tempo-30. Im Zuge des Straßenumbaus.	Stadt	2
Lindenstraße	Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges bis zum Neukirchener Ring im Zuge der Haltestellen Einrichtung.	Stadt	2
Maßnahmen Neukirchen			
Bendschenweg	Sanierung des Geh- und Radweges auf der Nordseite. Rad- verkehr auf der Fahrbahn (Aufhebung der Benutzungspflicht). Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“. Markierung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen einseitig möglich (Südsei- te).	Stadt	1
Grotfeldsweg	Beschilderung einer Fahrradstraße.	Stadt	1
Mozartstraße	Im Zuge der Neugestaltung der Mozartstraße ist der Fuß- und Radverkehr bei der Planung / Umsetzung zu berücksichtigen.	Stadt	1
Kreisverkehr Bendschenweg / Etzoldstr.	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
Kreisverkehr Mozartstr. / Neukirchener Ring	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
Kreisverkehr Lindenstraße / Neukirchener Ring	Fußgängerüberwege abmarkieren	Stadt	1
Neukirchener Ring (Lindenstraße - Andreas-Bräm- Straße)	Markierung von Radfahrstreifen beidseitig, im Zuge der Sanie- rung / Umbaus des Neukirchener Rings.	Stadt	2

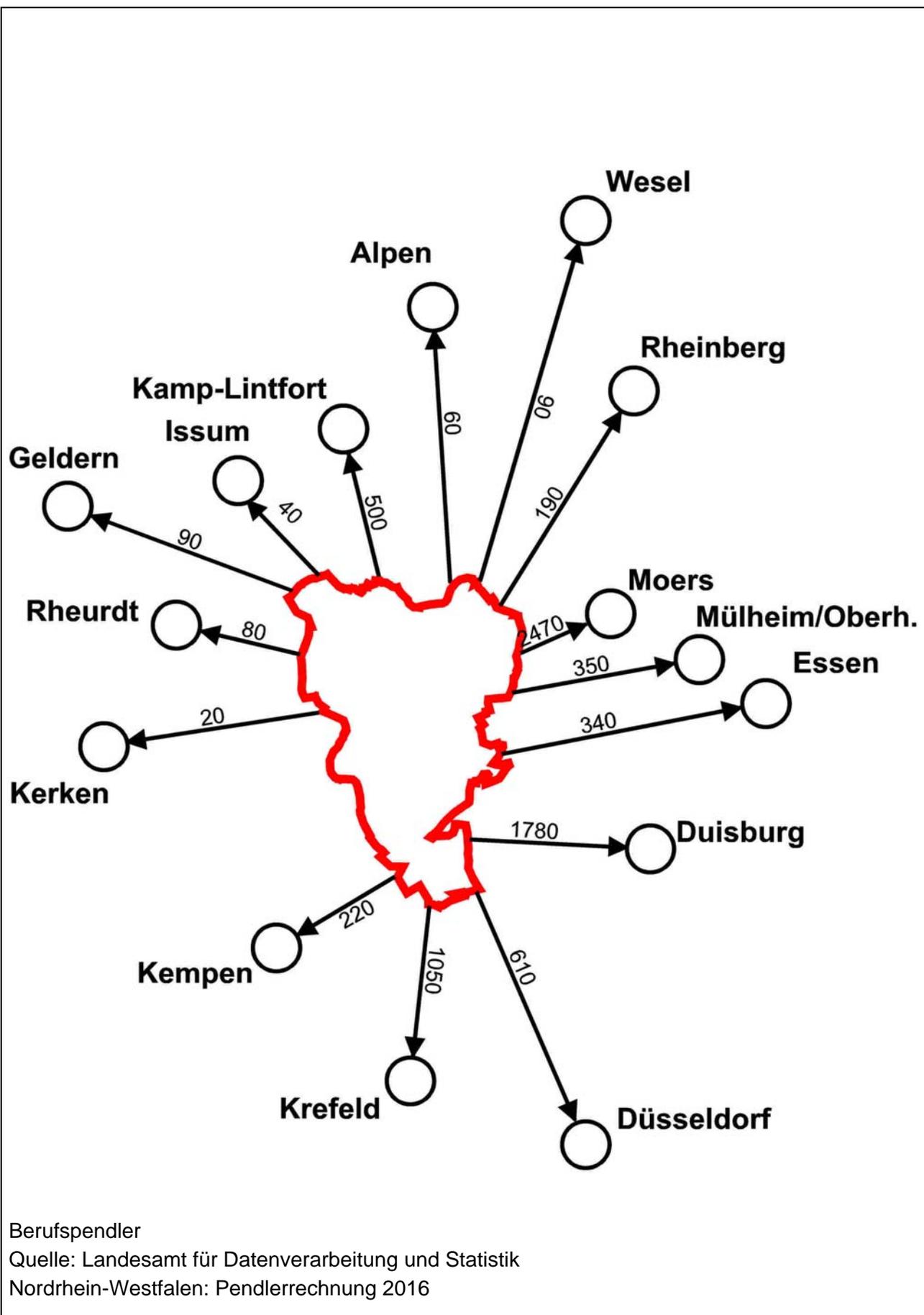
Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Hans-Böckler-Straße	Markierung von Schutzstreifen beidseitig. Ausweisung Parkverbot.	Stadt	3
Hans-Böckler-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung (Laukenstraße).	Stadt	3
Radverkehrsinfrastruktur			
Fahrradabstellanlagen	Ersetzen der Vorderradhalter durch Anlehnbügel. Beibehaltung des Grundangebotes. Pflege der vorhandenen Anlagen. Erweiterungspotential bei Ausnutzung an allen Standorten	Stadt	2
Fußgängerverkehrsinfrastruktur			
Neukirchen-Vluyn	Nahmobilität in den Ortsteilen Vluyn und Neukirchen stärken	Stadt	1
Neukirchen-Vluyn	Barrierefreie Stadt	Stadt	1
Neukirchen-Vluyn	Pflege- und Instandsetzung	Stadt	1
Neukirchen-Vluyn	Beleuchtung der Fußwege gewährleisten	Stadt	1
Mobilitätszentrale			
Rathaus	Einrichtung einer Mobilitätszentrale. <ul style="list-style-type: none"> • Präsenz vor Ort 1 mal wöchentlich (2-4 Stunden) • E-Mail bzw. über eine App erreichbar 	Stadt / Kreis Wesel+ Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätsstation			
Denkmalplatz oder Sparkasse	Einrichtung einer Mobilitätsstation. <ul style="list-style-type: none"> • bestehendes Car-Sharing Fahrzeug • 1 Ladesäule für E-Auto • 3 Ladesäulen fürs E-Bike • Bike-and-Ride / Fahrradboxen • 3 Leihräder 	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
Leineweberplatz oder Springenweg	Einrichtung einer Mobilitätsstation. <ul style="list-style-type: none"> • bestehendes Car-Sharing Fahrzeug • 1 Ladesäule für E- Auto • 3 Ladesäulen fürs E-Bike • Bike-and-Ride / Fahrradboxen • 3 Leihräder 	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
Südfläche Niederberg	Einrichtung einer Mobilitätsstation. <ul style="list-style-type: none"> • 1 Car-Sharing Fahrzeug • 1 Ladesäule fürs Auto • 3 Ladesäulen fürs E-Bike • Bike-and-Ride / Fahrradboxen • 3 Leihräder • eventuell Park and Ride (Im Zuge der Planungen des Südfläche Niederbergs) 	Stadt + Anbieter von Mobilität	2

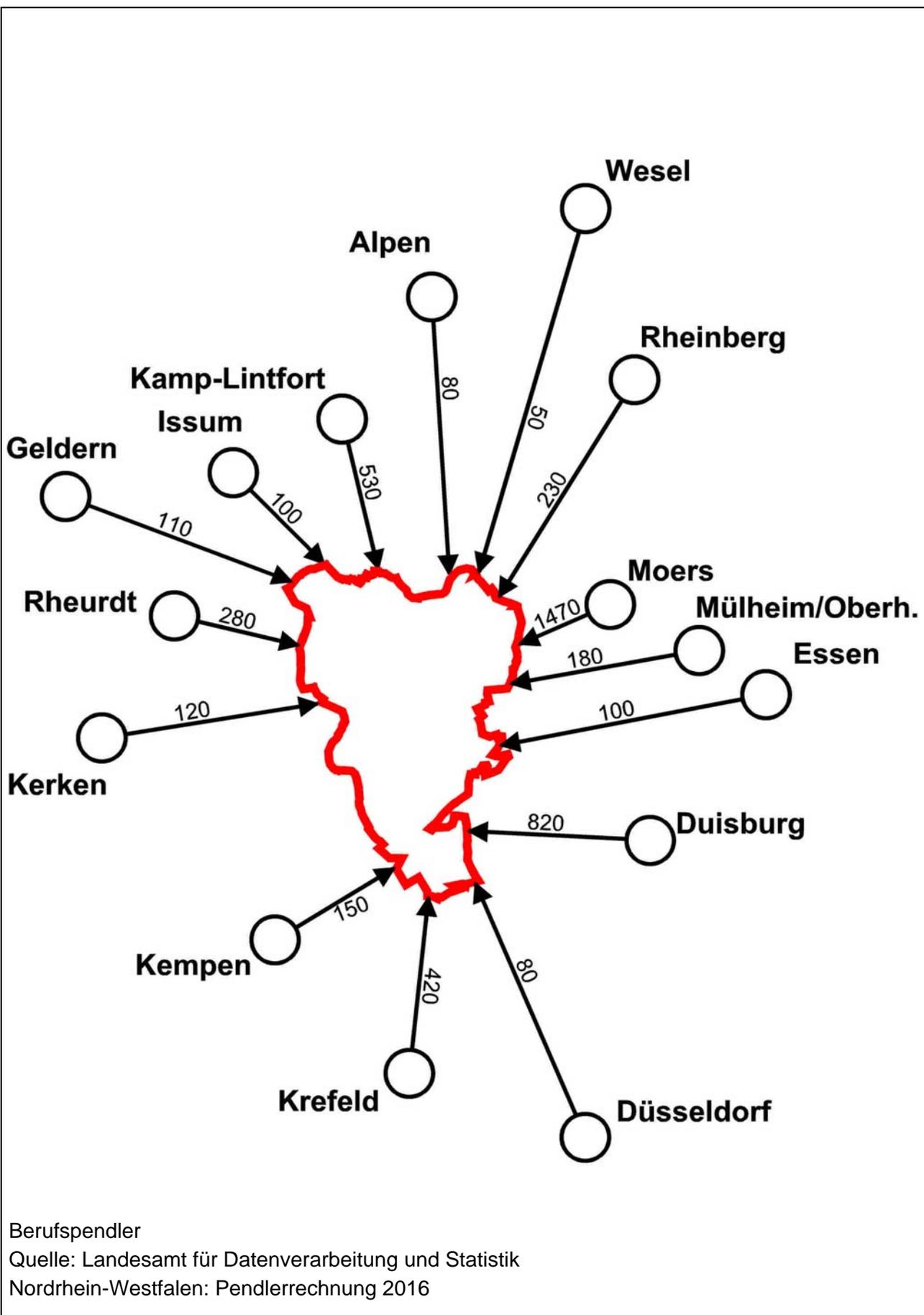
Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Mobilitätspunkte			
Im gesamten Stadtgebiet	Einrichtung Fahrradverleihstandorte	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Im gesamten Stadtgebiet	Einrichtung Ladesäulen	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Rayen	Einrichtung Bike-and-Ride	Stadt	2
Hochkamer	Einrichtung Bike-and-Ride	Stadt	2
Niep	Einrichtung Bike-and-Ride	Stadt	2
Mobilitätsmanagement			
Internetauftritt	Eine Internetseite einrichten mit allen wichtigen Informationen zum Thema Mobilität	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
Neubürgerpaket	Im Neubürgerpaket sollten Broschüren und Informationen zu umweltfreundlichen Verkehrsmittel, Radwegekarten, Schnuppertickets und eventuell Gutscheine zur Nutzung des ÖPNV enthalten sein	Stadt + Anbieter von Mobilität	1
Mobilitätsberatung	Einrichtung einer Beratungsstelle rund um das Thema Mobilität (siehe auch Kapitel 7 Mobilitätszentrale)	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätsberatung für die Stadtverwaltung	Die Kommune sollte als Vorbild fungieren und betriebliches Mobilitätsmanagement im eigenen Haus anwenden.	Stadt	2
Mobilitätsmanagement an Schulen	Mobilitätsmanagement in den Schulen individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätsmanagement in Betrieben	Mobilitätsmanagement in den Betrieben individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätsmanagement in Wohnstandorten	Mobilitätsmanagement bereits bei den Planungen von Neubauten individuell anwenden.	Stadt + Anbieter von Mobilität	2
Mobilitätsticket	Einführung eines Mobilitätsticket, mit dem alle Angebote Bus / Bahn / Taxi / Car-Sharing / Bike-Sharing genutzt werden können.	Stadt + Anbieter von Mobilität	3

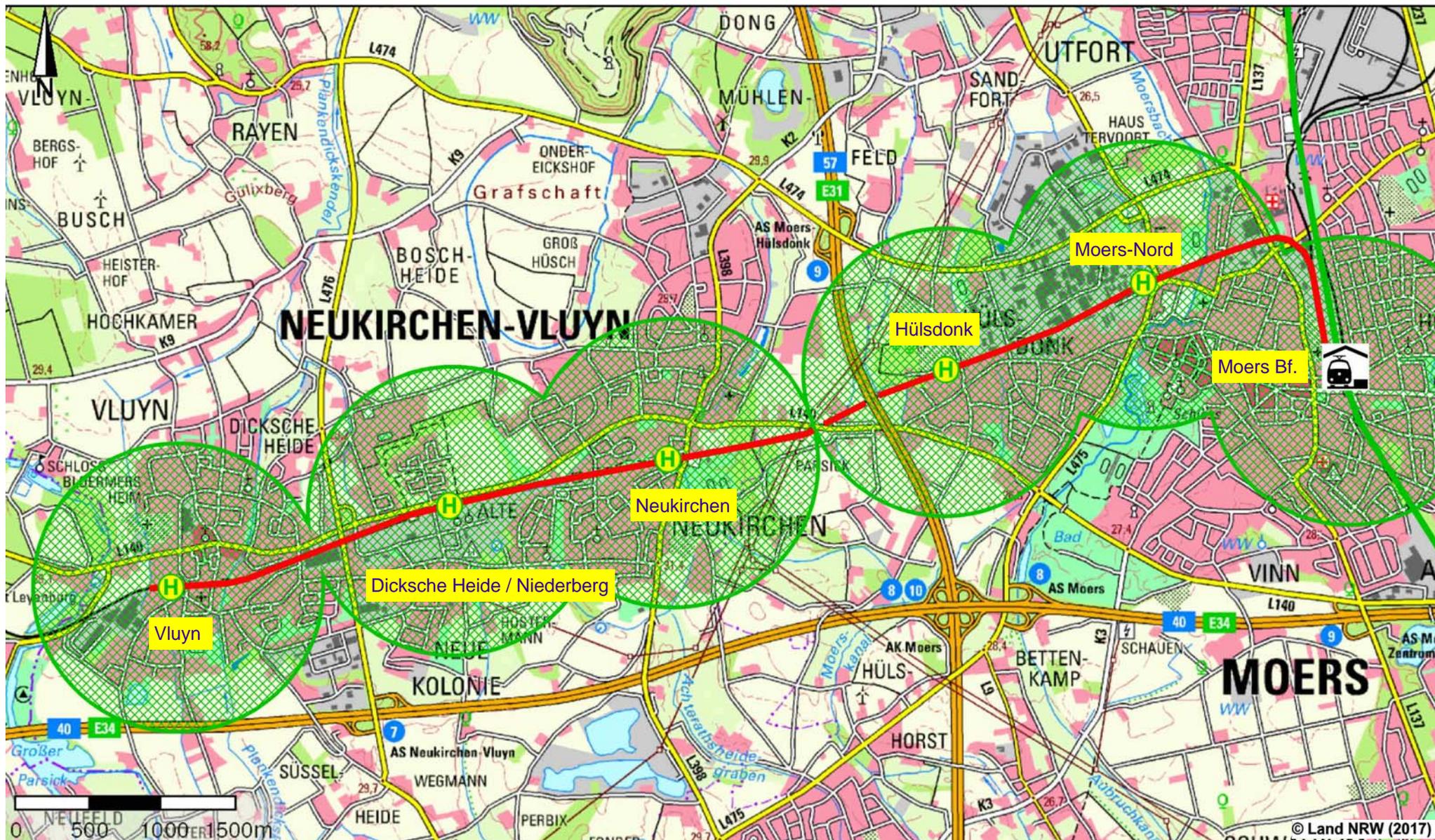
Straße	Maßnahmen	Straßenbau- lastträger	Priorität
Controlling			
Umsetzungsbericht	Jährlich zu erstellen: Welche Maßnahmen wurden umgesetzt und werden aktuell geplant; Wo gibt es Erfolge und Hindernisse....	Stadt	1
Mitgliedschaft in der AGFS	Bewerbung einreichen	Stadt	1
Modal-Split-Erhebung	In Form einer Haushaltsbefragung vgl. Integriertes Handlungskonzept 2004. Alle 5 bis 8 Jahre	Stadt	1

Tabelle 11-1: Handlungskonzept klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn

ANLAGEN







Streckennummer (DB): 9231

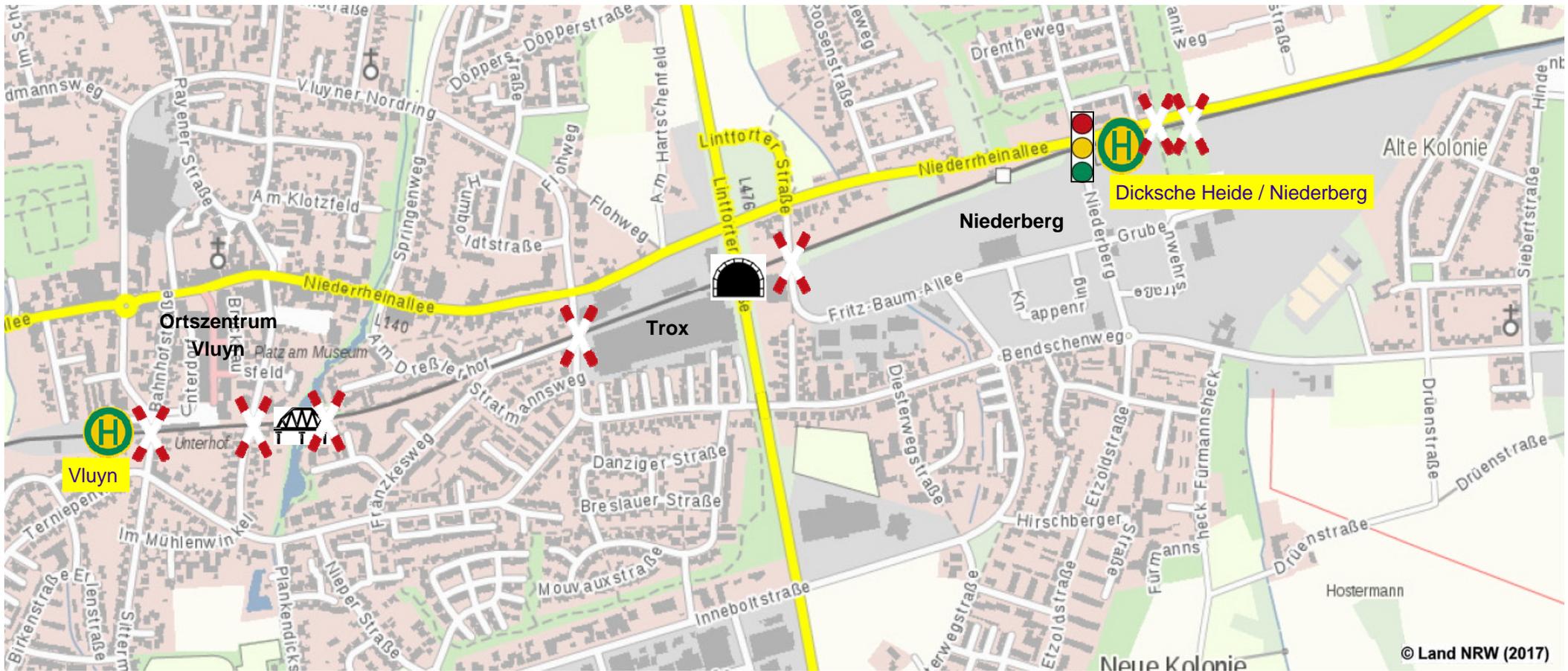
Kursbuchstrecke (DB): 243b (1959)

Streckenlänge Moers Bf. - Vluyn: 9,0 km

Höchstgeschwindigkeit: 25km/h

Die Niederrheinbahn

Anlage 6-2



Bahnhof Vluyn



Alternativer Standort Unterhof



Wohnen am Gleis



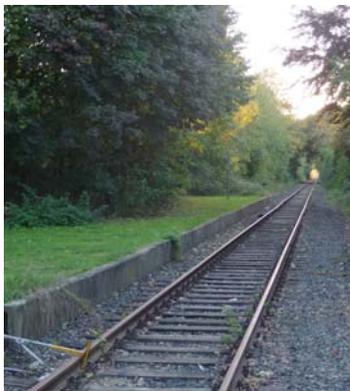
Haltepunkt?



BÜ Niederberg

Die Niederrheinbahn

Anlage 6-3



Gleis am Rathaus



BÜ Krefelder Straße



BÜ im Wald am Klingerhuf



Unterführung L140

Die Niederrheinbahn

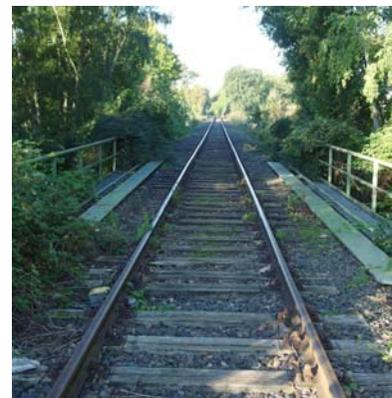
Anlage 6-4



Bf. Hülstdonk



Abzweig Gewerbegebiet



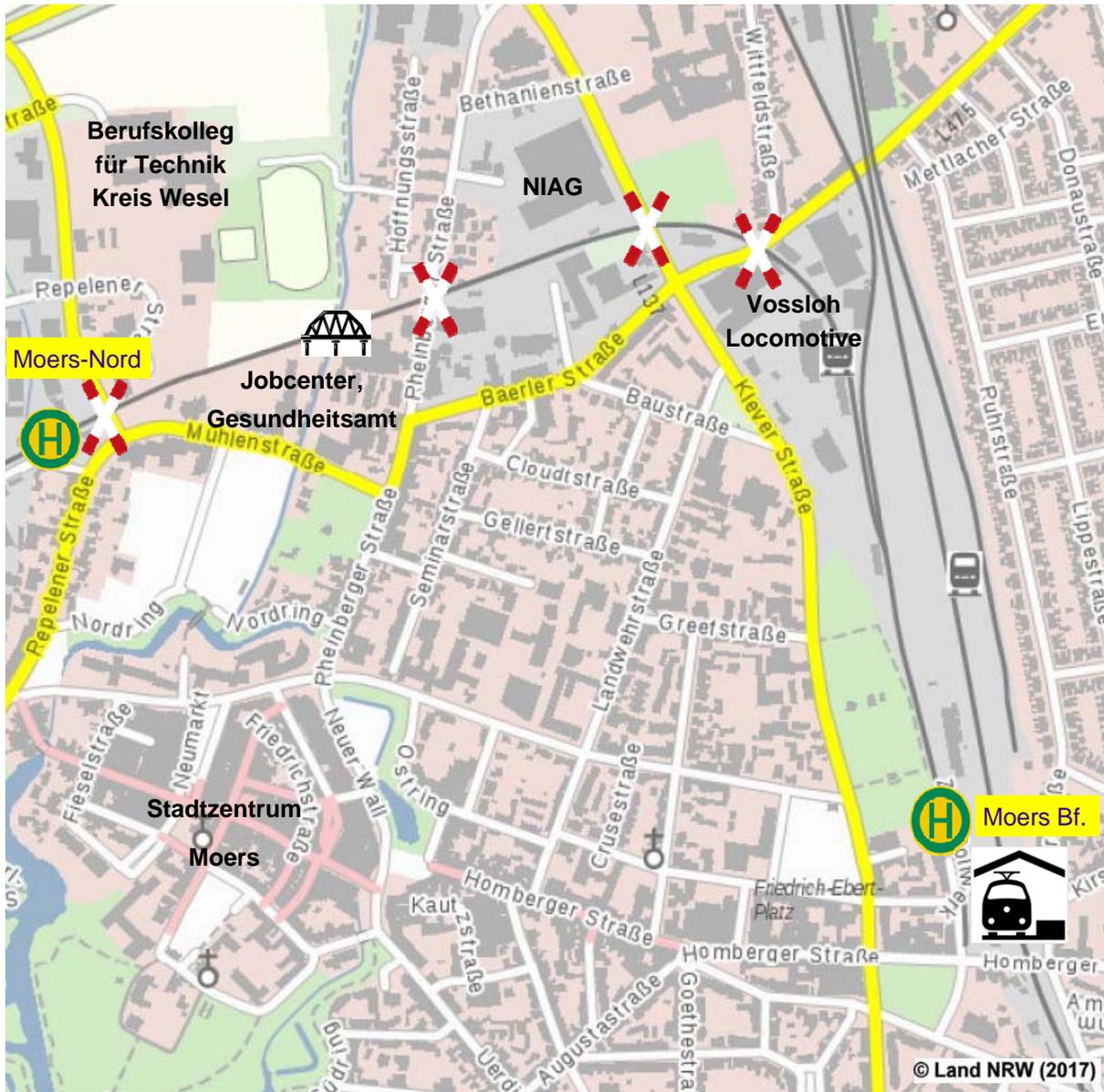
Brücke Moersbach



Bahnübergang Repelener Straße

Die Niederrheinbahn

Anlage 6-5



Bahnübergang Baerler Straße



Einfahrt Vossloh



Durchfahrt Vossloh