

## Planungs- und Umweltausschuss

### **BEKANNTMACHUNG**

zur 31. Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses  
am Dienstag, 09.06.2020, 17:00 Uhr  
im Großen Sitzungssaal Raum 101 des Rathauses

---

#### **Öffentliche Sitzung**

Zur Geschäftsordnung

- a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- b Feststellung der Tagesordnung
- c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

#### **Tagesordnung**

- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 26.11.2019
- 3. Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel (16/1120 DS)
- 4. RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr (16/1117 DS)
- 5. Bebauungsplan Nr. 129 "Rönskenhof" (16/1156 DS)  
hier: städtebaulicher Entwurf und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
- 6. 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen" (16/1175 DS)  
hier: erneuter Feststellungsbeschluss
- 7. Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt" (16/1164 DS)
- 8. Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße" (16/1166 DS)  
76. Änderung Flächennutzungsplan "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"  
Aufstellungsbeschluss
- 9. Bebauungsplan Nr. 128 "Ehemaliger Sportplatz Heidestraße" (16/1145 DS)  
hier: Sachstand
- 10. Straßenneubenennung "Raiffeisenstraße" (16/1125 DS)
- 11. Mitteilungen der Verwaltung
- 12. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

#### **Nichtöffentliche Sitzung**

- 1. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 26.11.2019
- 2. Städtebaulicher Vertrag zum Waldersatz des Bebauungsplans Nr. 136 (16/1170 DS)  
"Poststraße/Am Dreieck"
- 3. Unterrichtung der Fachausschüsse über Auftragsvergaben 2018/2019 (16/12 MI)
- 4. Mitteilungen der Verwaltung

5. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Voerde, 02.06.2020

Vorsitzender  
Ulrich Philipp Neßbach

# STADT VOERDE (Niederrhein)

## Planungs- und Umweltausschuss

### ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

der 31. Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses  
am Dienstag, 09.06.2020, 17:00 Uhr bis 18:55 Uhr  
im Großen Sitzungssaal Raum 101 des Rathauses

---

### Anwesenheiten

#### Vorsitz:

Neßbach, Ulrich Philipp

#### Anwesend:

##### **SPD-Fraktion**

Krieg, Wolfgang  
Meulendyck, Hans-Peter  
Sarres, Mark  
Schmitz, Stefan  
Weltgen, Stefan  
Kann-Guedes, Doris

##### **CDU-Fraktion**

Hülser, Ingo  
Holl, Reinhold Arnold  
Langenfurth, Jan  
Pollmann, Andreas  
Goeke, Sebastian

##### **Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

Dickmann, Britta  
Thomas, Jörg

##### **Fraktion Wählergemeinschaft Voerde**

Garden, Christian

vertritt Claus, Jürgen (WGV)

#### Mitglieder mit beratender Stimme:

Challier, Manfred

#### Entschuldigt fehlten:

Claus, Jürgen (WGV)  
Atici, Gülay

#### Von der Verwaltung waren anwesend:

Erste Beigeordnete Frau Johann, Herr Müser (Fachbereichsleiter 6), Frau Bohlen-Sundermann (Fachdienstleiterin 6.1), Herr Blaszczyk (Fachdienst 6.1)

Gäste:

-

**Öffentliche Sitzung**

Zur Geschäftsordnung

- a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- b Feststellung der Tagesordnung
- c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

**Tagesordnung**

- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 26.11.2019
- 3. Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel (16/1120 DS)
- 4. RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr (16/1117 DS)
- 5. Bebauungsplan Nr. 129 "Rönskenhof" (16/1156 DS)  
hier: städtebaulicher Entwurf und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
- 6. 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen" (16/1175 DS)  
hier: erneuter Feststellungsbeschluss
- 7. Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt" (16/1164 DS)
- 8. Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße" (16/1166 DS)  
76. Änderung des Flächennutzungsplans "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"
- Aufstellungsbeschluss
- 9. Bebauungsplan Nr. 128 "Ehemaliger Sportplatz Heidestraße" (16/1145 DS)  
hier: Sachstand
- 10. (16/1125 DS)  
Straßenneubenennung "Raiffeisenstraße"
- 11. Bebauungsplan Nr. 137 "Polizeiwache Voerde / Friedrichsfelder Straße" (16/870 DS  
1. Ergänzung)  
hier: Absicht der Einziehung von Verkehrsflächen
- 12. Mitteilungen der Verwaltung
- 13. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung



# Sitzungsverlauf

Vorsitzender Ulrich Philipp Neßbach eröffnet die Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses und begrüßt alle Anwesenden, insbesondere die Zuhörer und die Vertreter der Presse.

## Öffentliche Sitzung

### Zur Geschäftsordnung

#### **a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Vorsitzender Ulrich Philipp Neßbach stellt die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses/Stadtrates gem. § 8 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse fest.

#### **b Feststellung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird gem. § 3 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse festgestellt.

Abstimmungsergebnis:

#### **c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW**

Vorsitzender Ulrich Philipp Neßbach stellt fest, dass bei keinem Rats-/Ausschussmitglied der Tatbestand eines Ausschließungsgrundes gem. §§ 31, 43 Abs. 2 und 50 Abs. 6 GO NRW erfüllt ist.

## Tagesordnung

### **1. Einwohnerfragestunde**

Keine Wortmeldung

### **2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 26.11.2019**

Die Niederschrift vom 26.11.2019 wird zur Kenntnis genommen.

### **3. Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel**

**16/1120 DS**

Nach kurzer Vorstellung der Drucksache durch Herrn Blaszczyk erfolgt die Abstimmung über folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Das für den Kreis Wesel erarbeitete Mobilitätskonzept durch das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan (Anlage 1) wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unter Berücksichtigung der in der Drucksache 16/1120 dargestellten Änderungsvorschläge (in der Sachdarstellung fett und kursiv markiert) als Instrument für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel unterstützt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

**4. RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr 16/1117 DS**

Nach kurzer Erläuterung der Drucksache durch Herrn Blaszczyk erfolgt die Abstimmung über folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete *Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr* wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unterstützt.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unterstützt den Regionalverband Ruhr bzw. die federführenden Projektpartner in den Bemühungen zur Umsetzung der Modellprojekte des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr*. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) sieht insbesondere in den drei Modellprojekten Mobilstationen (M-U 5.1), Regionales Radwegenetz (insbesondere Radschnellwegeverbindungen) (M-I 11.1) sowie IGA 2027 (M-S 9.2) und gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Kreis Wesel, vorbehaltlich der Zustimmung in den jeweils anderen kommunalen Räten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in den Modellprojekten metropolradruhr (M-U 6.1 & M-U 6.3), Städte an die Schiene (M-I 1.2) und Schiene 2040 (M-I 1.1) einen Schwerpunkt für ein eigenes verstärktes Engagement und Mitwirken.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen Beschluss bis zum 30.09.2020 zu übermitteln.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

**5. Bebauungsplan Nr. 129 "Rönskenhof" 16/1156 DS  
hier: städtebaulicher Entwurf und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit**

Herr Müser stellt den Anwesenden kurz die Drucksache vor. Anschließend erfolgt die Abstimmung über den nachfolgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der Planungs- und Umweltausschuss nimmt den in der Anlage 1 dargestellten städtebaulichen Entwurf sowie den daraus entwickelten Bebauungsplanentwurf in der Anlage 2 als Grundlage für das weitere Bauleitplanverfahren zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

Anschließend erfolgte die Abstimmung zu folgendem

Beschluss:

2. Der Planungs- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung zu einer frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit im Sinne des §3 Abs. 1 BauGB einzuladen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

**6. 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen" 16/1175 DS  
hier: erneuter Feststellungsbeschluss**

Einleitend macht Herr Müser die Anwesenden darauf aufmerksam, dass nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf eine Wiederholung der Offenlage der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“ durchgeführt werden musste. Im Rahmen der Offenlage sei eine Stellungnahme zum Denkmalschutz eingegangen, die ins Verfahren eingeflossen sei.

In der Sitzung steht den Ausschusmitgliedern ein Ordner mit während der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen zur Einsicht bereit. Nach anschließender Erläuterung der Drucksache erfolgt die Abstimmung zu folgendem

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde folgt den in der Anlage zur Drucksache (DS) 16/1175 dargestellten Abwägungsvorschlägen zu den gemäß § 3 Absatz 2 sowie § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Anregungen und Bedenken. Es wird festgestellt, dass durch die damit verbundenen Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

2. Der Rat der Stadt Voerde beschließt die 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“ gemäß § 6 BauGB für die in der Anlage 1 der DS 16/1129 dargestellten Bereiche als Flächennutzungsplanänderung (Feststellungsbeschluss). Der als Anlage 2 der Drucksache 16/1129 beigefügten Begründung mit Umweltbericht wird, einschließlich der in Anlage zur Drucksache 16/1175 dargelegten Änderungen, zugestimmt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

**7. Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt" 16/1164 DS**

Nachdem Frau Bohlen-Sundermann den Anwesenden die Drucksache zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 kurz erläutert hat, erfolgt die Abstimmung zu folgendem

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 „Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/1164 dargestellten Geltungsbereich.
- 2) Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (hier Bürgeranhörung) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

**8. Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße" 16/1166 DS  
76. Änderung des Flächennutzungsplans "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"**

**Aufstellungsbeschluss**

Einleitend weist Herr Müser die Anwesenden darauf hin, dass die Anregung, in Möllen einen weiteren Lebensmittelmarkt im nordöstlichen Bereich der Kreuzung Dinslakener Straße/Ecke Rahmstraße anzusiedeln, bereits im Februar 2019 angeregt wurde. Hierdurch soll die langfristige Nahversorgung in Möllen sichergestellt werden, da derzeit die Kaufkraft aus Möllen abgezogen wird. Durch den Aufstellungsbeschluss werde lediglich ein Zeichen gesetzt, sodass die weitere Entwicklung abzuwarten sei.

In der nach Vorstellung der Drucksache durch Herrn Müser geführten Diskussion, die u.a. über die Begrenzung der Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich und über die Gestal-



### Beschluss:

Der Planungs- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung, das Verfahren zur Einziehung der in Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/870, 1. Ergänzung, dargestellten Verkehrsfläche – Parkplatz und Wegeteilfläche – an der Friedrichsfelder Straße durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Zustimmung bei einer Gegenstimme

## **12. Mitteilungen der Verwaltung**

### 12.1 Prioritätenliste

Herr Müser stellt den Anwesenden die Prioritätenliste vor und informiert über die Verfahrensstände der einzelnen Bauleitplanverfahren, insbesondere, dass die Verfahren „Entwicklung von Wohnbaugrundstücken in Ork“ und das „vereinfachte Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 77“ abgeschlossen seien.

### 12.2 Dorfplatz Götterswickerhamm

Frau Bohlen-Sundermann erklärt, dass, wie vom Stadtrat in seiner Sitzung am 31.03.2020 beschlossen, eine Absenkung der Dammstraße um 50 cm vorgesehen sei, um so die Sichtbeziehung zwischen Kirche und Rhein zu verbessern. Der hier verbleibende Höhenunterschied zum Niveau zur Kirche von ca. 65 cm werde über Stufen und Sitzstufen vermittelt. Da die Kirchenmauer aufgrund ihres Zustands leider nicht in Gänze zu erhalten sei, werde diese in Abstimmung mit der Baudenkmalbehörde in einer neuen Ausprägung teilrekonstruiert und erhalte ergänzend zu ihrer Stützfunktion der Straße eine vorgelagerte Mauer. Aus der neuen Kirchmauer entwickle sich als „grüne Harfe“ eine Grünfläche, in der der Kirchbaum integriert werde. Weiterhin könne das Ehrenmal in einen neu zu schaffenden Grünbereich versetzt werden.

### 12.3 Amprion „A-Nord“: Gleichstrom-Erdkabel mit der Leistung von 2 Gigawatt von Emden nach Osterath

Frau Bohlen-Sundermann informiert die Anwesenden darüber, dass die Amprion GmbH für den überregionalen Stromtransport und zur Versorgungssicherheit eine Stromtrasse plane. Für den nächsten Planungsabschnitt, der die „Rheinquerung“ vorsehe, seien 3 Varianten der Linienführung denkbar. Die 1. Variante sehe die Rheinquerung in Rees vor. Diese Variante werde vom Projektträger favorisiert, sei zwar die Längste der drei Varianten, löse aber geringere Raumwiderstände aus. Voerde sei durch diese Variante nicht betroffen. Die 2. Variante mit der Rheinquerung in Wallach, deren Trassenführung in der „Zeelink-Trasse“ verlaufe, würde auch entsprechende Nachteile für Voerde auslösen. Die 3. Variante mit Rheinquerung in Dinslaken sehe die Linienführung im südlichen Stadtgebiet von Voerde durch den Wohnungswald vor. Dass diese Variante den Vorzug durch die Bundesnetzagentur erhalte, sei sehr unwahrscheinlich, da diese einen sehr großen Eingriff in den Waldbestand bedeuten würde. Anschließend weist Frau Bohlen-Sundermann die Anwesenden auf die nächsten Verfahrens- und Beteiligungsschritte hin, insbesondere, dass am 07.07.2020 in der Zeit von 12:30 – 14:00 Uhr im Landgasthof Schänzer, Spellen eine Bürgerinformation durchgeführt werde, wobei hier eine vorherige Anmeldung erforderlich sei. Grundsätzlich würden 15-Minuten Termine vergeben. Des Weiteren werde am 22.06.2020 in Rees die TÖB-Beteiligung durchgeführt. Die Auslegung der Antragsunterlagen erfolge vom 15.06. bis 14.08.2020. Die hierzu erforderliche Stellungnahme werde dem Ausschuss am 25.08.2020 vorgelegt. Die Erörterungstermine werden ab Mitte September durchgeführt bevor die Festlegung des Trassenkorridors durch die Bundesnetzagentur erfolge.

### 12.4 Windenergieanlage Löhnen

Herr Müser informiert die Anwesenden darüber, dass der Antrag für die geplante WEA am 14.05.2020 bei der Unteren Immissionsschutzbehörde gestellt wurde. Aktuell finde die vorläufige Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen statt. Der Antrag werde anschließend öffentlich bekanntgemacht und mit den zugehörigen Unterlagen für einen Monat zur öffent-

lichen Einsichtnahme im Kreishaus Wesel sowie im Rathaus Voerde ausgelegt. Wie im Verfahren nach § 10 des Bundesimmissionsschutzgesetzes üblich, könnten Einwendungen noch zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist erhoben werden, über die in einem späteren Erörterungstermin entschieden werden. Parallel zur öffentlichen Auslegung werde die Genehmigungsbehörde die zuständigkeitsbeschränkten Stellungnahmen der Behörden einholen, deren Aufgabenbereiche von dem geplanten Vorhaben berührt würden. Letztlich sei über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit im Einvernehmen mit der planenden Gemeinde zu entscheiden.

#### 12.5 Sachstand Errichtung Kombibad

Zum Sachstand zur Errichtung des Kombibads informiert Erste Beigeordnete Frau Johann die Anwesenden einleitend darüber, dass das Vergabeverfahren über die juristischen Beratungsleistungen abgeschlossen sei. Die Vergabe sei an die Kanzlei Wolter Hoppenberg mit dem Ziel erfolgt, ein Verhandlungsverfahren mit Teilnehmerwettbewerb durchzuführen. Weiter erklärt Frau Johann, dass die Verwaltung für dieses Verfahren dezernatsübergreifend unterwegs sei. Zum aktuellen Sachstand des Bebauungsplanverfahrens führt Erste Beigeordnete Frau Johann aus, dass der Rat der Stadt Voerde in seiner Sitzung am 31.03.2020 den Aufstellungsbeschluss gefasst habe und seitens der Verwaltung zurzeit die Landesplanerische Abstimmung mit dem Regionalverband Ruhr erfolge und auch Angebote für die Schallimmissionsprognose eingeholt würden. Der Bebauungsplanentwurf sei ca. im Frühjahr 2021 zu erwarten, somit auch die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. Bürgerbeteiligung. Parallel sei die Verwaltung damit beauftragt Fördermöglichkeiten zu eruieren. Eine bereits für März terminierte Besprechung beim Fördergeber wurde coronabedingt abgesagt.

#### 12.6 Ankündigung Radwegeverkehrskonzept Stadt Voerde (Stand des Auswahlverfahrens)

Zum Sachstand des Auswahlverfahrens zur externen Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes informiert Herr Müser die Anwesenden darüber, dass 6 Planungsbüros aktuell zur Angebotsabgabe aufgefordert worden seien. Die Rückmeldungen würden im Juli erwartet. Als nächstes sei die Beauftragung eines Planungsbüros geplant, die voraussichtlich nach den Sommerferien erfolgen werde. Anschließend würden Workshops unter Einbindung der Politik durchgeführt.

#### 12.7 Regionalbudget LEADER

Herr Müser informiert, dass im Rahmen von LEADER ein neues Förderprogramm für Kleinprojekte aufgelegt worden sei. Hierüber könnte die Förderung u. a. für Bänke, Sitzgruppen, Hinweistafeln, Ausstattungen für Spiel- oder Mehrgenerationenplätze, Einrichtung für Dorfgemeinschaftshäuser beantragt werden. Anträge und Infos unter <https://www.lag-lin.de/> abrufbar.

Es können Projekte mit förderfähigen Gesamtkosten von max. 20.000 € beantragt werden, die Förderquote liegt bei 80%. Nachteilig sei hierbei, dass die Beantragung leider schon bis zum 15.06.2020 erfolgen muss und dass die Projekte noch in diesem Jahr 2020 umgesetzt und abgeschlossen sein müssen.

#### 12.8 Ranger (CDU Antrag)

Erste Beigeordnete Frau Johann weist die Anwesenden darauf hin, dass das Pilotprojekt des „Ranger-Einsatzes“ des Kreises Wesel, welches in Kooperation mit dem RVR in 2019/2020 in den Naturschutzgebieten durchgeführt wurde, erfolgreich abgeschlossen worden sei. Vorbehaltlich der Finanzierungszusage des Kreises Wesel solle dieses Projekt weitergeführt werden. Entsprechend des Antrages der CDU-Fraktion ist es Ziel der Verwaltung, dass der Einsatz, der bisher den Bereich der NSG in Duisburg und Dinslaken abdeckte, auf das Voerder Stadtgebiet ausgeweitet werden. Voraussetzungen hierfür seien hohe Besucherzahlen und Hinweise auf Störungen im NSG. Dieses Ziel ist erreicht worden, so dass die Ranger nunmehr auch im NSG des Rheinvorlandes auf Voerder Stadtgebiet tätig sind. Weiterhin, so Frau Johann, werden die sogenannten Naturschutzwächter von den Unteren Landschaftsbehörden, für Voerde durch den Kreis Wesel, benannt werden. Der

Kreis Wesel umfasse 24 Bezirke, die auf 24 Naturschutzwächter aufgeteilt seien und die sogenannte Naturschutzwacht bilden. U.a. bestehe die Aufgabe darin, den zuständigen Behörden nachteilige Veränderungen der Landschaft zu melden, um so Schäden von Natur und Landschaft abzuwenden. Abschließend wies Frau Johann darauf hin, dass der Naturschutzbeirat des Kreises Wesel in seiner Sitzung am 03.02.2020 Herrn Kuckhoff als neuen Naturschutzwächter für den hiesigen Bezirk gewählt habe, der dann durch den Kreis Wesel benannt wurde, Der Antrag der CDU-Fraktion vom 10.09.2019 ist folglich erledigt.

#### 12.9 Benennung Radverkehrsbeauftragter (WGV Antrag)

Herr Müser informiert die Anwesenden über die Benennung von Herrn Blaszczak als Radverkehrsbeauftragten der Stadt Voerde, sodass der Antrag der WGV erledigt sei.

#### 12.10 Klima- und insektenfreundliche Gartengestaltung vs. Stein-/Schottergärten

Herr Müser teilt mit, dass in der 34 bis 36 Kalenderwoche eine Vortragsreihe für Bürgerinnen und Bürger zum Thema „Klima- und Insektenfreundliche Gartengestaltung – Alternativen zu Schotter und Kies“- durchgeführt werden. Mindestens 5 Termine, u.a. Führungen und Fachvorträge mit wechselnden Schwerpunktthemen, werden stattfinden. Ansprechpartner hierzu sei Herr Bielinski.

Damit sei der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen vom 16.08.2019 erledigt.

Der Planungs- und Umweltausschuss nimmt die Mitteilungen der Verwaltung zur Kenntnis.

### **13. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung**

Herr Challier erkundigt sich, was mit dem Waldgrundstück an der B 8 im Bereich der Feuerwache Friedrichsfeld geschehe.

Frau Johann erklärt, dass der Eigentümer dem bestehenden Bebauungsplan entsprechend vorgegangen sei. Dieser sehe im Randbereich des Grundstücks Baumpflanzungen/Wald vor; zentral seien Kleingärten festgesetzt. Seitens der Fachbehörden, insbesondere Wald und Holz, bestehe hier kein Handlungserfordernis. Die festgesetzten Kleingartenflächen müssen in den nächsten Jahren auch derart genutzt oder wieder aufgeforstet werden. Die ausgewiesene Waldfläche ist innerhalb von 2 Jahren aufzuforsten.

Weiterhin fragt Herr Challier an, ob die Nummerierung der Bänke im Stadtgebiet Voerde bereits erfolgt sei. Herr Müser erklärt, dass der Sachstand hierzu nachgereicht werde. Die Verwaltung sei mit der Umsetzung bereits beschäftigt.

Herr Garden fügt ergänzend hinzu, die Verwaltung solle prüfen, ob das Bänkeprojekt über LEADER abgewickelt werden könne. Diesbezüglich erklärt Herr Challier, diese Anfrage in der nächsten Ratssitzung einzubringen, sodass diese an die Fachausschüsse verwiesen werden können.

Bezüglich der Beantwortung des von Herrn Garden angefragten Sachstandberichtes zum Reyna Palace verweist Herr Müser auf den nichtöffentlichen Teil der Sitzung.

Vorsitzender Ulrich Philipp Neßbach schließt die öffentliche Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses um 18:55 Uhr.

Vorsitzender

Schriftführer

Ulrich Philipp Neßbach

Frank Dignaß





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.02.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

### Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel

#### Beschlussvorschlag:

- Das für den Kreis Wesel erarbeitete Mobilitätskonzept durch das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan (Anlage 1) wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unter Berücksichtigung der in der Drucksache 16/1120 dargestellten Änderungsvorschläge (in der Sachdarstellung fett und kursiv markiert) als Instrument für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel unterstützt.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen entstehen erst bei konkreter Umsetzung einzelner Handlungsansätze

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
Begründung:	Die Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel verfolgen die Zielsetzung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung, wodurch bei konkreter Umsetzung einzelner Maßnahmen positive Auswirkungen auf den Klimaschutz erwartet werden können.		

\* Erläuterung siehe Begründung

#### Sachdarstellung:

In ihrer Sitzung am 06.07.2017 stimmte der Kreistag Wesel einstimmig für die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für den Kreis Wesel. In Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden, welches eine „zukunftsorientierte, nachhaltige, attraktive und umweltfreundliche“ Mobilität durch

- Verbesserungen bei den Fuß- und Fahrradwegen,
  - Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und
  - Förderung von Projekten, die unterschiedliche Fortbewegungsmittel kombinieren,
- zum Ziel hat.

Mit der Aufstellung dieses Konzeptes wurde das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan aus Kamp-Lintfort beauftragt, welches unter anderem auch für die Überarbeitung des

Nahverkehrsplans des Kreises Wesel 2017, die Betreuung eines Pilotprojektes des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr sowie die Erstellung des Mobilitätskonzeptes der LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein e.V. (Wesel, Hamminkeln, Schermbeck, Hünxe, Voerde) beauftragt wurde.

Ein kreisweites Mobilitätskonzept ist nicht nur aufgrund der Zuständigkeit des Kreises für den ÖPNV sinnvoll, da Straßen- und Wegeverbindungen nicht an kommunalen Grenzen enden bzw. ein Teil des Netzes auch in der Zuständigkeit des Kreises liegt (Kreisstraßen). Durch ein gemeinsames Mobilitätskonzept können die kreisweiten Interessen nach außen stärker vertreten werden. Gleiches gilt für das derzeit in Beratung stehende Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, welches über die parallel laufende Drucksache 16/1117 ebenfalls beraten werden soll.

Mit Schreiben vom 10.11.2017 hat die Stadt Voerde (Niederrhein) Anregungen zum Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes für den Kreis Wesel vorgebracht. Hierbei ist vor allem auf die Einbeziehung vorhandener und überregionaler Planungen hingewiesen worden, um parallel laufende Prozesse inhaltlich miteinander zu verbinden.

Nachfolgend wird der Entwurf des Mobilitätskonzeptes des Kreises in seinen inhaltlichen Schwerpunkten beschrieben. Dabei werden die Anregungen der Stadt Voerde in **fett und kursiv** dargestellt, die dem Kreis Wesel vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Voerde zugesandt wurden. Die Stellungnahme der Stadt Voerde ist dieser Drucksache als Anlage 2 beigelegt.

Der Kreis Wesel hat ein Konzept für eine zukunftsorientierte, nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität im Kreisgebiet erstellt. Auf Grundlage der Analyse der aktuellen verkehrlichen Situation sind aus Sicht des Kreises angemessene und umsetzbare Maßnahmen herausgearbeitet worden. Hierbei ist zu differenzieren, dass nicht alle Maßnahmenkomplexe im Verantwortungsbereich des Kreises selbst stehen und deren Umsetzung häufig durch die Städte und Gemeinden zu leisten ist.

Unter dem Leitsatz „Mobil im Kreis Wesel – Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt“ sind folgende Ziele/Themenblöcke für die Erarbeitung des Konzepts formuliert worden:

1. Förderung der Nahmobilität
2. Förderung des Fußverkehrs
3. Gesamtkonzept für den Radverkehr
4. Kfz-Verkehr
5. Wirtschaftsverkehr
6. Verknüpfung
7. Querschnittsdenken
8. Koordinierung
9. Änderung des Modal Splits im Kreis Wesel

Der Schwerpunkt des kreisweiten Mobilitätskonzeptes ist es Prozesse anzustoßen, Zielrichtungen aufzuzeigen und den Informationsaustausch zwischen den Kommunen zu fördern und eine koordinierende Funktion einzunehmen.

Im Laufe des Bearbeitungsprozesses haben sich folgende inhaltliche Schwerpunktbereiche ergeben:

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

Für diese vier Schwerpunkte sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts inhaltliche Vorschläge formuliert worden. Die Themenbereiche resultieren unter anderem aus den Ergebnissen der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel, an der im Zeitraum vom 10.12.2018 bis zum 31.01.2019 insgesamt über 1.200 Personen teilgenommen haben. Aus Voerde haben sich insgesamt 92 Bewohnerinnen und Bewohner an der Umfrage beteiligt.

### Schwerpunkt 1: Planung eines Systems schneller interkommunaler Radwegeverbindungen

Das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel definiert zwei Bausteine, die zur einer Verlagerung von Fahrten auf das Fahrrad führen sollen. Zum einen ist es die Realisierung eines Netzes von schnellen Radwegen zur Schaffung eines durchgehenden Netzes sowie der Ausbau der bislang im Freizeitverkehr existierenden Verleihmöglichkeiten in Bezug auf den Alltagsradverkehr. Der Kreis kann hierbei als übergeordnete und koordinierende Stelle tätig sein. Die Vorarbeiten des Regionalverbands Ruhr in Bezug auf überörtliche und schnelle Radwege wurden in der Erarbeitung des kreisweiten Mobilitätskonzepts berücksichtigt.

Die einzelnen Bedarfe für schnelle Radverbindungen wurden aus den Bewegungsdaten des Mobilfunks ermittelt, die durch ein früheres Projekt im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Verfügung standen, da der Kreis Wesel seinerzeit als Untersuchungsraum ausgewählt wurde. Hierbei wurden anonym die Bewegungen zwischen den einzelnen Zellen erfasst, wodurch ein hochwertiger Analysedatensatz für die Planung der schnellen Radwege zur Verfügung steht. Mit Hilfe dieser Daten können bedeutende Verkehrsströme im Kreis Wesel analysiert und Rückschlüsse auf die Notwendigkeit grenzüberschreitender Radwege abgeleitet werden. Die Verbindungen werden in vier Klassen je nach Nutzerquote eingestuft. **Aus der Potenzialanalyse mittels der Bewegungsdaten (Mobilfunk) ergibt sich für die Verbindung Achse Wesel – Voerde – Dinslaken eine mäßige, aber immer noch bedeutende Nutzerquote. Gemäß der Klassifizierung entspricht dies der niedrigsten der vier möglichen Klassen. Weitere Verbindungen von/nach Voerde werden gemäß der Auswertung der Bewegungsdaten nicht dargestellt. Das vorgeschlagene Gesamtnetz für den Kreis Wesel, welches sich aus den Bewegungsdaten ergibt, wurde durch zusätzliche Verbindungen ergänzt, die zwar über kein sehr hohes, aber ausreichendes Potenzial verfügen. Der fehlende Lückenschluss zwischen Voerde und Hünxe bleibt jedoch weiterhin bestehen. Auf Ebene des Konzeptes für ein Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr ist diese Verbindung als regionale Radverbindung kategorisiert worden. Seitens der Stadt Voerde wird angeregt diese Verbindung Achse mit in das Gesamtnetz des Kreises Wesel aufzunehmen.**

Eine weitere Maßnahme dieses Schwerpunkts ist die Herstellung einer flächendeckenden Infrastruktur im Kreis Wesel für Leihfahrräder. Die aktuellen Anbieter sind fast ausschließlich auf den Freizeit-/Tourismusverkehr ausgerichtet. Dieses Angebot soll gemäß Mobilitätskonzept auch auf den Alltagsverkehr ausgeweitet werden. Die Betreiber der Freizeitleihräder zeigen generelles Interesse dieses Netz weiter auszubauen.

### Schwerpunkt 2: Aufbau eines kreisweiten Systems von Mobilstationen

Mobilstationen fördern eine bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und tragen somit zu einem multimodalen Verkehrsverhalten bei. Das Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel hat eine eigene Kategorisierung von Mobilstationen vorgenommen, wodurch auch mittelgroße und kleine Mobilstationen berücksichtigt werden. Folgende Größen-Kategorien wurden definiert:

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

Kategorie 5	Haltestellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage mit einer ÖPNV-Linie
-------------	--

Die einzelnen Kategorien zeichnen sich auch durch unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aus. Je höher die Kategorie desto umfangreicher ist die Ausstattung der jeweiligen Mobilstation. Ein Ausstattungsmerkmal einer solchen Mobilstation ist beispielsweise das Carsharing. **In der Darstellung der bislang bestehenden Standorte im Kreis Wesel fehlt jedoch der Carsharing-Standort am Haltepunkt Voerde Rathausplatz. Dieser ist in das Mobilitätskonzept des Kreises mit aufzunehmen.**

Alle grundsätzlich in Frage kommenden Haltestellen wurden im Rahmen einer einfachen Nutzwertanalyse auf Ihre Eignung als Mobilstation geprüft. Als Prüfkriterien werden beispielsweise das vorhandene SPNV-Angebot, die Taktichte oder auch die Fahrgastnachfrage herangezogen. In Voerde ergeben sich auf Grundlage der Nutzwertanalyse folgende Standortalternativen für Mobilstationen.

Friedrichsfeld	Friedrichsfeld Bahnhof	Kategorie 2
Voerde	Bahnhof	Kategorie 2
Spellen	Kirche	Kategorie 3
Friedrichsfeld	Post	Kategorie 3
Voerde	Rathausplatz	Kategorie 3
Möllen	Schlesierstraße	Kategorie 3
Möllen/GöWi	Götterswickerhamm	Kategorie 5
Voerde	Pestalozzischule	Kategorie 5

Für die Stadt Voerde ist als positiv zu bewerten, dass auch kleinere Mobilstationen berücksichtigt wurden. Prioritär sollten jedoch die beiden Standorte der Kategorie 2 betrachtet werden.

### Schwerpunkt 3: Förderung aktueller Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung

Das E-Bike, Faltrad, Carsharing oder auch Radverleih sind bereits heute ein sichtbarer Bestandteil des alltäglichen Verkehrs. Andere Entwicklungen wie das Elektroauto oder auch das autonome Fahren können noch nicht belastbar prognostiziert werden. Eine Änderung der Antriebstechniken ist abhängig von privaten Unternehmen und größeren Fördergebern und ist somit als isolierte Maßnahme schwierig voranzutreiben. Der Themenblock autonomes Fahren kann zukünftig als Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsangeboten dienen, indem beispielsweise in Bereichen mit relativ geringer Nachfrage neue Angebote geschaffen werden. Im Bereich der Tarifstruktur entstehen Probleme insbesondere durch die Zonierung der Preisstufen, wodurch die Nutzung der Busse und Schienenverkehrsangebote gehemmt wird. Eine Vereinfachung der Tarifstruktur sowie gerechte Abrechnung kann die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung weiter steigern. Eine Verbesserung des Informationsflusses wird durch neue Apps des VRR und der Deutschen Bahn gewährleistet. Für den Kreis wird hierbei kein Handlungsbedarf identifiziert, da das Thema beim VRR verankert ist. Eigene Tarif- und Vertriebsinformationen würden zu weiteren Komplikationen führen.

### Schwerpunkt 4: Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit, also insbesondere am Abend und am Wochenende

Das ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit muss von den standardmäßigen Ansätzen (bspw. Anrufsammeltaxi, seltene Standardlinienfahrten etc.) abweichen, um eine Verbesserung erzielen zu können. Ein möglicher Handlungsansatz sind die On-Demand-Verkehre, die auf Abruf ohne festen Fahrplan vom Endkunden geordert werden können. Die Produktionskosten dieses Ansatzes sind relativ hoch, wodurch für das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel ein neues Bedarfssystem entwickelt wurde, welches Gemeinde-, Kreis- und Verbundgrenzen überschreitet. Hierbei wird das übliche Verkehrsangebot in den Abendstunden eingestellt. Es gibt stündliche Führung von Bedarfsbussen mit den Bahnhöfen als Quelle und den Wohnbereichen als Ziel. Aufgrund einer zent-

ralen Bedarfssteuerung ist auch die Bedienung dünn besiedelter Bereiche möglich. Als mögliche Ankerpunkte für Voerde nennt das Mobilitätskonzept die beiden Bahnhöfe sowie den Rathausplatz. Von diesen Startpunkten aus werden die Bedarfe der Fahrgäste flexibel abgedeckt. Eine Kopplung mit den Mobilstationen ist anzuraten, um eine Weiterfahrt mit weiteren Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Stark frequentierte Routen sollen durch den Standardlinienverkehr weiterhin angefahren werden, wodurch eine Mischung aus flexibler Bedienung und Standardverkehr entsteht.

Für die Stadt Voerde handelt es sich um eine sinnvolle Ergänzung zum Standardlinienverkehr, um beispielsweise die Rheindörfer auch in den Nebenverkehrszeiten an das ÖPNV-Netz anbinden zu können.

Neben der Maßnahmenbildung für die eben genannten vier Schwerpunktbereiche enthält das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel weitere Maßnahmenempfehlungen. Aufgrund der Komplexität und Vielfalt eines Mobilitätskonzepts werden diese Themen jedoch ohne tiefgreifende Analyse behandelt. Die Maßnahmenvorschläge lassen sich in folgende Oberkategorien einteilen:

- Mobilitätsmanagement
- Allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr
- Allgemeine Maßnahmen zum ÖPNV
- Verkehr an Schulen
- Signalanlagen

Durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen aus den eben beschriebenen Schwerpunktbereichen kann das multimodale Verkehrsverhalten in der Stadt Voerde gefördert werden. Der Kreis Wesel muss hier als koordinierende Stelle, vor allem bei grenzüberschreitenden Planungen fungieren.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Entwurf Mobilitätskonzept Kreis Wesel
- (2) Stellungnahme Mobilitätskonzept Kreis Wesel

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

# Mobilitätskonzept

für den Kreis Wesel

## MOBIL IM KREIS WESEL

### Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

vorläufiger

## ENTWURF

vor abschließender Beteiligung

**Januar 2020**

**Bearbeitung:**

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

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



## Inhalt

1.	Auftrag .....	4
2.	Leitbild und Ziele des Konzepts .....	5
3.	Struktur und Schwerpunkte des Konzepts.....	8
4.	Allgemeine Analyse der verkehrlichen Situation .....	10
4.1.	Planungsinstrumente der Verkehrsplanung .....	10
4.2.	Grundsätze der nachhaltigen Mobilität.....	13
4.3.	Pendler- und Güterverkehr .....	15
4.4.	Realistische Einordnung der Möglichkeiten einer Verlagerung von Teilen des Verkehrs .....	16
4.5.	Fazit zur allgemeinen Analyse .....	18
5.	Ergebnisse der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel .	18
6.	Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen.....	26
7.	Darstellung der Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts .....	30
7.1.	Schnelle Radwege im Kreisgebiet .....	30
7.1.1.	Potenzialanalyse zum schnellen Radverkehr.....	30
7.1.2.	Konzept zum schnellen Radverkehr .....	38
7.2.	Mobilstationen .....	45
7.2.1.	Bedeutung von Mobilstationen für die Mobilität der Gegenwart und der Zukunft .....	45
7.2.2.	Aufbau und Funktion von Mobilstationen .....	46
7.2.3.	Größen-Kategorien für die geplanten Standorte.....	48
7.2.4.	Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen .....	49
7.2.4.1.	Fahrradabstellanlagen/ Bike & Ride (B&R).....	49
7.2.4.2.	Park & Ride-Anlagen (P&R) .....	53
7.2.4.3.	Umfeldgestaltung .....	54
7.2.4.4.	Haltestelleninfrastruktur für Wartende.....	54
7.2.5.	Förderbedingungen.....	55
7.2.5.1.	Landesförderung für Mobilstationen .....	55
7.2.5.2.	Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz..	56
7.2.6.	Auswahl von Standorten.....	57

7.2.7.	Vorschlagsliste Mobilstationen im Kreis Wesel .....	60
7.3.	Multimodale Mobilität .....	68
7.3.1.	Rahmenbedingungen.....	68
7.3.2.	Bedarfsgesteuerter Verkehr .....	69
7.3.3.	Änderung der Antriebstechniken.....	69
7.3.4.	Autonomes Fahren.....	70
7.3.5.	Bedarfsgesteuerter Verkehr .....	71
7.3.6.	Vereinfachung der Tarifstruktur und Nutzung neuer Techniken für Information und Vertrieb .....	71
7.3.7.	Prüfung der Notwendigkeit einer Veränderung des ÖPNV-Angebots.	74
7.4.	Konzeptentwurf ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit .....	75
8.	Gesamtkonzept.....	81
9.	Beteiligungsverfahren .....	81
10.	Fazit .....	82



## 1. Auftrag

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

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

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

Aufgabe dieses Konzeptes ist es, alle denkbaren Entwicklungen zu streifen und in ihren Auswirkungen auf das aktuelle und künftige Verkehrsverhalten im Kreis Wesel hin zu überprüfen. In einem zweiten Schritt werden diejenigen Komplexe herausgefiltert, die umsetzbare und sinnvolle Maßnahmen ermöglichen.

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

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

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

Die Arbeit am Mobilitätskonzept wurde durch eine Lenkungsgruppe begleitet und gesteuert, in der neben der Fachverwaltung und dem Gutachter die Vertreter der jeweiligen Fraktionen im Kreistag vertreten waren.

## **2. Leitbild und Ziele des Konzepts**

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

## MOBIL IM KREIS WESEL Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

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

### 1. Förderung der Nahmobilität

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

### 2. Förderung des Fußverkehrs

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

### 3. Gesamtkonzept für den Radverkehr

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

### 4. Kfz-Verkehr

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

### 5. Wirtschaftsverkehr

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

### 6. Verknüpfung

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

## 7. Querschnittsdenken

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

## 8. Koordinierung

Der Kreis Wesel übernimmt während und ggf. nach der Erstellung des Mobilitätskonzepts eine koordinierende Rolle zwischen verschiedenen Akteuren und motiviert die Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Unternehmen zu ständigen Beiträgen bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Die von den kreisangehörigen Kommunen gewünschte Austauschplattform wird vorgesehen. Wichtig dabei ist eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit, um das Bewusstsein bei den Bürgerinnen und Bürgern für nachhaltige Mobilität zu schärfen. Eine Vorbildfunktion durch betriebliches Mobilitätsmanagement ist zu prüfen.

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

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

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

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

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

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

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

### 3. Struktur und Schwerpunkte des Konzepts

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

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

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

Diese Einteilung erwies sich im Laufe der Bearbeitung als nicht zweckmäßig. Der Grund dafür liegt in den bereits beschriebenen Überlegungen zur Zuständigkeit und dem daraus folgenden höchst unterschiedlichen Detaillierungsgrad bei der Bearbeitung.

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

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

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

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

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



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

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

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

## **4. Allgemeine Analyse der verkehrlichen Situation**

### **4.1. Planungsinstrumente der Verkehrsplanung**

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

Insbesondere in den 60er-Jahren dominierte die Einschätzung, dass die gesamte Mobilität der Zukunft mit dem privaten Kraftfahrzeug abgewickelt wird und dass die Herstellung möglichst kreuzungsfreier Straßen sowohl in Städten, als auch im ländlichen Raum die Mobilität in hoher Qualität sicherstellen kann.

In dieser Zeit wurde das Planwerkzeug des Generalverkehrsplans (GVP) entwickelt, dessen Auswirkungen zum Teil noch heute spürbar sind. Er führte insbesondere zum großformatigen Ausbau von innerörtlichen Verkehrsstraßen, die heute bezüglich Querbarkeit und Umwelt- und Umfeldqualität in aller Regel hochbelastete und problematische Bereiche sind. Die enorme Leistungsfähigkeit dieser Anlagen wird dadurch ad absurdum geführt, dass entsprechend dem geschaffenen Angebot die Nutzung nachgezogen hat und daher derart viele Menschen mit Kraftfahrzeugen unterwegs sind, dass auch sehr großzügig dimensionierte Anlagen schnell an ihre Leistungsfähigkeit stießen, beziehungsweise längst überlastet sind. Dieser jahrzehntelang verfolgte Weg, durch immer neue Straßen und immer weitere Verbesserungen der Effizienz des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, eine bessere Mobilität zu erreichen, ist gescheitert, da Verbesserungen stets neuen Kraftfahrzeugverkehr mit sich brachten. Dem konkurrenzierenden ÖPNV, beziehungsweise dem Rad- und Fußverkehr wurden dagegen sowohl die finanziellen Mittel, als auch die Flächen entzogen, um eine echte Konkurrenz darstellen zu können.

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

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

Diese aktuelle Entwicklung hat nun zum dritten bedeutenden Planungswerkzeug -dem Mobilitätskonzept - geführt. Hier wird die Präferenzierung der umweltfreundlicheren Verkehrsmittel noch klarer als beim VEP in den Vordergrund gestellt, verkehrliche Maßnahmen müssen stets nachhaltig sein. Des Weiteren leistet das Mobilitätskonzept auch eine umfängliche Einbeziehung anderer Fachdisziplinen, die für die verkehrlichen Abläufe mitentscheidend sind, z.B.



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

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

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

## 4.2. Grundsätze der nachhaltigen Mobilität

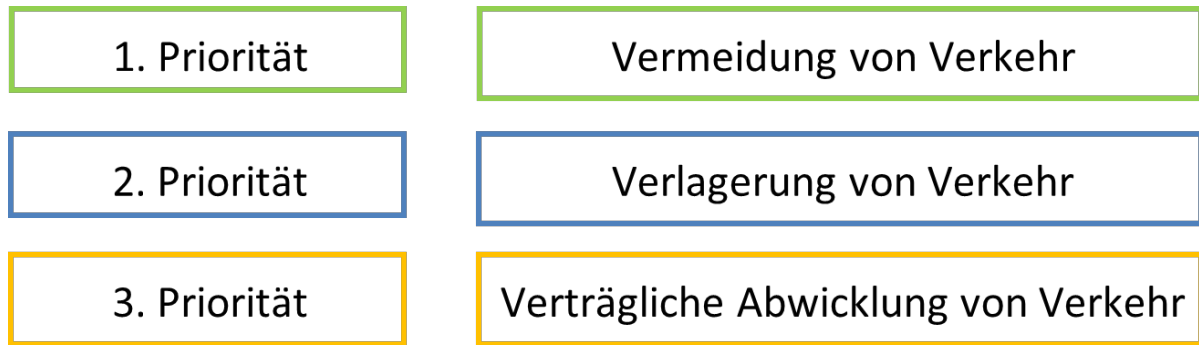
Der Begriff der nachhaltigen Mobilität bedarf der Erläuterung, um seine Sinnhaftigkeit zu verstehen und seine positiven Auswirkungen ausreichend würdigen zu können.

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

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

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

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



**Abbildung 1: Prioritäten des Mobilitätskonzepts**

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

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

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

Dieses Beispiel zeigt, welche enormen Effekte es mit sich bringt, den Pkw-Verkehr zu reduzieren. Neben dem reinen Schadstoffausstoß ist es auch für das Umfeld und die Lärmentwicklung in Städten und ebenso in Naturräumen von außerordentlicher Wichtigkeit, verbesserte Verhältnisse zu schaffen. Auch die Belegung immer wertvollerer Flächen, die nur durch die Abstellung von

Kraftfahrzeugen genutzt werden, ist vor dem Hintergrund des Wohnraum-mangels, kaum mehr als verträglich zu bezeichnen.

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

### 4.3. Pendler- und Güterverkehr

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

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

Die allgemeine Entwicklung in Bezug auf die Verkehrssituation im Güter- und Pendlerverkehr bedarf einer Veränderung in sehr großem Rahmen, für die andere Akteure als der Kreis Wesel entscheidend sind. Es wird Jahrzehnte dauern, bis Investitionen die derzeit politisch beschlossen werden sich auszah-len. Dennoch ist es wichtig, durch ein verändertes Mobilitätsverhalten und geänderte Planungsansätze im Kleinen diese Entwicklungen zu unterstützen

und vor allem auch bereits kurz- und mittelfristige Effekte zu erzielen, bevor im Rahmen der allgemeinen Entwicklung nachgezogen wird.

#### 4.4. Realistische Einordnung der Möglichkeiten einer Verlagerung von Teilen des Verkehrs

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

Die nachfolgende Darstellung zeigt auf, dass auch im Bereich größerer Entfernungsklassen der Radverkehr zunehmend an Einfluss gewinnt. Aufgrund des Fehlens einer kreisweiten Untersuchung wurde als Quelle die Haushaltsbefragung im Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach verwendet. Die Ergebnisse sind übertragbar. Es ist zu berücksichtigen, dass die Haushaltsbefragung zu einer Zeit geführt wurde, als elektrisch unterstützte Fahrräder noch eine seltene Modeerscheinung waren. Deren Anteil am gesamten Radverkehr lag seinerzeit weit unter 10%. Dies hat sich zwischenzeitlich deutlich verändert.

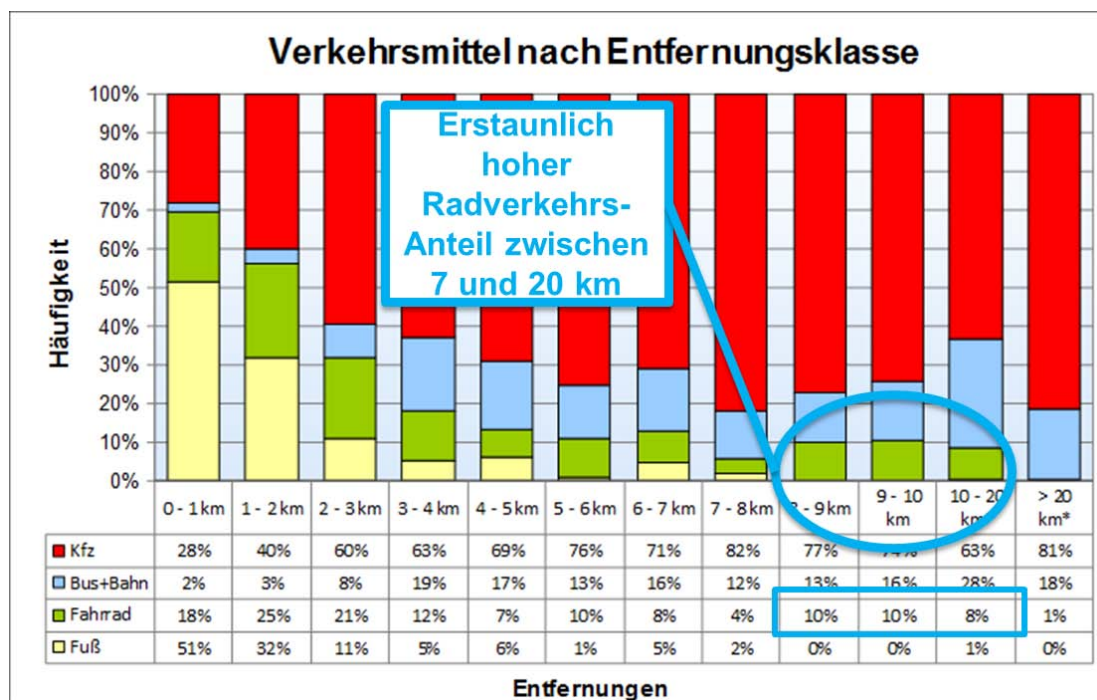
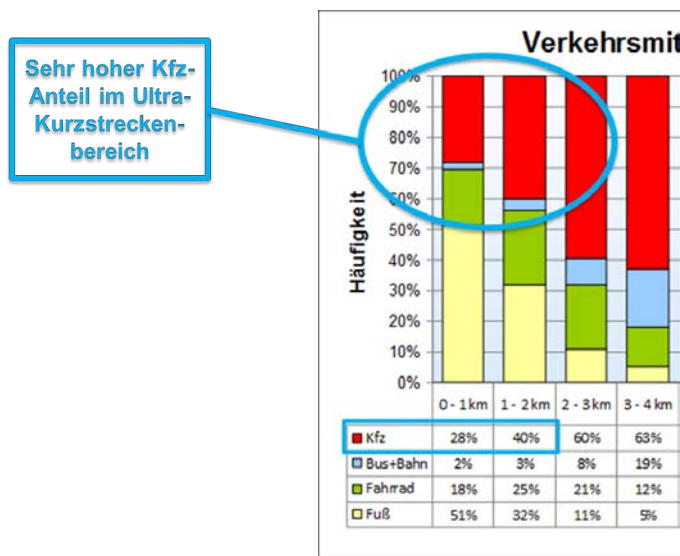


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsklasse, Quelle: Haushaltsbefragung Bergisch Gladbach



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

Die Effekte einer veränderten Verkehrsmittelnutzung werden noch dadurch verstärkt, dass diese extrem kurzen Wege in der Regel in denjenigen Bereichen auftreten, in denen sie am wenigsten gewünscht werden, nämlich im unmittelbaren zentralen Bereich der Innenstädte und inmitten von Wohngebieten. Hier ist sowohl die Schadstoffemission der Kraftfahrzeuge als besonders schädlich anzusehen, aber auch gestattet in diesen Bereichen die Fahrweise (häufiges Anfahren und Bremsen, niedrige Gänge) auch kein energieeffizientes Fahren. Zudem ist unmittelbare Nähe zur wohnenden Bevölkerung, zu Schulen und zum Einzelhandel gegeben, sodass Einsparpotenziale in diesem Bereich eine besonders hohe Wertigkeit besitzen. Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass die Förderung der Nahmobilität sowohl realistische Effekte erzeugt als auch als besonders hilfreich anzusehen ist.



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

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

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

## 4.5. Fazit zur allgemeinen Analyse

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

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

Unverzichtbar war es im Kreis Wesel, im Zusammenhang mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes, ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchzuführen. In das Beteiligungsverfahren wurden bislang die Städte und Gemeinden des Kreises, die Verkehrsunternehmen, der "Runde Tisch ältere Menschen" sowie die politischen Gremien des Kreises einbezogen. Der vorläufige Entwurf soll diesen Beteiligten erneut sowie einem weiten Kreis an Interessenten zugänglich gemacht werden. Die Ergebnisse dieser Beteiligung werden berücksichtigt.

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

Inhaltlich war die Online-Umfrage dergestalt aufgebaut, dass zehn konkrete und durch Ankreuzen einfach zu beantwortende Fragen gestellt wurden, die im Zusammenhang mit der künftigen Mobilität im Kreis Wesel besonders wichtig sind. Hierbei ging es nur bedingt darum, Absichtserklärungen abzurufen,

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

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

Nachfolgend werden die Ergebnisse zusammengefasst.

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

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

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

**Abbildung 4: Beteiligung an der Online-Befragung Kreis Wesel**

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



1. Haben Sie eine Fahrerlaubnis / einen Führerschein?

Anzahl Teilnehmer: 1.286

1.165 (90.6%): ja

121 (9.4%): nein

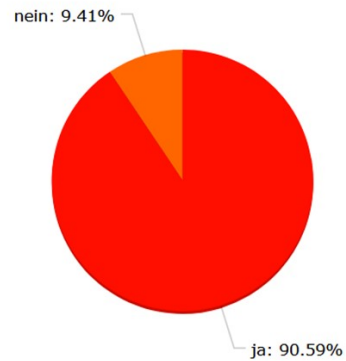


Abbildung 5: Online-Befragung Kreis Wesel, Führerscheinbesitz

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

2. Steht Ihnen ein PKW zur Verfügung?

Anzahl Teilnehmer: 1.285

1.096 (85.3%): ja

189 (14.7%): nein

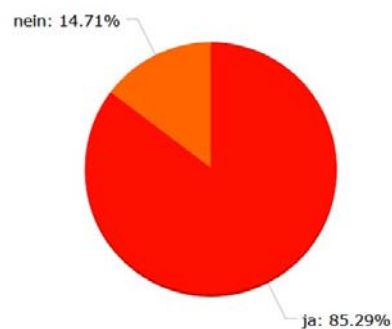


Abbildung 6: Online-Befragung Kreis Wesel, Pkw-Verfügbarkeit

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

3. Wie oft nutzen Sie einen PKW?

Anzahl Teilnehmer: 1.282

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

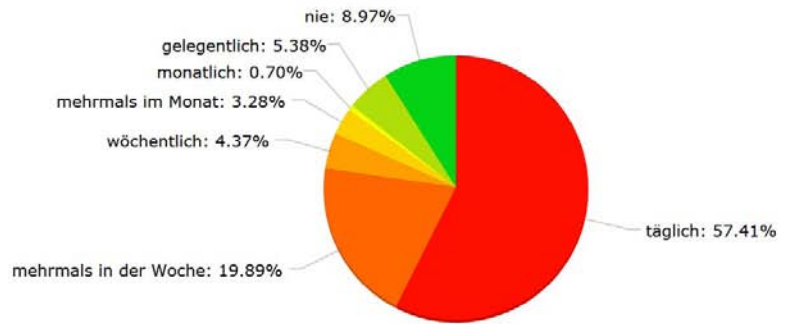


Abbildung 7: Online-Befragung Kreis Wesel, Pkw-Nutzung

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

4. Wie oft nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

.png .pdf .xls

Anzahl Teilnehmer: 1.284

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

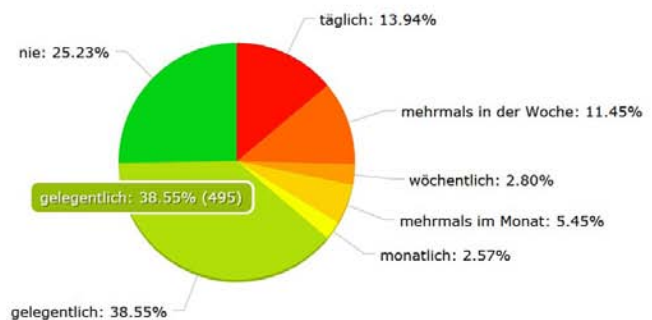


Abbildung 8: Online-Befragung Kreis Wesel, Nutzung ÖPNV

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

5. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad?

[.png](#) [.pdf](#) [.x](#)

Anzahl Teilnehmer: 1.284

134 (10.4%): täglich

232 (18.1%): mehrmals in der Woche

67 (5.2%): wöchentlich

141 (11.0%): mehrmals im Monat

62 (4.8%): monatlich

453 (35.3%): gelegentlich

195 (15.2%): nie

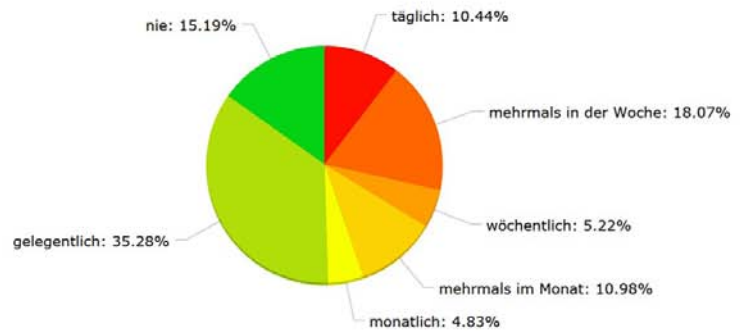


Abbildung 9: Online-Befragung Kreis Wesel, Fahrradnutzung

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

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

[.png](#) [.pdf](#) [.x](#)

Anzahl Teilnehmer: 1.275

964 (75.6%): Ich habe eine ebenerdige Abstellmöglichkeit

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

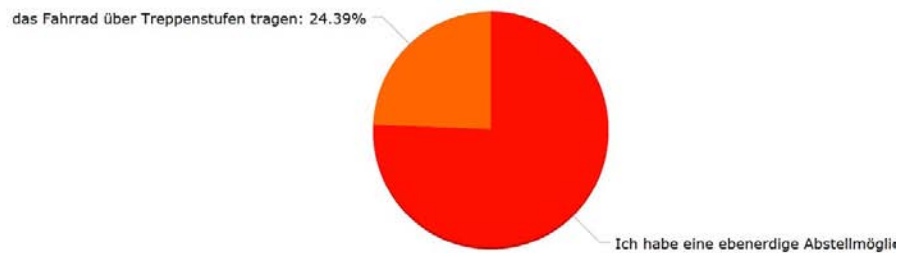


Abbildung 10: Online-Befragung Kreis Wesel, Verfügbarkeit Abstellanlage Fahrrad

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

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



Anzahl Teilnehmer: 1.282

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

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

159 (12.4%): Besitze ich.

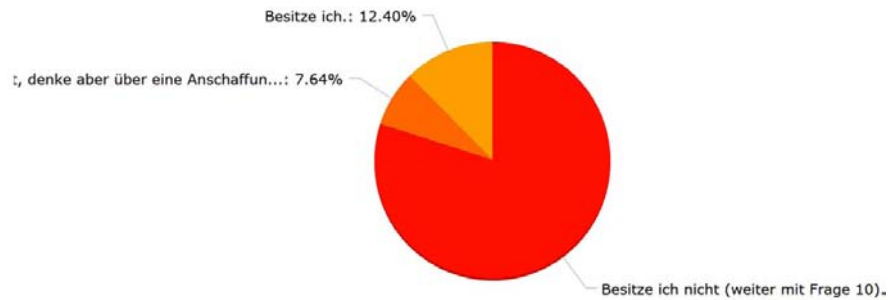
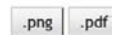


Abbildung 11: Online-Befragung Kreis Wesel, Besitz E-Rad

Von denjenigen Personen, die ein Elektrorad besitzen, nutzen es fast alle häufig oder regelmäßig. Während beim normalen Fahrrad die Quote derjenigen, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen bei 34% liegt, liegt der Anteil derjenigen, die ein E-Rad besitzen genau doppelt so hoch. Die Anschaffung des Elektrofahrrades erhöht somit die tägliche Kilometerleistung erheblich.

8. Wie oft nutzen Sie das Elektrofahrzeug?



Anzahl Teilnehmer: 159

28 (17.6%): täglich

60 (37.7%): mehrmals in der Woche

19 (11.9%): wöchentlich

20 (12.6%): mehrmals im Monat

2 (1.3%): monatlich

27 (17.0%): gelegentlich

3 (1.9%): nie

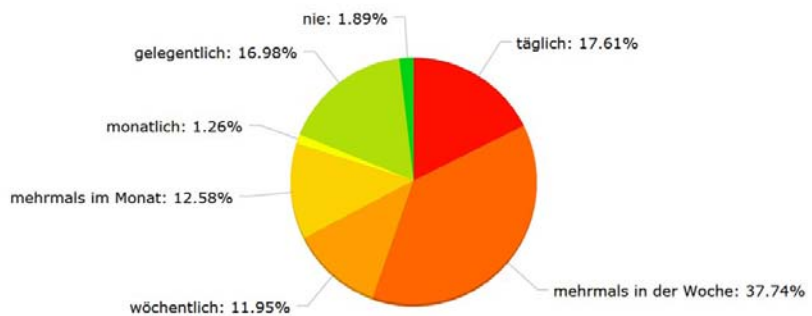


Abbildung 12: Online-Befragung Kreis Wesel, E-Rad-Nutzung

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

9. Hat sich durch das Elektrofahrrad Ihr Verkehrsverhalten geändert?

.png .pdf .xls .csv

Anzahl Teilnehmer: 159

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

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

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

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

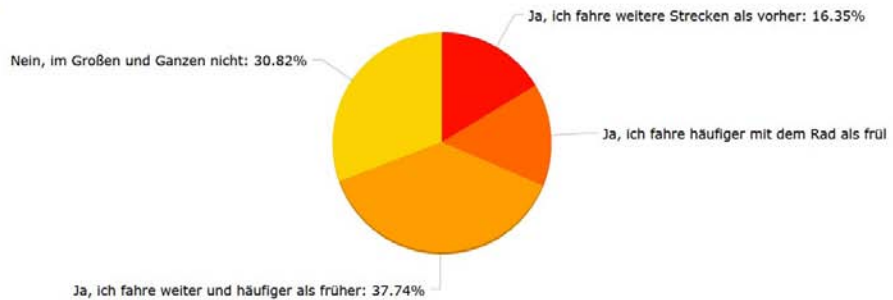


Abbildung 13: Online-Befragung Kreis Wesel, Verhaltensänderung durch E-Rad

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

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

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

## Ergebnisse der Fragen 1 bis 10

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

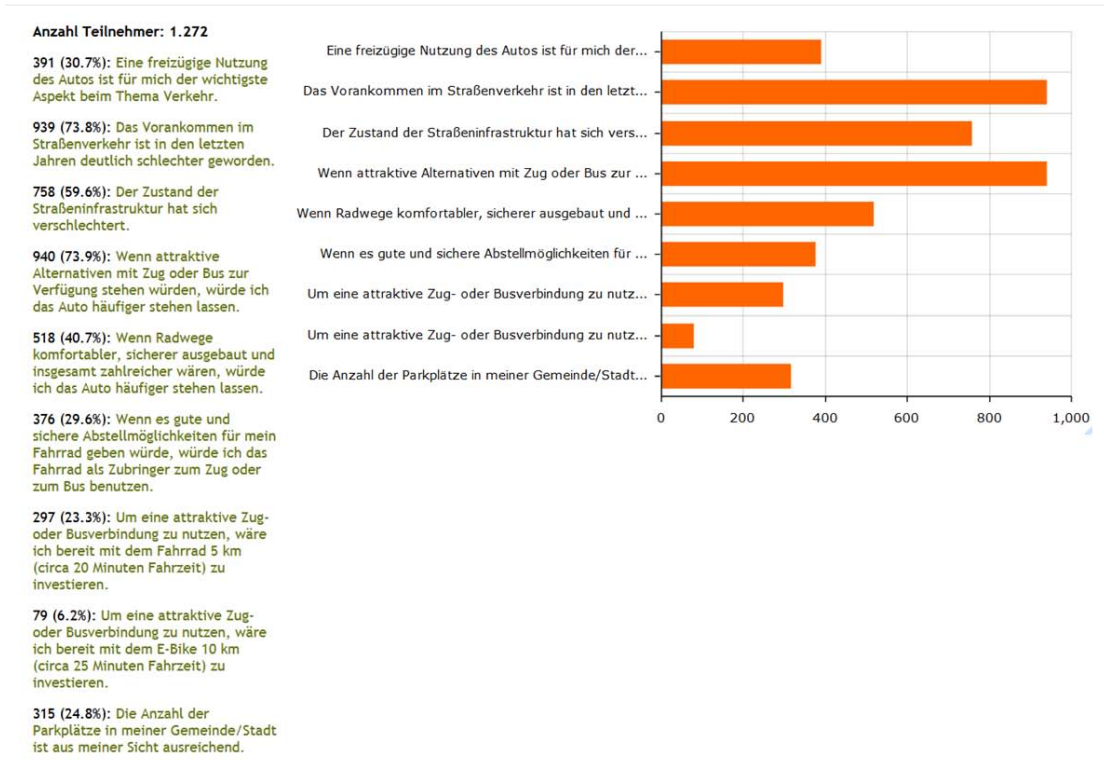


Abbildung 14: Online-Befragung Kreis Wesel, Aussagen zu Verkehrsabläufen im Kreis

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

### 11. Wie alt sind Sie?

**Anzahl Teilnehmer: 1.287**

- 1 (0.1%): 6-14 Jahre
- 19 (1.5%): 15-17 Jahre
- 189 (14.7%): 18-25 Jahre
- 441 (34.3%): 26-40 Jahre
- 530 (41.2%): 41-64 Jahre
- 107 (8.3%): 65 Jahre und älter

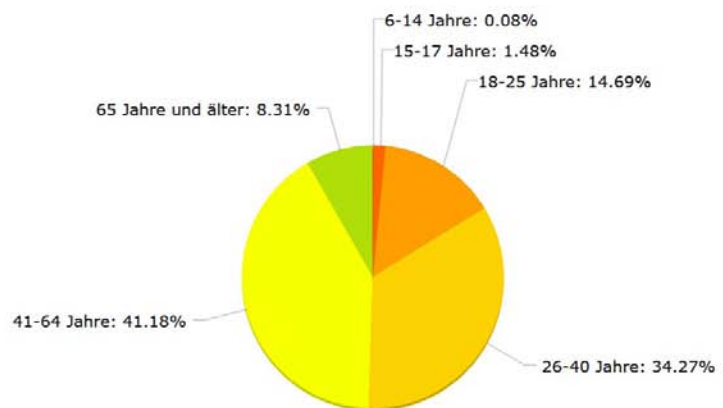


Abbildung 15: Online-Befragung Kreis Wesel, Teilnehmendenalter



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

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

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

## 6. Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen

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

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

### **Mobilitätsmanagement:**

- Durchführung einer Wohnstandortanalyse, um theoretische Verlagerungs- und Vermeidungspotenziale zu erfassen (Umstieg auf das Fahrrad, Bildung von Fahrgemeinschaften)
- Verstärkte Verbreitung von Mobilitätsinformationen über das Intranet der Stadtverwaltungen
- Schaffung von ausreichend dimensionierten, abschließbaren und überdachten Fahrradabstellanlagen für Verwaltungsmitarbeiter und Besucher von Kreisverwaltung und Rathäusern
- Beschaffung von Pedelecs und E-Lastenfahrrädern zum Ersatz von Dienstreisen mit dem PKW

- Einrichtung eines Fuhrparkmanagements zur zentralen Verwaltung und Disposition von kommunalen Fahrzeugen
- Auswertung der Fahrtenbücher um zu ermitteln, wie viele Fahrten auf Dienstpedelecs und (E-)Lastenräder umgestellt werden könnten und Anschaffung entsprechender Pedelecs und Lastenräder
- Umstellung von Dienst-PKW auf E-Fahrzeuge
- Entwicklung einer Konzeption für ein Carsharing mit Dienstfahrzeugen und privater Nutzung (u.a. Austausch mit der Stadt Hamminkeln und anderen Beispielstätten als "best-practice"-Beispiele)
- Unterstützung beim Thema Schülermobilität: Sicherer Schulweg, Haltestellen für "Eltern-Taxis", Walking Bus-Angebote (= Organisation von "Geh-Gemeinschaften" auf dem Schulweg), "Verkehrzähmer"-Projekte (= Kinder trainieren das Zufußgehen auf Alltagswegen), Schaffung von guten Fahrradabstellanlagen
- E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Wesel können mit den Städten und Gemeinden, Unternehmen, der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) und der Kreisverwaltung geplant und umgesetzt werden.
- Bei vielen Unternehmen im Kreis Wesel existieren Ansatzpunkte und umgesetzte Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität in Bezug auf die Mitarbeitermobilität, den Fuhrpark und die Gestaltung von Dienstreisen. Dazu gehören beispielsweise überdachte Fahrradabstellanlagen, E-Fahrzeuge, Fahrradleasing und privat organisierte Fahrgemeinschaften oder auch die Teilnahme an der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit".
- Die NIAG bietet Unternehmen die Möglichkeit im Verbund mit anderen Unternehmen ein Sonderticket zu beschaffen, das besonders attraktive Konditionen bietet. Dieses Angebot sollte stärker in den Unternehmen bekannt gemacht werden.
- Leihradangebote wurden im Rahmen des Mobilitätskonzepts hinsichtlich Realisierbarkeit geprüft. Seitens potenzieller Anbieter gibt es bedeutendes Interesse am Thema.
- Insgesamt ist festzuhalten, dass betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Wesel noch am Anfang steht. Durch Informationsveranstaltungen für Unternehmen können Wissenslücken z.B. hinsichtlich Ticketoptionen, Jobradangeboten etc. abgebaut werden und ein gewisser Anteil der Fahrten auf umweltfreundliche Alternativen verlagert werden.
- Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität
- Info-Paket für Neubürgerinnen und Bürger in allen Kommunen

### **Allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr:**

- Gegenseitige Schulung von Radfahrerinnen und -fahrern (Schwerpunkt Schüler) und Lkw-Fahrerinnen und -fahrern, um die Perspektive des jeweils anderen kennenzulernen.
- Werbung für bereits bestehende Angebote zu Trainingsseminaren für Pedelecs, um die Fahrsicherheit, insbesondere bei älteren Fahrerinnen und Fahrern, zu verbessern. Ziel sollte es sein, über Testtage alternative



Mobilitätsformen, wie z.B. Pedelecs, zu testen und gleichzeitig die Perspektiven der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer kennen zu lernen, um vorausschauender und rücksichtsvoller zu fahren.

- Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), um auf den Verbesserungsbedarf bei der Qualität der Radwege hinzuweisen.

### **Allgemeine Maßnahmen zum ÖPNV:**

- Während der ÖPNV für eine Verkehrswende ausgebaut werden und er vermehrt von den Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt werden sollte, besteht ein Mangel an Busfahrerinnen und -fahrern, der perspektivisch weiter zunehmen wird. Dieses Problem kann eventuell in einigen Jahren durch automatisiertes Fahren begrenzt werden.
- Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist zwar erlaubt, aber durch den Vorrang von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren besteht immer die Gefahr, die Fahrt nicht antreten bzw. fortsetzen zu können. Fahrradanhänger, die im touristischen Bereich eingesetzt werden, eignen sich nicht, da diese nicht mit der Fahrzeiteinhaltung vereinbar sind. Vielmehr bedarf es guter Fahrradabstellanlagen an Haltestellen, um die Kombination von Radverkehr und ÖPNV zu ermöglichen.
- Für Studierende und nachtaktive Personen sollten Nachtfahrangebote (22 - 5 Uhr) in den Bedarfszonen ausgebaut werden.
- Es bedarf insgesamt einer hohen Qualität der Busse, der Netze und der Taktung, um Menschen, die vielfach früher ausschließlich den Pkw genutzt haben, für einen Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.
- Der Ein- und Ausstieg aus den Bussen ist teilweise noch problematisch. Bis 2022 soll die Barrierefreiheit umgesetzt worden sein, aber eine vollständige Barrierefreiheit ist erst mittelfristig zu erwarten. Hier hat der Kreis Wesel jedoch bereits mit dem Nahverkehrsplan (NVP) eine solide Grundlage geschaffen, die von den Kommunen gut angenommen wird.
- Unterstützung der Bemühungen um alternative Antriebe im Busverkehr. Zwar ist der ÖPNV in Bezug auf Schadstoffausstoß trotz des Dieselantriebs aufgrund der Besetzung gegenüber dem Pkw sehr deutlich im Vorteil. Es ist jedoch notwendig, diesen Vorsprung weiter auszubauen.

### **Verkehr an Schulen:**

- Nachdem die Schulbezirke entfallen sind und Kinder auch Schulen außerhalb des für sie vorgesehenen Schulbezirks besuchen können, hat der Bringverkehr durch die Eltern stark zugenommen und viele Kinder werden bis zum Schuleingang gefahren. Damit entsteht an den Schulen eine hohe Verkehrsbelastung mit erheblichen Gefahren für die Schülerinnen und Schüler.
- Durch "Haltestellen" für Eltern in größerer Entfernung zur Schule und die Erschwerung des Parkens an der Schule wird die Verkehrssituation an der Schule entlastet.

- Es zeigt sich, dass eine Ansprache der Eltern über die Schule häufig nicht erfolgreich ist. Aktionen, wie die "Zu Fuß zur Schule-Woche", bei der Kinder Punkte für jeden Fußweg sammeln und am Ende der Woche bei Erfolg ein Gewinn lockt, sind deutlich wirksamer. Die Kinder erziehen damit ihre Eltern, die bislang zu selten als Vorbild auftreten. Die Verteilaktion roter Karten durch Schülerinnen und Schüler sowie Polizistinnen und Polizisten an vor der Schule parkende Eltern, zeigte eine hohe Wirkung.
- Es sollte verstärkt an sicheren Schulwegen gearbeitet werden, damit mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Die Sichthöhe und das Blickfeld der Kinder unterscheiden sich deutlich von denen Erwachsener. Dies sollte bei der Überprüfung und Sicherung von Schulwegen beachtet werden. Förderung von Aktionen wie dem "Walking-Bus", bei dem Grundschulkindern der 1. und 2. Klasse gemeinsam mit einem Elternteil eine feste Route ablaufen und weitere Kinder mitnehmen.

### **Signalanlagen:**

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

- Grünzeit
- Räumzeit

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

Vollständig und kurzfristig zu ändern sind Lichtsignalanlagen, bei denen Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer die Grünphase durch eine Anforderung per Knopfdruck herbeiführen müssen. Statt dem umweltfreundlichen Verkehr Vorteile einzuräumen wird zugunsten von Verbesserungen für den Kfz-Verkehr, die im Promille-Bereich liegen, verlangt, dass ganze Umläufe abzuwarten sind, obwohl zeitgleich der Kfz-Strom in die gleiche Fahrtrichtung fahren darf. Neben der nicht nachvollziehbaren Benachteiligung in Bezug auf die Reisezeit stellt die vorliegende Situation aber auch ein Sicherheitsproblem dar. Die Fahrerinnen und Fahrer von abbiegenden Kraftfahrzeugen überzeugen sich in aller Regel sorgfältig davon, ob der Fuß- und Radverkehr seinerseits fahren darf. Dies ist an den genannten Anlagen häufig nicht der Fall, die Anlage steht auf "rot". Tritt diese Situation mehrfach auf, so gewöhnen sich die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrerinnen und -

fahrer schnell an diese Situation und rechnen nicht mehr damit, dass der Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle auch gleichzeitig "grün" haben kann. Folge ist dann ein zügiger und unaufmerksamer Abbiegevorgang. So kommt es zu meist sehr schweren Unfällen. Es ist vollkommen unverständlich, warum diese Situation nach wie vor fast flächendeckend besteht und auch bei neuen Anlagen weiterhin Anwendung findet.

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

## 7. Darstellung der Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts

### 7.1. Schnelle Radwege im Kreisgebiet

#### 7.1.1. Potenzialanalyse zum schnellen Radverkehr

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

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

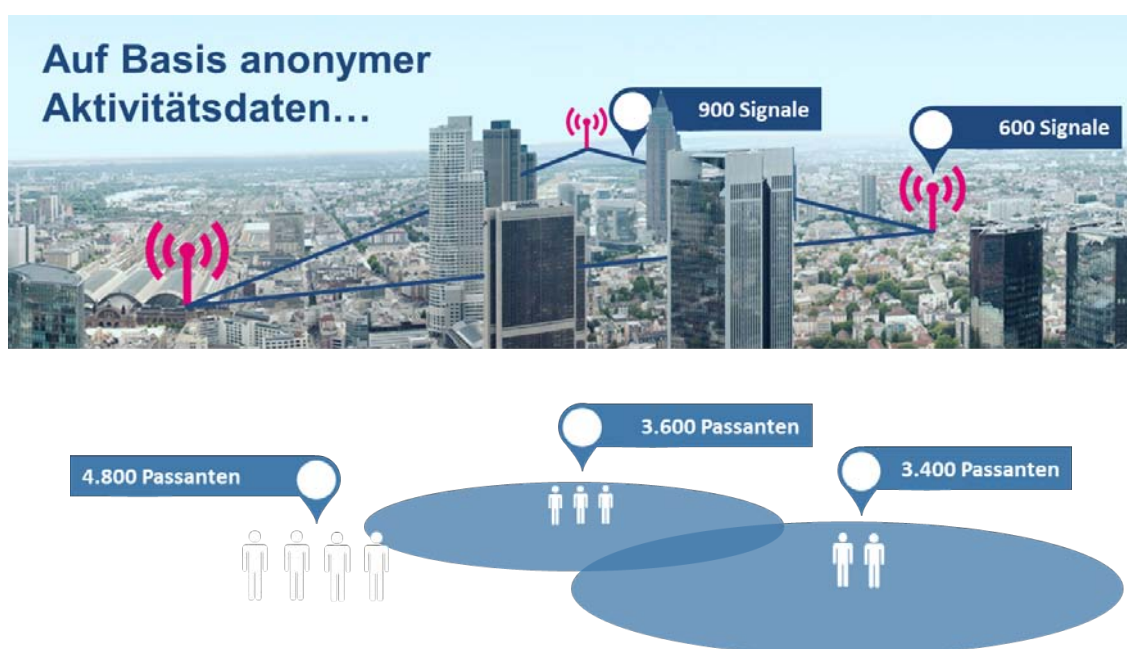
Der Kreis Wesel kann über die begrüßenswerten Aktivitäten der Kommunen hinaus grundsätzlich als planerisch übergeordnete und koordinierende Stelle

tätig sein, um die Bemühung, ein kommunale Grenzen überschreitendes Radwegenetz in hoher Qualität zu schaffen, maximal zu unterstützen. Diese Aktivitäten werden parallel bereits seit einigen Jahren vom Regionalverband Ruhr (RVR) wahrgenommen, der für alle Mitgliedskommunen und damit auch für den gesamten Kreis Wesel eine Planung solcher überörtlichen und schnellen Radwege begonnen hat. Dabei wurden zum einen die Potenziale ermittelt und zum anderen ein erstes Netz bestehend aus Korridoren entwickelt, welches, um es für die Beteiligten fühlbarer zu machen, in einem ersten Schritt bereits auf konkrete Routen umgelegt wurde. Diese sind jedoch noch als flexibel zu verstehen und dienen in erster Linie der Berechnung eines ersten finanziellen Gesamtvolumens.

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

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

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



**Abbildung 16: Nutzung von Mobilfunkdaten, System**

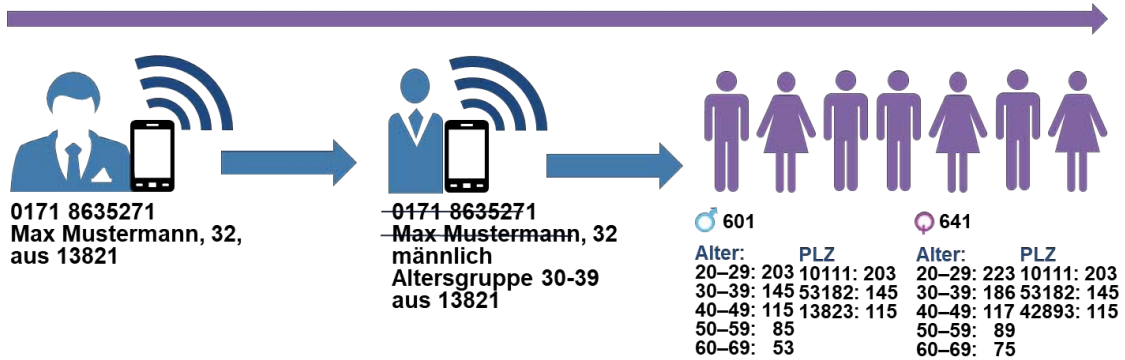


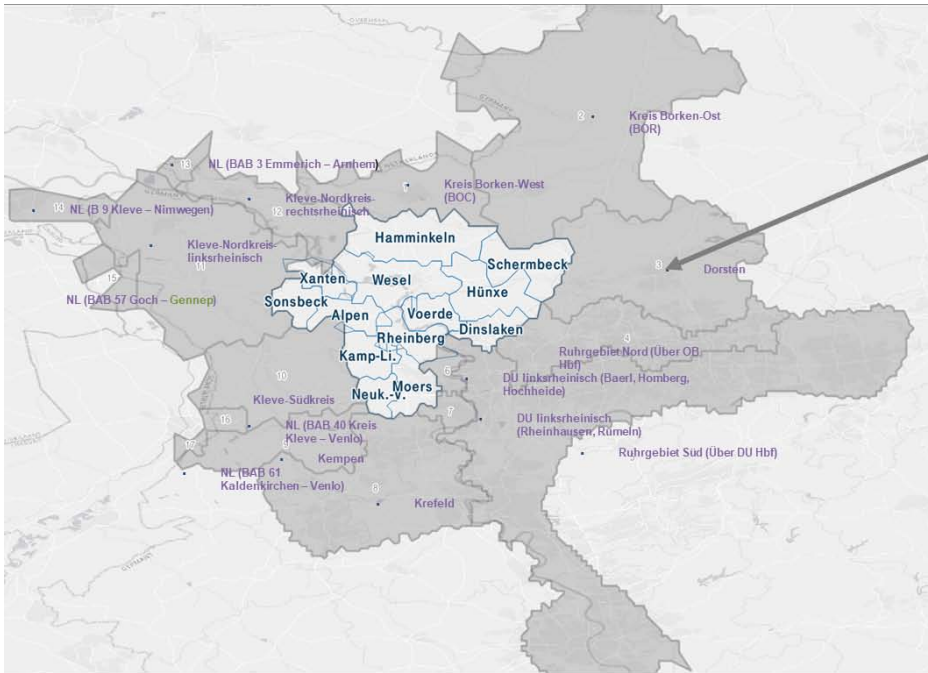
Abbildung 17: Nutzung von Mobilfunkdaten, Anonymisierung

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

Abbildung 18: Nutzung von Mobilfunkdaten, Parameter

Dies geschieht selbstverständlich vollständig anonym und ist durch das entsprechende Bundesministerium zertifiziert und abgesichert. Durch eine sinnvolle Zelleinteilung, im vorliegenden Beispiel je Stadt bzw. Gemeinde, können die Bewegungen zwischen den einzelnen Zellen ermittelt und über alle Verkehrstage in einer großen Breite und Dichte der Daten nachvollzogen werden. Selbstverständlich lassen sich auch erheblich feinere Zellen bilden.





Kreis Wesel:  
13 Gemeinden und  
kreisangehörige Städte

17 Außenzonen:  
Zusammenfassung des  
ins Betrachtungsgebiet  
ab-/ zufließenden  
Verkehrs

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

Abbildung 19: Nutzung von Mobilfunkdaten, Zelleinteilung

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

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

	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-L.	Moers	Neuk.-Vl.	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Wesel	Xanten	BOC	BOR	Dorsten	Ruhrgeb. Nord	Ruhrgeb. Süd	DU rechtsrheinisch	DU linksrhein.	Krefeld	Kempen	Kleve Südkreis	Kleve-Nord-links	Kleve-Nord-rechts	NL1	NL2	NL3	NL4	NL5						
Alpen	3.517	221	199	110	1.537	1.064	177	3.023	37	850	434	2.151	1.714	123	152	166	546	1.467	193	504	843	115	1.632	1.344	134										
Dinslaken	207	52.801	870	5.420	901	2.718	370	2.745	385	86	6.590	2.283	219	936	631	2.598	22.383	46.943	3.343	6.483	2.785	342	649	703	705	222	61	172	65						
Hamminkeln	253	1.496	13.478	1.776	109	162		208	689	48	473	8.081	475	11.011	3.501	1.097	3.577	5.987		201	486	51	204	1.199	5.098	1.028									
Hünxe	176																																		
Kamp-L.	1.515																																		
Moers	1.163																																		
Neuk.-Vl.	183																																		
Rheinberg	3.170																																		
Schermbeck	55																																		
Sonsbeck	880																																		
Voerde	424	6.366	514	2.623	233	164		2.067	328	39	10.059	4.069	244	766	296	571	2.345	4.180	146	359	250		174	318	281	62									
Wesel	1.969	2.661	8.130	2.616	652	740	122	1.596	1.054	909	3.969	39.147		2.414	1.185	1.237	3.305	5.068	149	421	839	156	1.005	2.382	3.323	224	33	68	34						
Xanten	1.724	237	468	133	580	758	114	1.163	41	2.813	252	5.738																							
BOC	113	1.118	10.730	888	103	166	37	150	461	61	582	2.350																							
BOR	129	574	3.334	627	99	326	57	114	3.578	55	255	1.054																							
Dorsten	145	2.396	997	1.546	275	1.252	165	278	11.583	52	490	1.056																							
Ruhrgeb. Nord	605	22.254	3.220	4.009	2.052	8.045	1.063	1.884	4.084	263	2.467	3.303																							
Ruhrgeb. Süd	1.795	48.948	4.847	5.520	6.009	24.046	4.708	6.106	2.884	1.061	4.787	5.532																							
DU rechtsrheinisch	185	3.443	33	87	825	5.972	405	2.363	56	55	150	146																							
DU linksrheinisch	542	6.946	209	531	2.035	20.540	2.283	1.660	125	254	477	508	407																						
Krefeld	877	2.978	461	424	3.084	12.130	3.788	2.413	170	616	328	963	648																						
Kempen	109	349	41	57	591	2.349	1.155	345	90	41	149	100																							
Kleve Südkreis	1.596	821	224	232	5.465	5.216	3.249	1.888	63	1.660	207	1.079	1.077																						
Kleve-Nord-links	1.274	870	1.431	326	1.926	2.455	427	2.254	117	4.729	339	2.521	4.549																						
Kleve-Nord-rechts	146	1.304	5.181	1.136	114	175	37	299	217	197	313	3.387	1.116																						
NL1		309	556	234		47		68	32	34	37	230	136																						
NL2			31			40		39		43		58																							
NL3	87	81	35		200	308	42	211		232		74	139																						
NL4		135			99	634	232	98																											
NL5		61		37	88	402	154	88																											

Verkehr innerhalb des Kreises auf Gemeindeebene

Verkehr aus / in die Außenzellen

Abbildung 20: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Zielmatrizen

Mobilitätskonzept Kreis Wesel

	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117		
Alpen	4	3331	201,1	167	97,1	141,7	93,7	157	273,2	26,43	803	392	1949	1624	108,4	131	131,9	487,7	1308	180	440	713	102	1484	1187	114	0	0	98	22	0	
Dinslaken	8	186,4	0	773,7	5077	783,9	2442	333	2707	389,1	81,3	6112	1978	222,6	812,6	609	2282	20599	0	2952	5722	2413	318	605	659	652	224	0	51	171	60	
Hammingeln	12	208,7	1304	1329	1658	98,43	145	0	184,1	644,9	40	413,6	7324	468,1	10090	3100	990,1	3448	5769	5,14	172,1	440,9	42,9	176	1060	4816	1107	0	0	0	0	
Hünxe	16	151,7	5215	1940	4960	66,86	134,7	0	299	1517	26,4	2537	2612	151,9	1008	557	1330	3177	3790	56,3	329,3	265,1	31,4	134	370	1123	491	0	0	26	0	
Kamp-Lintfort	20	1422	745,4	84,86	55,7	0	5723	2405	405,1	0	434	197,1	565	550,4	79,43	96,4	214,1	1679	4817	762	1733	2624	5,76	5014	1540	91,3	0	0	196	137	75	
Moers	24	1005	2265	134,7	148	567,6	0	6285	3180	60	464	137,4	586,4	718,1	154,3	262	877,9	6044	18642	5945	18853	10946	2473	4569	2421	140	39,7	53	326	820	350	
Neukirchen-Vl.	28	161,1	351,3	0	0	2404	6294	7195	464,1	0	77,4	0	112,1	101,6	30	44,9	151,4	944,9	3882	354	2007	3384	1080	2816	438	31,4	0	0	49	269	126	
Rheinberg	32	2868	2742	231,4	278	4235	3313	480	1242	63,29	458	2141	1500	1098	190,9	145	266,1	1490	4947	2358	1323	1781	316	1602	1982	256	55,6	31	223	138	35	
Scherbeck	36	39,29	389,7	660,6	1547	0	70,86	0	58,57	5552	0	275,9	891,6	47,86	426,3	3457	10886	3491	2275	32,1	92,29	135,7	0	45	115	173	37,1	0	0	0	0	
Sonsbeck	40	820,1	76,14	31,57	0	450	444,6	75,6	453,7	0	1523	25	798,1	2500	59,14	51,4	50,29	261,9	508,3	66,4	215,1	527,1	99,6	1443	4465	159	26,4	45	345	24	0	
Voerde	44	381,9	5964	440,6	2466	206,4	150,9	0	2074	294,1	27,9	106,3	3710	236,6	602,6	257	485	2086	3741	142	319,9	215,7	0	150	279	243	53,1	0	0	0	0	
Wesel	48	1791	2323	7360	2357	561	616,6	99,6	1438	917,6	812	3627	0	5358	2146	1054	1041	2909	4481	130	352,4	719,6	137	885	2102	2892	210	28	64	30	0	
Xanten	52	1622	248	461,1	132	545,4	715	105	1064	48,29	2686	241,3	5550	1328	259,7	131	145,3	447,1	1251	127	362	474,6	79,3	980	4478	1066	130	64	146	0	0	
Kreis Borken-West (BOC)	101	99,71	989,9	9747	775	83,71	141	26,4	140,1	420,4	56,7	457,3	2110	242,7																		
Kreis Borken-Ost (BOR)	102	112,4	568,9	2962	566	91,29	297,6	45,9	102,4	346,3	44,1	221,1	957,3	114,7																		
Dorsten	103	123,6	2138	872,6	1385	227,7	1049	138	243,1	10845	42,6	420,7	905,1	126,3																		
Ruhrgebiet Nord (über OB Hbf)	104	537	20440	3023	3690	1790	7015	948	1662	3743	264	2177	2887	468,3																		
Ruhrgebiet Süd (über DU Hbf)	105	1555	0	4531	4919	5244	21123	4046	5413	2554	1023	4207	4799	1419																		
DU linksrheinisch (BaerJ, Homberg, Hochheide)	106	172,6	3053	28	69,9	755,4	5675	378	2303	40	524	144,1	126,4	113,7																		
DU linksrheinisch (Rheinhausen, Rumeln)	107	459	6092	172,7	438	1767	19034	2033	1440	101,1	221	406,6	421,3	380,1																		
Krefeld	108	740,6	2544	413,1	358	2658	10746	3437	2050	347,9	544	271,7	823	587,6																		
Kempen	109	97	321,3	29,29	40,7	557,9	2233	1099	315,6	0	89	29,29	130	97,86																		
Kleve-Südkreis	110	1471	752,1	183,6	187	5134	4743	3009	1656	49,43	1537	169	945,4	1032																		
Kleve-Nordkreis-linksrheinisch	111	1150	804,7	1236	278	1668	2182	381	1937	101,6	4352	288,1	2257	4389																		
Kleve-Nordkreis-rechtsrheinisch	112	124,7	1200	4728	1054	96,71	150,9	26,4	270,6	182,4	178	264,9	2995	1099																		
NL (BAB 3 Emmerich - Arnhem)	113	0	283,4	512,7	228	0	38,71	0	61,29	22,85	24,3	35,43	218,3	133,6																		
NL (B 9 Kleve - Nimwegen)	114	0	0	22,14	0	4,288	39	0	27,86	0	40,1	0	0	62,71																		
NL (BAB 57 Goch - Gennepp)	115	78,29	68,43	25	0	177,1	271,4	30	175,7	0	203	0	72,14	143,7																		
NL (BAB 40 Kreis Kleve - Venlo)	116	0	132,3	0	0	103,1	584,7	210	85	0	0	0	0	0																		
NL (BAB 61 Kaldenkirchen - Venlo)	117	0	54,43	0	26,4	74,14	346,7	130	62,86	0	0	0	0	0																		
Klasse 1		DIN	RG Süd																													
Klasse 2		DIN	RG Nord	Moer	RG Süd	Moer	DU-Rhn																									

Abbildung 21: Nutzung von Mobilfunkdaten, Auswertung Quell-/Zielmatrizen

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

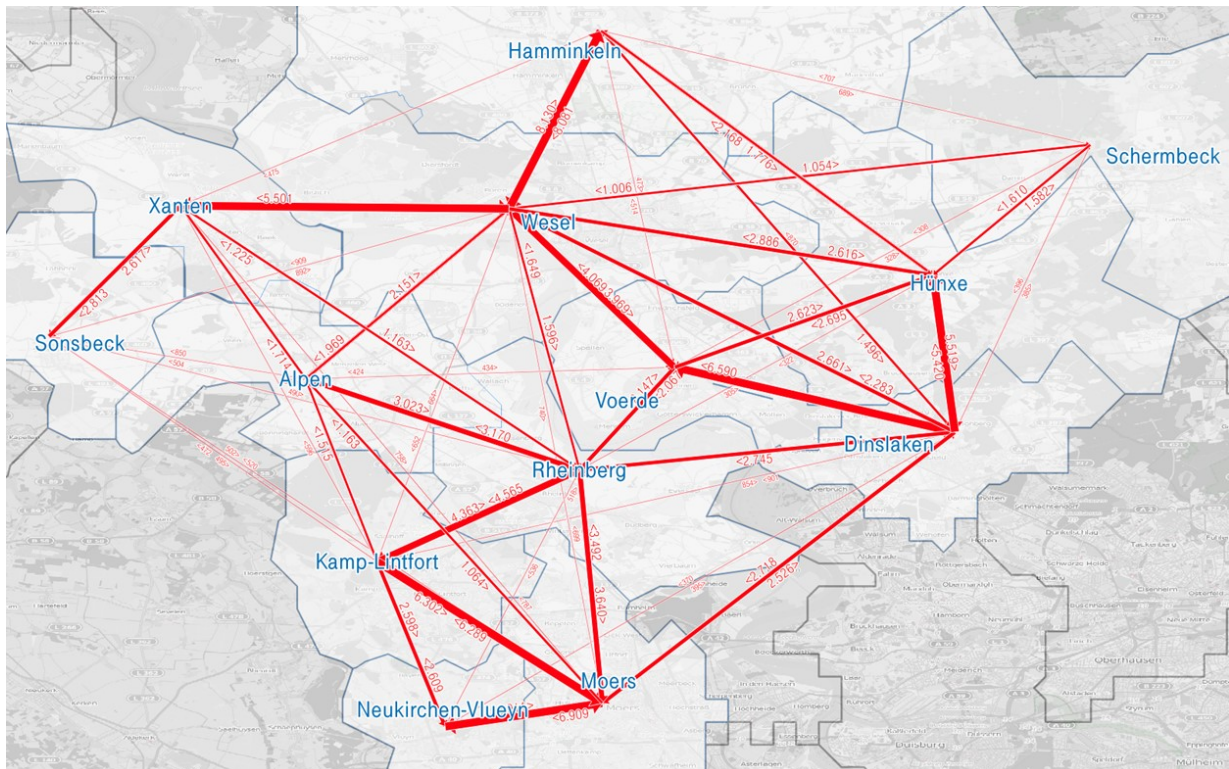
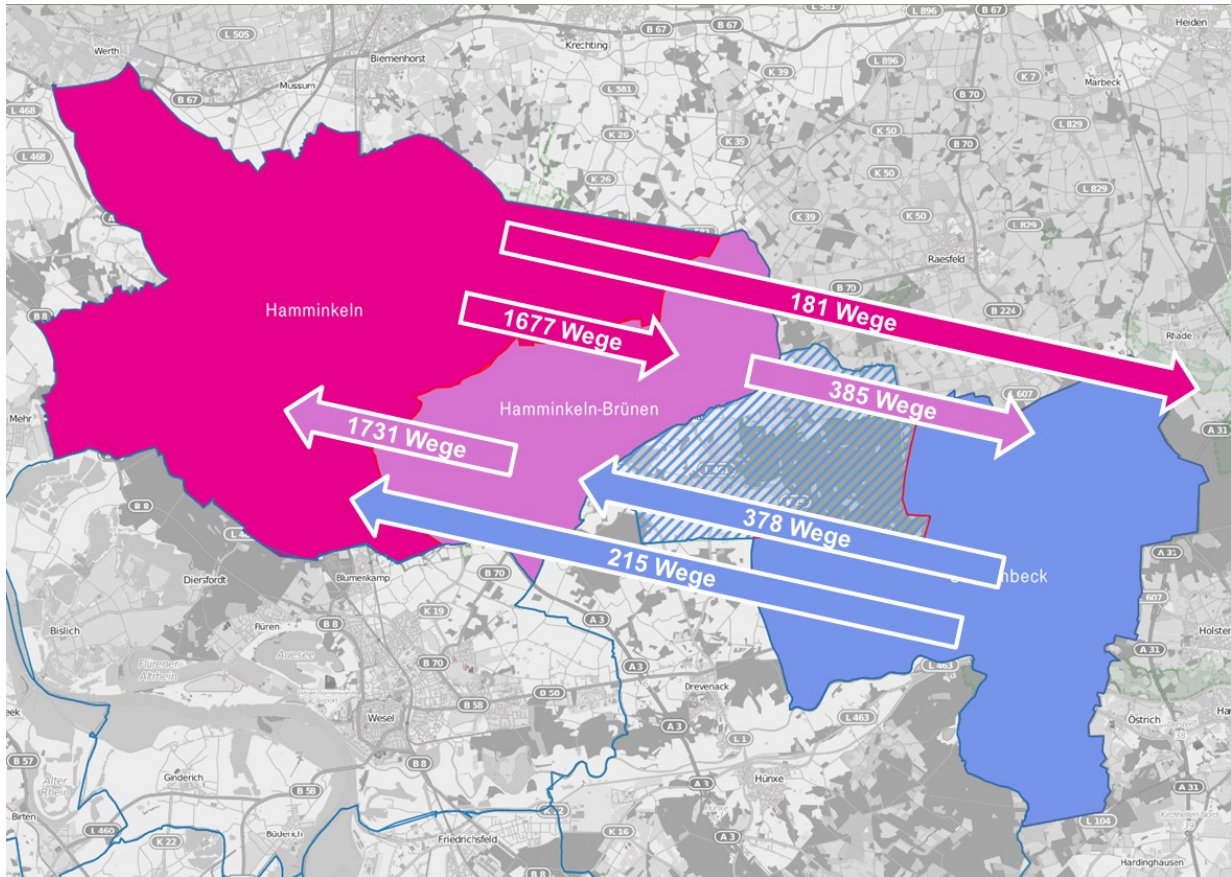


Abbildung 22: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Zielspinne Kreis Wesel



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



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

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



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

**Abbildung 24: Nutzung von Mobilfunkdaten, Spitzenrelationen motorisierter Verkehr**

Eine zentrale Rolle bei der aktuellen Planung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen nimmt der Radschnellweg 1 (RS1) ein, der von Hamm bis Duisburg das gesamte Ruhrgebiet durchqueren soll und in Teilbereichen bereits realisiert ist. Er soll über die Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke auf die linke Rheinseite geführt werden. Von hieraus ist ein Anschluss an schnelle Radwege innerhalb des Kreises Wesel möglich und sinnvoll. Die Brücke ist jedoch aufgrund ihres schmalen und einseitigen Radweges als "Flaschenhals" anzusehen. Entscheidend für die Einbindung des Netzes im Kreis Wesel ist die Bereitstellung von komfortablen, beidseitigen Radwegen an jeder Rheinbrücke.



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



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



## 7.1.2. Konzept zum schnellen Radverkehr

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

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



**Abbildung 27: Relationen für Schnelle Radwege nach Potenzialen**

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



**Abbildung 28: Multimodaler Verkehrsmix in den Niederlanden**

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



**Abbildung 29: Vorfahrtsberechtigung innerörtlicher Radweg**



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



**Abbildung 30: Aufmerksamkeitsfelder für querende Fußgänger**

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



**Abbildung 31: Breite und Gesamtqualität schneller Radweg**

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



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



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



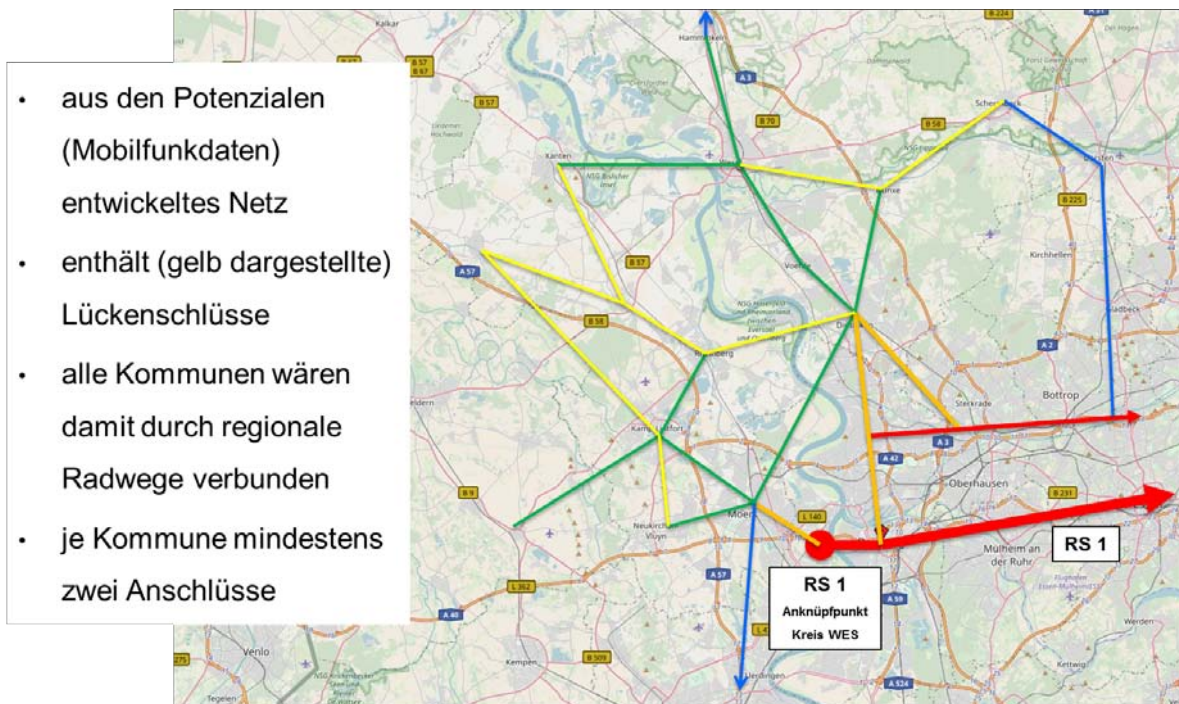
**Abbildung 33: Multimodale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur im Zulauf auf Arnhem (NL)**

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

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

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

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



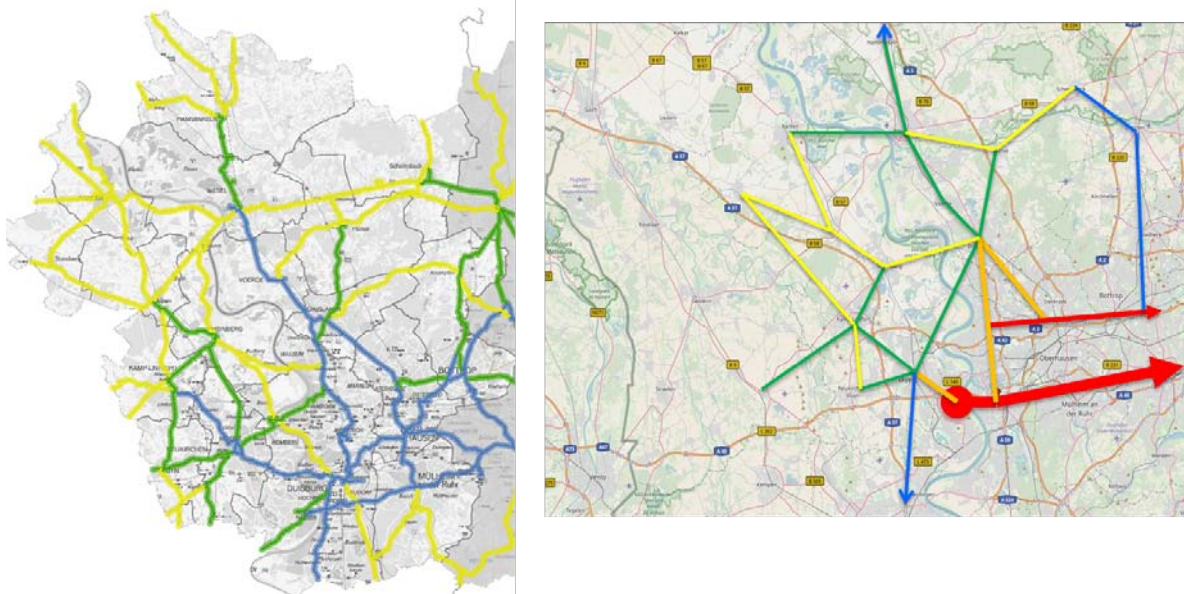
**Abbildung 34: Vorschlagsnetz Mobilitätskonzept für schnelle Radwege**

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

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



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



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

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

Zudem hat der Kreisausschuss am 28.06.2018 den Beschluss gefasst, die Konzeption des Regionalverbandes Ruhr (RVR) für ein regionales Radwegenetz zu unterstützen. Für die bislang vorgesehenen zwei Radschnellwege im Kreisgebiet, regionale Radhauptverbindungen und sonstige Radverbindungen, soll eine Konkretisierung erfolgen.

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

Ein weiterer Punkt, der als Maßnahme ausdrücklich empfohlen wird, ist die Herstellung einer flächendeckenden Infrastruktur im Kreis Wesel für Leihfahrräder. Das Thema Leihfahrräder ist im Kreis Wesel bereits durch mehrere Anbieter besetzt, deren Angebote sich derzeit nahezu ausschließlich auf den Ver-

kehrszweck Freizeit-/Tourismusverkehr beziehen. Es gilt, dieses Angebot auch für den Alltagsverkehr auszuweiten, damit Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Wesel oder Menschen, die in den Kreis Wesel einpendeln diese Verkehrsangebote auch für Fahrten im Berufsverkehr, im Einkaufs- und Erledigungsverkehr und für alle übrigen Fahrzwecke nutzen können. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, eine Bedarfsanalyse durchzuführen, um geeignete Standorte für Leihfahräder zu ermitteln. Mit den derzeitigen Anbietern im Bereich des Tourismus, Niederrhein Tourismus GmbH und metropolradruhr, wurden hierzu erste Gespräche geführt, die darauf hindeuten, dass diese Interesse daran haben, ihre Angebote auszuweiten. Insofern besteht eine gute Chance, ein hochwertiges Mobilitätsangebot in einem relativ überschaubaren Zeitraum zu schaffen und mit einer Organisationsstruktur zu unterlegen. Das Thema ist des Weiteren eng mit dem Schwerpunktthema der Einrichtung von Mobilstationen verknüpft, da an den größeren Mobilstationsstandorten auf jeden Fall Leihradangebote installiert werden sollten.

## **7.2. Mobilstationen**

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

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

Je nach Bedeutung des Standortes können an einer Mobilstation Abstellanlagen für (E-)Fahrräder und (E-)Autos sowie Angebote für Fahrradverleih, Car-sharing und weitere Ausstattungselemente als Ergänzung zum ÖPNV installiert werden. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird somit ermöglicht und/oder verbessert.

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

Entsprechend ist das Thema auch unumstritten und wird von den Verkehrsunternehmen allgemein und von der NIAG im Besonderen unterstützt.

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

## 7.2.2. Aufbau und Funktion von Mobilstationen

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

### NVP - Kategorien für Mobilstationen im Kreis Wesel (Beispiele)

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

Abbildung 36: Grundsätzliche Ausstattungsvorschläge Mobilstationen

Mobilstationen sind Orte der Verknüpfung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel. Diese Haltestellen dienen nicht nur der Verknüpfung von Bus- und Bahnlinien untereinander, sondern verknüpfen den öffentlichen Personennahverkehr auch mit den Verkehrsmitteln Fahrrad, Taxi und Kfz und berücksichtigen auch die Belange des Fußverkehrs. Darunter fallen somit sowohl Abstellanlagen für die eigenen Fahrzeuge der Kunden, als auch die Möglichkeit Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Fahrradverleih, Carsharing). Weitere ergänzende Angebote sind möglich. Die Elektromobilität und eine nachhaltige Verkehrsabwicklung spielen zentrale Rollen. Des Weiteren sind auch "nicht-verkehrliche" Nutzungen (z.B. Kiosk, Imbiss) eine mögliche und sinnvolle Ergän-

zung. Jede Erhöhung der Frequenz am Standort kann dem ÖPNV und den geschaffenen Mobilitätsmöglichkeiten dabei als Werbung dienen. Zudem verbessert eine intensive Nutzung einer Mobilstation auch das subjektive Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt.

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



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

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





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

### 7.2.3. Größen-Kategorien für die geplanten Standorte

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

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

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

Abbildung 39: Definition der Größen-Kategorien für das Konzept

## 7.2.4. Ausstattungsm Merkmale für Mobilstationen

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

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

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





Abbildung 40: Hochwertige Fahrradabstellanlage Mobilstation Offenburg, Quelle: NVR



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

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



Abbildung 42: Fahrradboxen in der Ausführung des VRR

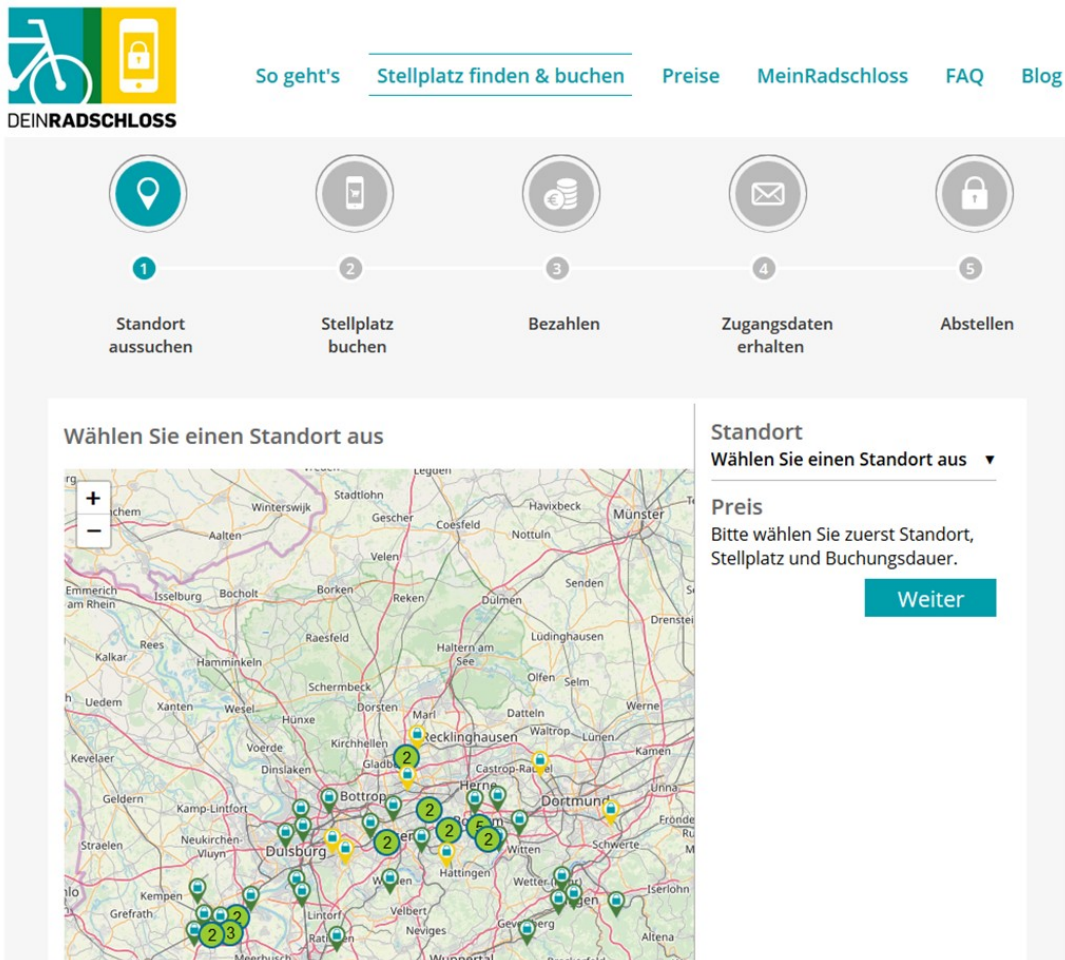


Abbildung 43: Fahrradboxen, Nutzungssystem Übersicht



**Abbildung 44: Fahrradboxen, Nutzungssystem einzelner Standort**

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

Aus den vorgenannten Bemerkungen ergibt sich, dass die möglichst einheitliche Gestaltung von Mobilstationen im Wesentlichen die Kennzeichnung und Orientierung vor Ort sowie die grundsätzliche Beschilderung umfassen sollte. Eine Einheitlichkeit der übrigen Anlagen ist aus verschiedenen Gründen nicht praktikabel, da die Städte und Gemeinden die Qualität der Anlagen einerseits und die Kosten andererseits steuern können müssen. Zudem existieren in einigen Städten des Untersuchungsraums bereits Anlagen, für die ein stadtweit einheitliches Design angestrebt wird.

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



**Abbildung 45: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradabstellanlage für kleine Stationen**

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

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

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

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

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

### **7.2.4.3. Umfeldgestaltung**

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

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

### **7.2.4.4. Haltestelleninfrastruktur für Wartende**

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

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

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

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

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

## **7.2.5. Förderbedingungen**

### **7.2.5.1. Landesförderung für Mobilstationen**

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Einrichtung von Mobilstationen auf zahlreichen Ebenen. Neben eigenen Förderprogrammen wurden auch die Verkehrsverbünde aufgefordert, den Städten und Gemeinden fachlich, inhaltlich, organisatorisch und im Hinblick auf die zahlreichen Förderprogramme Hilfestellung zu leisten. Insgesamt ist es wünschenswert, für die Mobilstationen eine Marke zu etablieren und hier einen hohen Wiedererkennungswert zu schaffen, ähnlich wie er seit Jahrzehnten im Busverkehr besteht, wo das grüne

H auf gelbem Grund (Verkehrszeichen Nr. 224 gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)) einen flächendeckenden Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung genießt. Das Land NRW hat daher für die landesweiten Mobilstationen in mehreren Stufen ein nun endgültiges Design entwickelt. Dieses Design muss im Kreis Wesel nicht zwingend Anwendung auf jedes Element der ausgewählten Mobilstations-Standorte finden. Es wird allerdings empfohlen, die grundsätzliche Ausschilderung der Mobilstation im Landesdesign vorzunehmen. Dies bedeutet für größere Stationen den Aufbau einer Stele, die insbesondere auch der Orientierung dient. Für kleinere Stationen erzeugen die Stelen jedoch unverhältnismäßig hohe Kosten, sodass eine sehr einfache und kostengünstige Kennzeichnung für kleinere Mobilstationen zum Einsatz kommen sollte. Eine solche könnte zum Beispiel sowohl in einem Aufkleber, als auch in einem Kunststoff- oder Metallschild bestehen, welches zur Kennzeichnung kleinerer Stationen ausreichend ist.

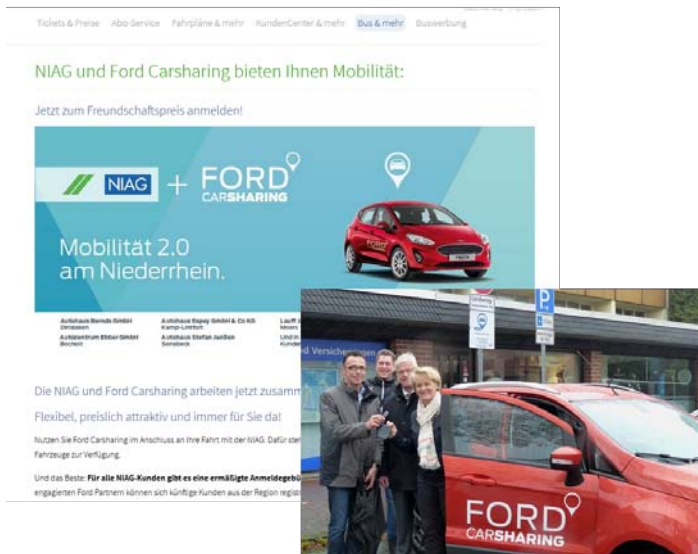
### **7.2.5.2. Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz**

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

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



## Carsharing im Kreis Wesel - NIAG / Ford



Bislang Standorte in:

- Dinslaken
- Kamp-Lintfort
- Moers
- Neukirchen-Vluyn
- Rheinberg
- Sonsbeck(!)
- Wesel

Abbildung 46: Carsharing im Kreis Wesel, Bestand

### 7.2.6. Auswahl von Standorten

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

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

#### Vorgehensweise bei der Nutzwertanalyse

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

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

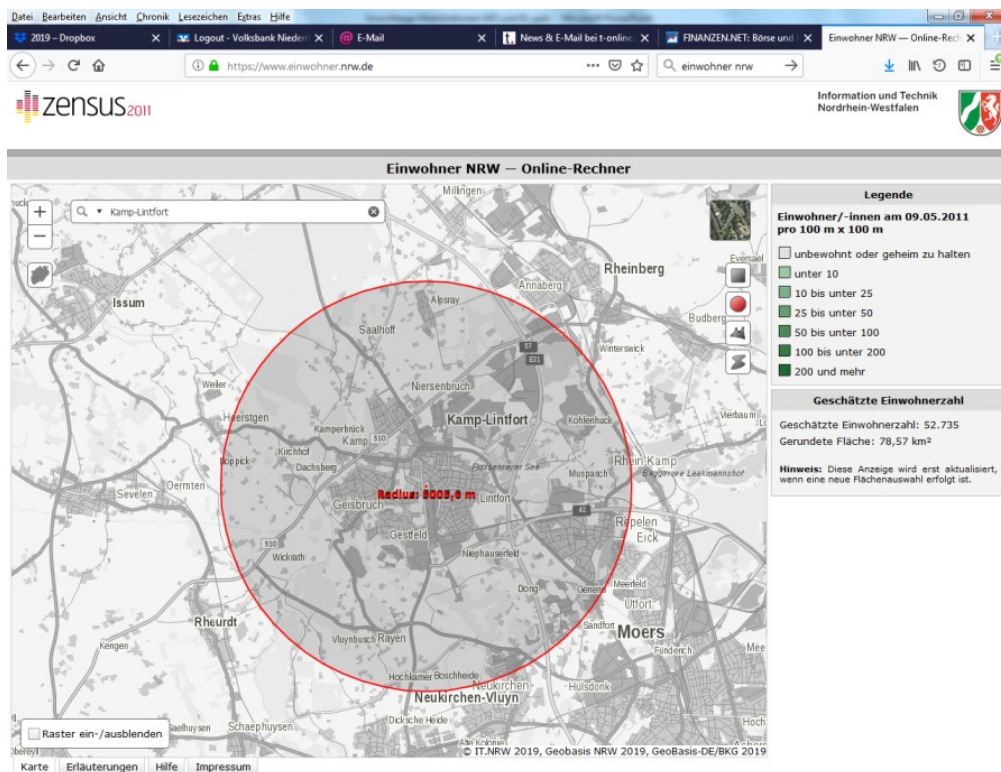


7. überregionale Verknüpfungswirkung
8. regionale und örtliche Verknüpfungswirkung

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

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

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



**Abbildung 47: Einzugsradius hochwertige Fahrradabstellanlagen**

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

Als 6. Kriterium wurden Defizite im Wartebereich (Wartehalle, Überdachung, Sitzgelegenheiten) in die Bewertung aufgenommen. Hier bedeutet das Vorhandensein solcher Anlagen am Standort eine geringe Punktzahl, während das Fehlen oder ein schlechter Zustand der Anlagen zu einer hohen Punktzahl

führt. Damit ist auch dieser Aspekt im Rahmen der vorgenommenen Systematik sinnvoll eingebunden, bei dem eine hohe Punktzahl auf einen hohen Handlungsbedarf hindeutet.

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

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

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

### Bewertungsmatrix zur Standortauswahl, Stadt Wesel

		Schnellbus-Angebot	SPNV-Angebot	Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche > 2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E, Rad)	Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzgelegenheiten)	überregionale Verknüpfungswirkung	lokale Verknüpfungswirkung	Summe P-Punkte	Kategorie
Ortsteil	Haltestelle										
Wesel	Wesel										
Büderich	Marktstraße	1	0	4	2	2	0	1	2	12	3
Lauerhaas	Am Schwan	0	0	4	3	1	1	0	0	9	4
Lauerhaas	Kastanienstraße	0	0	4	1	0	3	0	0	8	0
Lackhausen	Hüser	0	0	2	3	2	3	0	1	11	5
Hauptort	Großer Markt	2	0	5	3	0	1	2	4	17	2
Hauptort	Mathenakreuz	0	0	4	4	0	3	1	4	16	2
Flüren	Markt	0	0	4	4	1	3	0	2	14	3
Bislich	Bislich Ortsmitte	0	0	3	3	1	2	0	1	10	4
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße	0	0	2	4	3	1	0	0	10	4
Blumenkamp	Feuerdornstraße	0	0	2	2	2	3	0	1	10	5
Hauptort	ev. Krankenhaus	1	0	4	2	1	3	2	2	15	4
Ginderich	Ginderich Post	2	0	2	4	4	2	1	1	16	3
Obrighoven	Brüner Landstraße	0	0	4	2	2	3	0	0	11	5
Blumenkamp	Bahnhof	0	2	0	3	2		1	0	8	5

Abbildung 48: Standort-Bewertungsmatrix am Beispiel Stadt Wesel

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

Dem Konzept zur Erstellung von Mobilstationen liegt eine Aufarbeitung des Bestandes zu Grunde. Es ist festzuhalten, dass Anlagen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln an allen größeren und vielen kleineren Standorten auch im Bestand bereits vorhanden sind. Es fehlt

hingegen eine ausdrückliche Kennzeichnung als Mobilstation und eine systematische Herrichtung der Anlagen entsprechend dem Bedarf. Dies wird durch die Umsetzung des Mobilstationskonzeptes und die damit verbundene Abstimmung mit den Kommunen erreicht.

Nach der grundsätzlichen Einteilung in Größen-Kategorien von 1 bis 5 entsprechend der Bedeutung der Standorte, wurde für diese 5 Kategorien eine Soll-Ausstattung festgelegt, die sich auf die investiven Gewerke bezieht.

## Ausstattung für Mobilstationen im Kreis Wesel

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

**Abbildung 49: Theoretische Ausstattungsmatrix nach Kategorien**

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

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

### 7.2.7. Vorschlagsliste Mobilstationen im Kreis Wesel

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



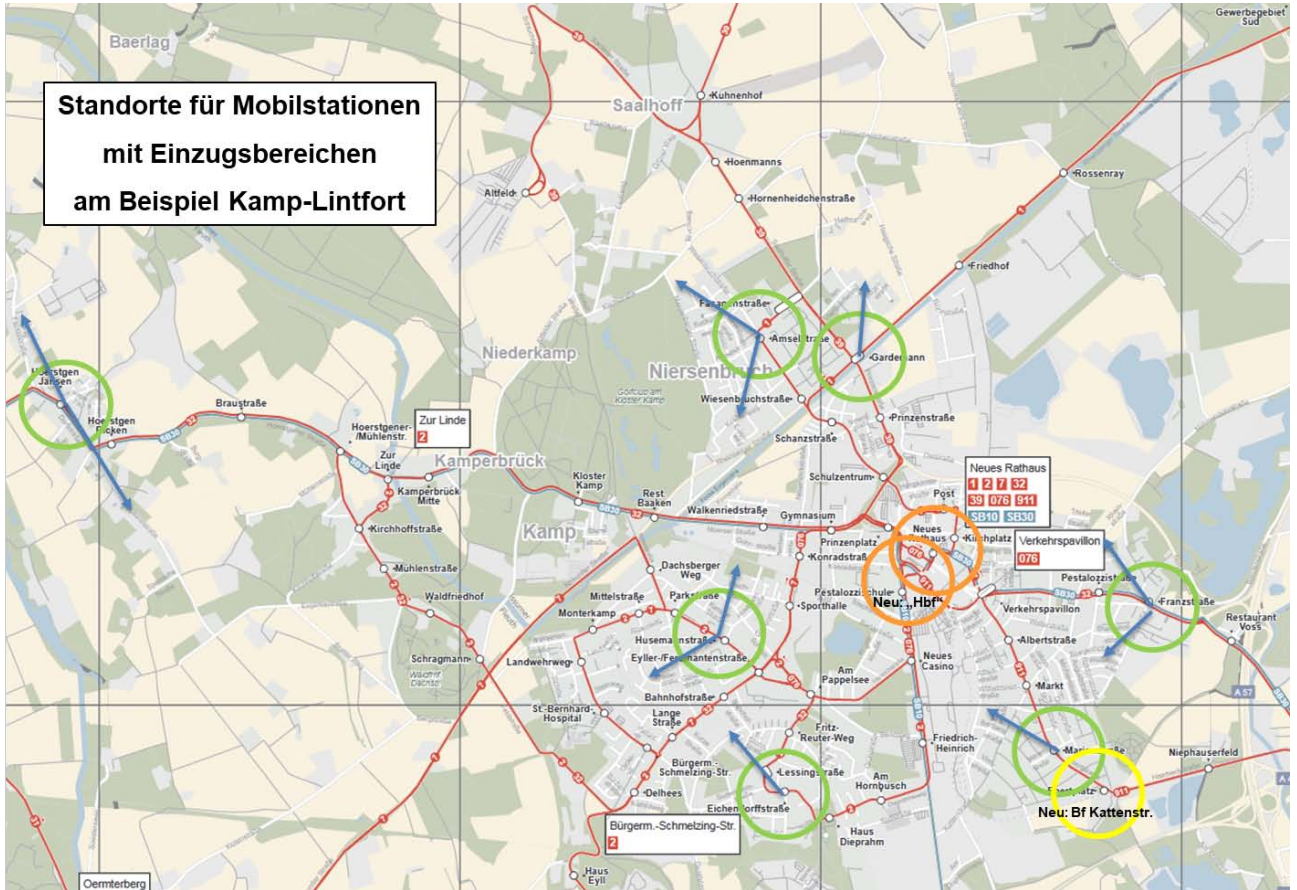


Abbildung 50: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Kamp-Lintfort

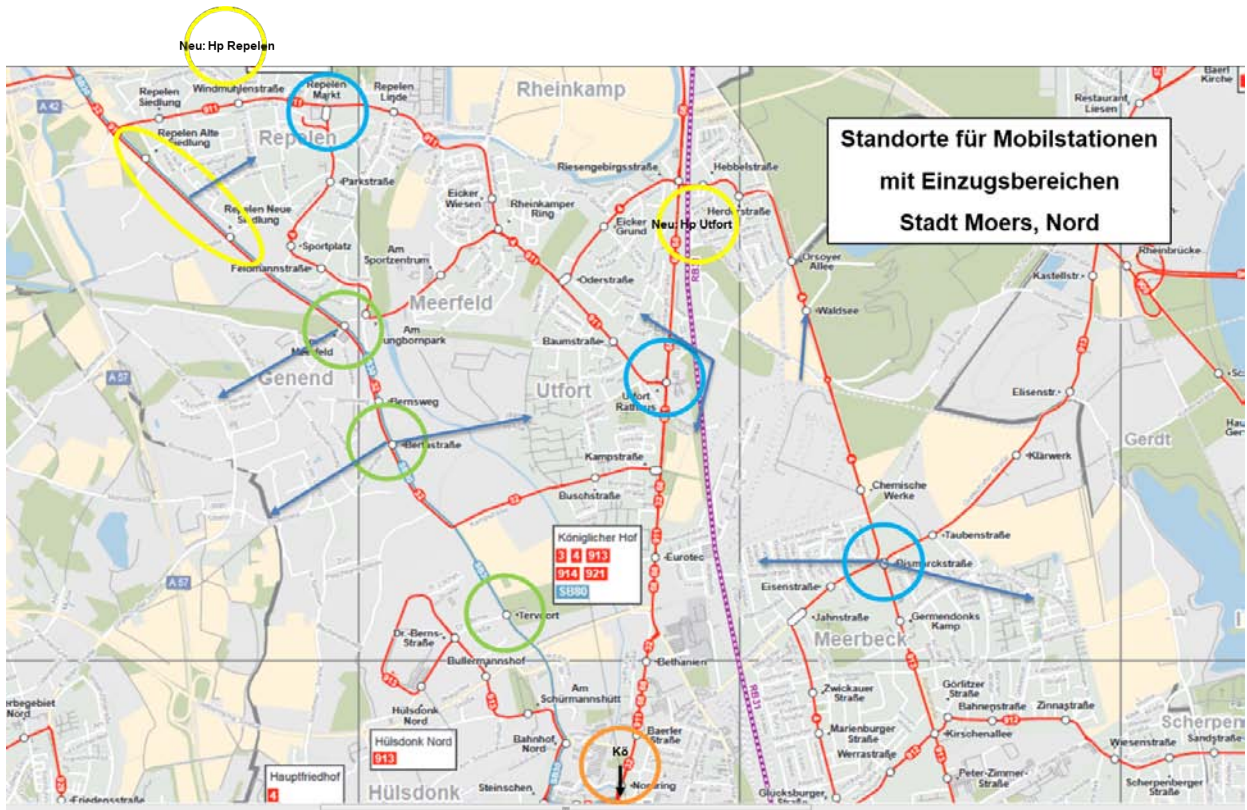


Abbildung 51: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Moers (Nord)



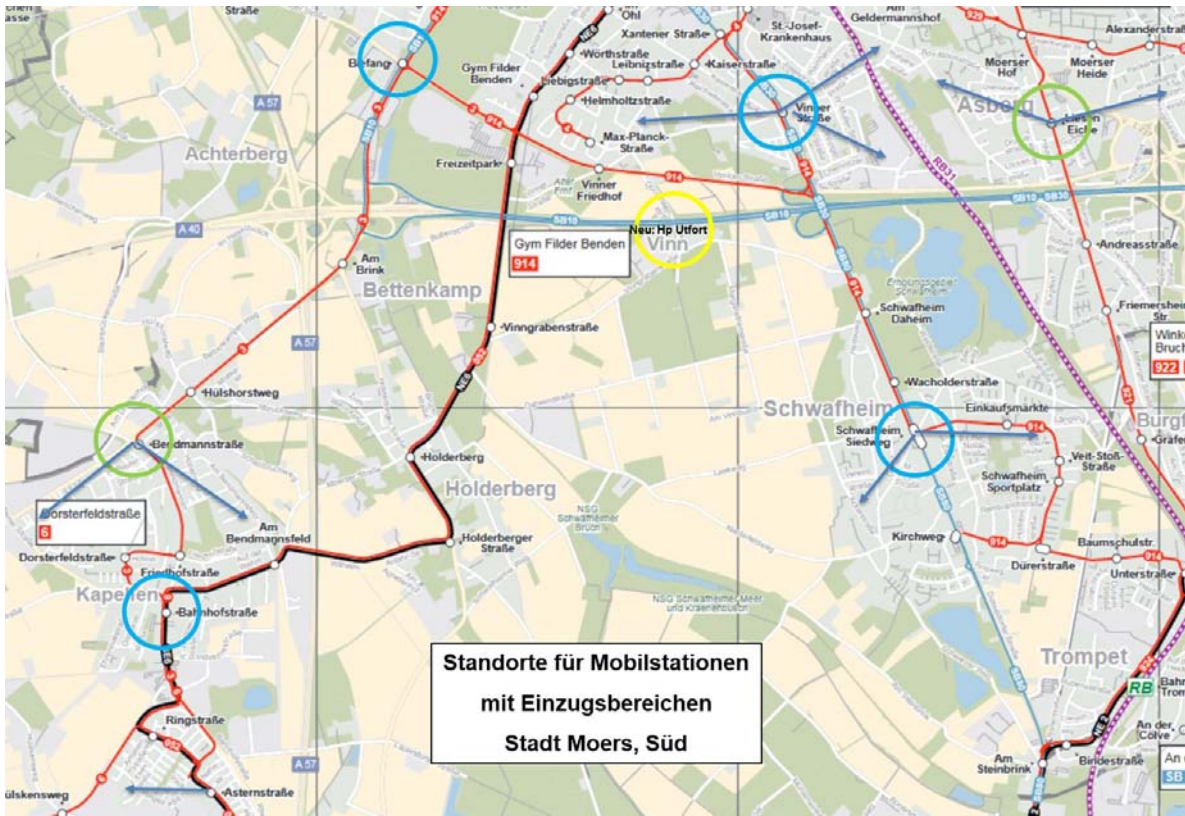


Abbildung 52: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Moers (Süd)

Die folgende Tabelle zeigt alle Vorschläge für den Kreis Wesel auf. Insgesamt werden 109 Standorte vorgeschlagen.

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5
Alpen	0	0	2	4	0
Dinslaken	1	1	0	2	4
Hamminkeln	0	0	3	3	1
Hünxe	0	1	0	3	4
Kamp-Lintfort	0	2	1	0	7
Moers	1	1	1	9	6
Neukirchen-Yluyn	0	0	0	4	6
Rheinberg	0	1	1	4	1
Schermbeck	0	1	0	2	2
Sonsbeck	0	0	1	2	1
Voerde	0	2	3	0	2
Wesel	1	2	3	4	3
Xanten	0	1	0	3	2
Summen	3	12	15	40	39

Abbildung 53: Standorte und Kategorien, Anzahl gesamter Kreis Wesel

Die Standorte sind nachfolgend vollständig und geordnet nach Kommunen aufgelistet.



<b>Alpen</b>	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Adenauerplatz
Menzelen	Droste
Menzelen	Markt
Bönninhardt	Kirche
Veen	Kirche oder Haus Sabastian

<b>Dinslaken</b>	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Neutor
Hiesfeld	Kirche
Hiesfeld	Fichtenstraße
Eppinghofen	Am Wohnungsbusch
Bruch	Bertastraße
Oberlohberg	Kirche
Eppinghofen	Freesmann

<b>Haminkeln</b>	
Hauptort	Haminkeln Markt
Hauptort	Bahnhof
Mehrhoog	Mehrhoog Bhf
Dingden	Neustraße
Dingden	Dingden-Schule
Dingden	Dingden Bahnhof
Hauptort	Weststraße

<b>Hünxe</b>	
Hauptort	Hünxe Bus BF
Hauptort	Hünxe Markt
Drevenmack	Drevenmack Post
Krudenburg	Krudenburg (Brücke)?
Bruckhausen	Lindenkamp
Bruckhausen	Bassfeld
Bucholtwelmen	Waldheideweg
Drevenack	Schürmann

<b>Kamp-Lintfort</b>	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Neues Rathaus
Altsiedlung	Bahnhof Süd
Niersenbruch	Amselstraße
Niersenbruch	Gardemann
Hoerstgen	Hoerstgen Jansen
Geisbruch	Husemannstraße
Altsiedlung	Markt
Tor Ost	Franzstraße
Gestfeld	Eichdorffstraße

<b>Moers</b>	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Königlicher Hof
Utfort	Bahnhof Utfort
Repelen	Markt
Repelen	Alte oder Neue Siedlung
Utfort	Rathaus
Utfort	Eurotec
Meerbeck	Bismarckstraße
Hülsdonk	Biefang
Vinn	Vinner Straße
Schwafheim	Siedweg
Kapellen	Bahnhofstraße
Genend/Meerfeld	Im Meerfeld
Genend/Meerfeld	Bertastraße
Gewerbegebiet Hülsdonk	Tervoort
Kapellen	Bendmannstraße
Kapellen	Asternstraße
Asberg	Liesen Eiche

<b>Neukirchen-Vluyn</b>	
Vluyn	Vluynner Platz
Neukirchen	Rathaus
Vluyn	Nordring
Mitte	Dickschheide
Neukirchen	Hans-Böckler-Straße
Vluyn	Etzoldplatz
Neukirchen	Gewerbegebiet Nord
Niep	Niep
Hochkamer	Hochkamerstraße
Rayen	Rayen

<b>Rheinberg</b>	
Hauptort	Bahnhof
Millingen	Bahnhof
Borth	Kirche
Hauptort	Sparkasse
Hauptort	Rathaus
Budberg	Gemeindeamt
Ossenberg	Kirche

<b>Schermbeck</b>	
Hauptort	Schermbeck Rathaus
Hauptort	Gewerbegebiet Schermbeck
Hauptort	Heggenkamp
Gahlen	Gahlen Post
Gahlen	Paßstraße

<b>Sonsbeck</b>	
Hauptort	Neutorplatz
Labbeck	Kirche
Hauptort	Gaststätte Plooheide
Hamb	Pastorat

<b>Voerde</b>	
Friedrichsfeld	Friedrichsfeld Bf
Hauptort	Bahnhof
Spellen	Kirche
Friedrichsfeld	Post
Hauptort	Rathausplatz
Möllen	Schlesierstraße
Möllen	Götterswickerkamm
Hauptort	Pestalozzischule

<b>Wesel</b>	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Großer Markt
Hauptort	Mathenakreuz
Flüren	Markt
Büderich	Marktstraße
Ginderich	Ginderich Post
Lauerhaas	Am Schwan
Bislich	Bislich Ortsmitte
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße
Hauptort	ev. Krankenhaus
Lackhausen	Hüser
Blumenkamp	Feuerdornstraße
Obrighoven	Brüner Landstraße

<b>Xanten</b>	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Bemmelstraße
Marienbaum	Kirche
Wardt	Am Meerend
Unterbirten	Lemken
Birten	Haus Lau

**Abbildung 54: Standorte und Kategorien je Kommune**

Die genauen Kosten sind derzeit noch nicht zu ermitteln. Um jedoch einen Einblick in die mögliche Größenordnung zu bekommen, wurden hierzu in den folgenden Tabellen Kenndaten zusammengefasst. Die folgende Tabelle enthält Angaben zur Ausstattung der Mobilstationen der Kategorien 1 bis 5 für die Soll-Ausstattung. Die Angaben beziehen sich auf den vollständigen Neubau, bzw. die Erneuerung aller Anlagen. Die realen Kosten sind daher später deutlich niedriger, da – gerade an größeren Standorten – viele Anlagen der Sollausstattung bereits vorhanden sind. Die Tabelle stellt daher den "Worst Case" (d.h. den schlechtesten Fall, der in Zukunft eintreten kann) in Bezug auf die Kosten dar.

Mobilitätskonzept Kreis Wesel

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

Abbildung 55: Geschätzte Investitionskosten je Gewerk nach Kategorien

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

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Gesamt	Eigenanteil
Alpen	- €	- €	113.600 €	104.800 €	- €	218.400 €	21.840 €
Dinslaken	998.600 €	285.600 €	- €	52.400 €	88.800 €	1.425.400 €	142.540 €
Hamminkeln	- €	- €	170.400 €	78.600 €	22.200 €	271.200 €	27.120 €
Hünxe	- €	285.600 €	- €	78.600 €	88.800 €	453.000 €	45.300 €
Kamp-Lintfort	- €	571.200 €	56.800 €	- €	155.400 €	783.400 €	78.340 €
Moers	998.600 €	285.600 €	56.800 €	235.800 €	133.200 €	1.710.000 €	171.000 €
Neukirchen-Yluyn	- €	- €	- €	104.800 €	133.200 €	238.000 €	23.800 €
Rheinberg	- €	285.600 €	56.800 €	104.800 €	22.200 €	469.400 €	46.940 €
Scherbeck	- €	285.600 €	- €	52.400 €	44.400 €	382.400 €	38.240 €
Sonsbeck	- €	- €	56.800 €	52.400 €	22.200 €	131.400 €	13.140 €
Voerde	- €	571.200 €	170.400 €	- €	44.400 €	786.000 €	78.600 €
Wesel	998.600 €	571.200 €	170.400 €	104.800 €	66.600 €	1.911.600 €	191.160 €
Xanten	- €	285.600 €	- €	78.600 €	44.400 €	408.600 €	40.860 €
						9.188.800 €	918.880 €

Abbildung 56: Geschätzte Investitionskosten nach Kategorien und Kommunen

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



Die Verleihangebote stellen die wichtigste Ergänzung zum ÖPNV dar und sind somit für den Erfolg der Mobilstationen äußerst entscheidend.

## 7.3. Multimodale Mobilität

### 7.3.1. Rahmenbedingungen

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

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

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

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



Abbildung 57: Kaiser Wilhelm der II. zur Zukunft des Automobils

Dies muss berücksichtigt werden, wenn ein Mobilitätskonzept die Weichen für eine moderne, leistungsfähige und nachhaltige Mobilität stellen soll.

Die eingetretenen Entwicklungen sind zu berücksichtigen, künftige Entwicklungen einzuschätzen. An einigen Stellen müssen aus Sicht des Gutachters auch Spekulationen vorgenommen werden, um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein.

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

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

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

### **7.3.2. Bedarfsgesteuerter Verkehr**

Beispiel für die vorgenannte Vorgehensweise ist für die Frage eines neuen bedarfsgesteuerten Bediensystems. In Schwerpunktbereichen des Kreises Wesel kann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein konkretes Konzept erstellt werden.

Ein für den gesamten Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr inklusive der Nachbaraufgabenträger geltendes Konzept zur Erneuerung von Bedarfssystemen, welches eine große Einheitlichkeit für den Kunden erbringt, ist dagegen nur über einen längeren Zeitraum und im Zusammenarbeit mit mehreren anderen Partnern (Verbund, Verkehrsunternehmen, Nachbaraufgabenträger, Industrie, Bund, Land) möglich.

### **7.3.3. Änderung der Antriebstechniken**

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

*5.400 Tonnen Erz-Zug  
Rotterdam – Wesel –  
Voerde – Dinslaken –  
Oberhausen – Saarland  
Kommt erstaunlicher-  
weise ganz ohne  
Verbrennungsmotor aus*



**Abbildung 58: Beispiel für wenig beachtete, aber sehr wirkungsvolle Formen der Elektromobilität**

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

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

### **7.3.4. Autonomes Fahren**

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

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

Auch hier sind die Einflussmöglichkeiten des Kreises Wesel gering. Denkbar ist eine Anbindung von Siedlungsschwerpunkten und Ortszentren an die Schnittstellen des Schienenverkehrs in Randlagen, z. B. in Alpen, Rheinberg, Hamminkeln und Dingden. Ebenfalls denkbar wären große Aufkommensschwerpunkte in Gewerbegebieten. Voraussetzung wäre hier aber eine gleichmäßige Nachfrage über den Tagesverlauf.

### 7.3.5. Bedarfsgesteuerter Verkehr

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

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

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

#### Fazit zum Thema bedarfsgesteuerter Verkehr:

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

### 7.3.6. Vereinfachung der Tarifstruktur und Nutzung neuer Techniken für Information und Vertrieb

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

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

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

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

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

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



## Tarifgestaltung: Relevantes Problem im Kreis Wesel

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

Abbildung 59: Beispiel für die Tarifproblematik Kreis Wesel

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

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

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

Aussage lässt sich durch mehr als 20 Jahre Erhebungsarbeit im ÖPNV und die Befragung vieler tausend Kunden deutlich nachweisen und ist auch unter den übrigen Verkehrsexperten im Land kaum umstritten.

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

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

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

### **7.3.7. Prüfung der Notwendigkeit einer Veränderung des ÖPNV-Angebots**

Es wurde im Rahmen der Analyse herausgearbeitet, dass ein verändertes öffentliches Verkehrsangebot in der sogenannten Nebenverkehrszeit eine tragende Rolle bei einer Verbesserung des ÖPNV im Kreis Wesel spielt. Aus diesem Grunde wurde der hier beschriebene Planungsansatz entwickelt, der auch in zeitlich parallel verlaufenden Projekten (insbesondere LEADER-Gruppe rechtsrheinisch) eine Rolle spielt. Auch wurden erste Vorababstimmungen mit Verkehrsunternehmen durchgeführt. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass die Umstellung des Verkehrssystems in der Nebenverkehrszeit eine sehr erheb-

liche Veränderung darstellt, die nicht nur durch eine einfache Veränderung der Fahrpläne bewerkstelligt werden kann, sondern eine sehr komplexe Strukturänderung erfordert. In diesem Zusammenhang sind insbesondere zu nennen:

- Aufhebung der heutigen Bedarfsverkehrssysteme außer Bürgerbus
- Einführung von Korridorbedienungen
- Neuanschaffung von Fahrzeugen mit einer geeigneten Fahrzeuggröße
- Überlegung zum Einsatz von nachhaltigen Antriebstechniken
- Überlegung zum Einsatz neuer Fahrzeuge auch außerhalb der Nebenverkehrszeit, um hinreichend wirtschaftlich zu sein
- Ersatz von aktuellen Linienverkehren mit Standardbussen
- Umfängliche Neuschaffung von Verkehrsangeboten in möglicherweise allen 13 Städten und Gemeinden des Kreises Wesel
- Einführung einer vollständig neuen Technik, um die Nachfrage nach den Verkehrsleistungen für die Kunden zu ermöglichen
- Einführung in einer vollständig neuen Technik, um eine bedarfsgerechte und effiziente Führung der Fahrzeuge in den Korridoren zu ermöglichen
- Vollständige Verzahnung des Systems mit den wichtigsten Schienenverkehrs- und Regionallinien
- Marketing und Information um die Neuerungen auch ausreichend zu kommunizieren und möglichst viele neue Kunden zu gewinnen

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

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

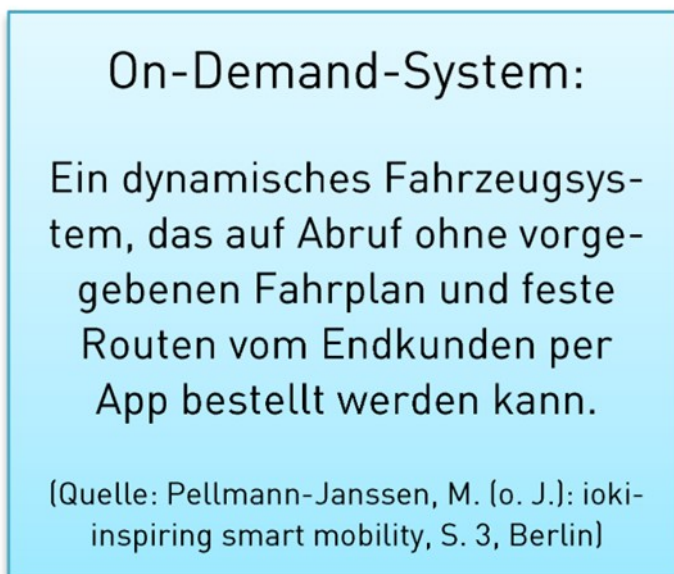
## **7.4. Konzeptentwurf ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit**

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

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

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

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



**Abbildung 60: Definition On-Demand-Verkehr**

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

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

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

- Einstellung des bislang üblichen Verkehrsangebotes ab ca. 19.30 Uhr / 20.30 Uhr.
- Stündliche Führung von Bedarfsbussen mit der Innenstadt bzw. dem Bahnhof als Quelle und den Wohnbereichen als Ziel.
- Die Fahrzeiten werden reichlich bemessen, sodass ein Abwarten von Verspätungen im mittleren Rahmen möglich ist. So können dauerhaft zu erwartende bedeutende Unregelmäßigkeiten im Untersuchungsraum, z.B. durch den Ausbau der BETUWE-Route, ausgeglichen werden.
- Möglich ist aufgrund einer zentralen Bedarfssteuerung auch die Bedienung dünn besiedelter Bereiche.
- Ab Samstagnachmittag und an Sonntagen Einsatz des gleichen Systems zu bestimmten Zeiten, an diesen Tagen in beiden Fahrtrichtungen.

Mögliche Ankerpunkte für solche Linien des Abendverkehrs könnten sein:

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

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

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

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

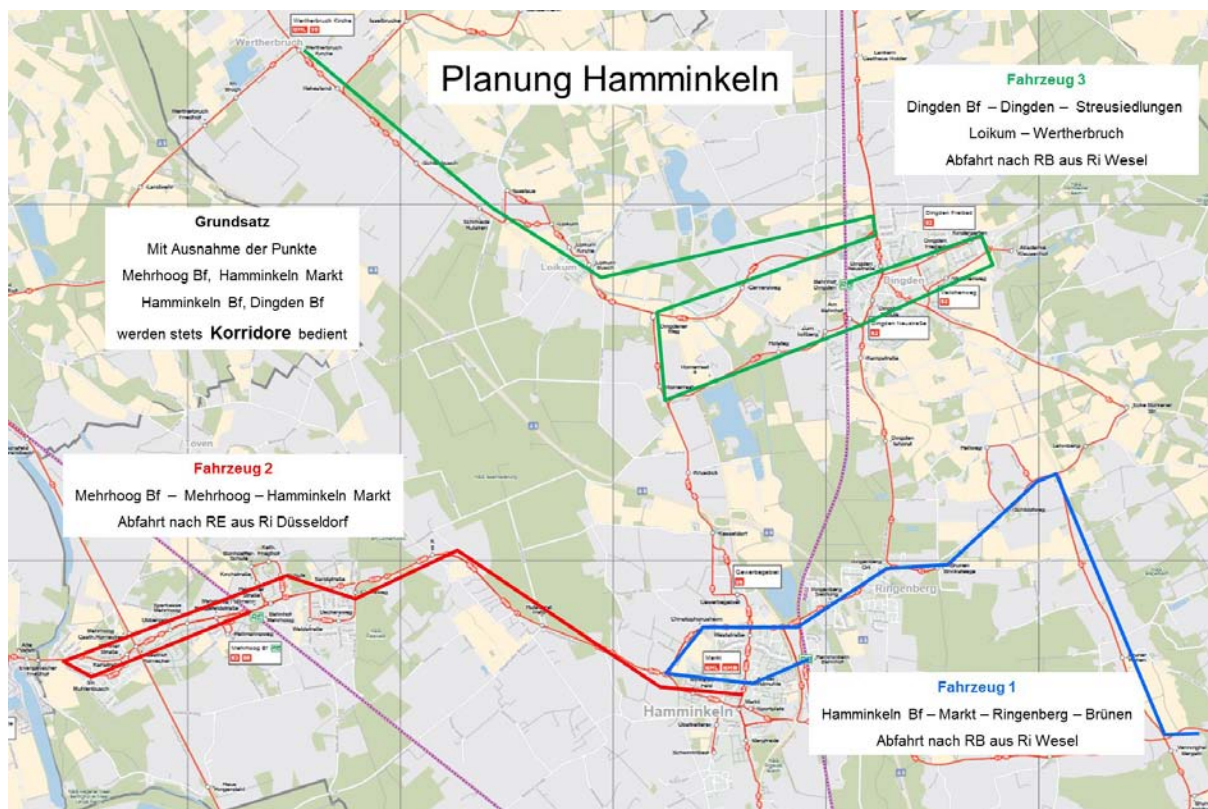
Z.B. abends: Quelle konventionell (1 bis 3 Haltestellen), Ziel On-Demand (Verteilung auf alle Haltestellen in bestimmten Zielbereichen, ggf. Haustürbedienung).



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

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

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



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

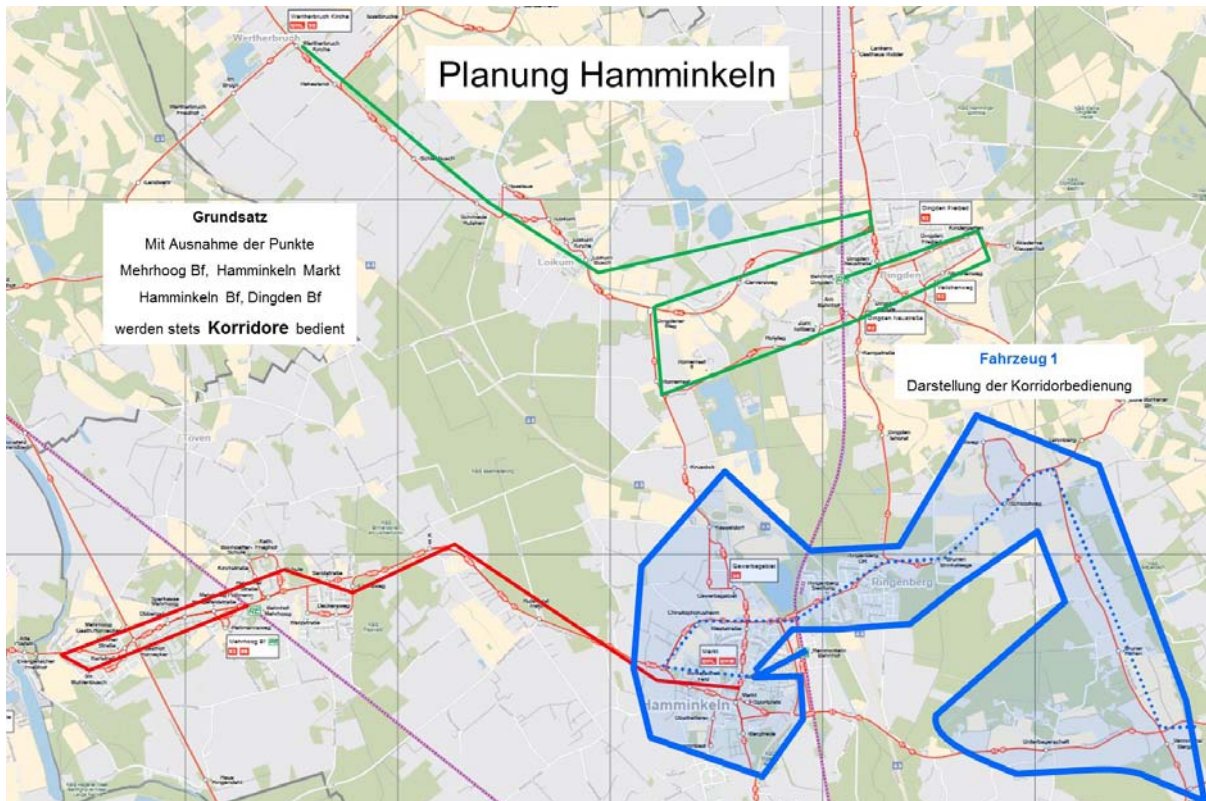
Für die Linie 1 (blau) ist beispielhaft die Korridorbedienung dargestellt. Die Linien 2 (grün) und 3 (rot) sind nur mit grober Linienführung skizziert, decken aber real die übrigen Bereiche der Stadt Hamminkeln mit ihrem Korridor ab.

Alle drei Linien sind fahrplantechnisch mit Bahnhöfen verknüpft, das heißt sie verkehren einige Minuten nach der Ankunft der Schienenverkehrsangebote besser aus Richtung Wesel. Im Falle der Bahnhöfe Hamminkeln und Dingden sind dies die Ankunftszeiten des Bocholters (Regionalbahn RB 32), in Mehr-

hoog die des Rhein-IJssel-Express RE 19. Vom jeweiligen Bahnhof aus wird der im Bereich des Bahnhofs liegende Hauptort direkt angefahren. Ab hier beginnt eine bedarfsorientierte Korridorbedienung zur qualitativ hochwertigen Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltigen Verkehrsangeboten. Auch ohne eine Beförderung von Haustür zur Haustür wird eine hohe Qualität der Erschließung erreicht. Dies geschieht durch die Einrichtung einer Vielzahl zusätzlicher Haltestellen. In Hamminkeln existiert bedingt durch das AST-System bereits eine recht hohe Haltestellendichte. Die drei Fahrzeuge decken alle Haltestellen des Stadtgebietes ab. Grundsätzlich ist jede Haltestelle einer Linie zugeordnet, aufgrund der Flexibilität des Systems sind hier aber auch Ausnahmen möglich, insbesondere um Unregelmäßigkeiten bei der Nachfrage wirtschaftlich und zugleich ideal für die Fahrgäste abzufedern. Die Fahrzeuge verkehren entweder auf dem gleichen Korridor wie auf dem Hinweg wieder zurück zum Bahnhof, alternativ kann auch eine Direktfahrt stattfinden, je nach zur Verfügung stehender Zeit.

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

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



**Abbildung 63: Darstellung der Korridorbedienung für die Linie 1 in Hamminkeln**

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



## 8. Gesamtkonzept

Eine besonders wichtige Funktion des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel liegt im Bereich der Koordination von verkehrlichen Planungen im Kreisgebiet. Dieser Bereich ist in allen Mobilitätskonzepten grundsätzlich ein wichtiges Thema und einer der Punkte, mit denen ein Mobilitätskonzept über die üblichen verkehrlichen Planungen hinausgeht. Die Beteiligung der Kommunen hat aufgezeigt, dass auch gerade in diesem Bereich ein wichtiges Arbeitsergebnis des Mobilitätskonzeptes zu sehen ist. Im Rahmen der Beteiligung zum Mobilitätskonzept wurde sowohl ein Austausch zwischen den Kommunen untereinander als auch zwischen den Kommunen und dem Kreis Wesel zu diesem Thema begonnen. Von den Kommunen wurde der Wunsch geäußert, diesen Austausch in einen regelmäßigen Austausch zu überführen und in einem Rhythmus, der beispielsweise bei 6 Monaten liegen könnte, permanent fortzuführen. Damit können regionale und überregionale Planungen zielführender koordiniert werden und die kommunalen Planungen können sich entsprechend an den gemeinsamen Vereinbarungen ausrichten. Des Weiteren ist es durch einen Austausch auch möglich, Fehlplanungen zu vermeiden, die auf einen Mangel an Kommunikation aufgrund von Zuständigkeiten oder fehlenden Plattformen zurückzuführen sind. Der Kreis Wesel betrachtet es daher als seine Aufgabe, entsprechende Treffen zu organisieren und den regelmäßigen Austausch zwischen den Fachleuten herbeizuführen, der sich im Idealfall auf konkrete, planerische Vorhaben bezieht, Schwerpunkte setzt und ergebnis- und maßnahmenorientiert arbeitet, ohne dabei den Gesamtblick aus den Augen zu verlieren.

## 9. Beteiligungsverfahren

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

- Der Kreis soll dem Mobilitätskonzept ein Ziel/eine Vision voranstellen.
- Das Konzept soll möglichst langfristig angelegt sein.
- Bereits vorhandene kommunale Konzepte sollen Berücksichtigung finden.
- Der Kreis Wesel soll bei grenzüberschreitenden Problemen vermitteln.
- Der Kreis Wesel könnte für die Kommunen eine Stimme sein gegenüber dem Land (Straßen NRW) und Bund sowie als Multiplikator fungieren.
- Künftige regelmäßige Treffen könnten den Austausch (z.B. zu Fördermöglichkeiten) und die Zusammenarbeit fördern.
- Gewünscht wurde die Planung von Maßnahmen, die umgesetzt werden, nicht ein Mobilitätskonzept für die Schublade.

- Betreibermodell für Fahrradverleih und –boxen aufnehmen (Beispiel Düren: Betrieb über eine vorhandene Gesellschaft des Kreises oder den Erbauer der Anlagen gewährleisten)
- On-Demand-Verkehre aufnehmen – evtl. Pilotprojekte in ein oder zwei Kommunen
- betriebliches Mobilitätsmanagement ins Mobilitätskonzept aufnehmen
- außerhalb der Dienstzeiten städtischen Fuhrpark / E-Autos zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung stellen
- Praxisstunden fürs Car-Sharing, um Zugangshemmnisse abzubauen

Die Anregungen haben Eingang in das Konzept gefunden.

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

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

Auch die Verkehrsunternehmen waren in den Abstimmungsprozess eingebunden.

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

Nach Vorliegen der vorläufigen Entwurf-Fassung erfolgt nunmehr die erneute Beteiligung dieser Stellen sowie weiterer interner und externer Fachleute und Verbände, die mit dem Thema Mobilität befasst sind.

Im Anschluss ist die Beschlussfassung durch die Gremien des Kreises vorgesehen.

## 10. Fazit

*(Nach der abschließenden Beteiligung wird der Text ergänzt.)*





Stadt Voerde (Niederrhein) • Postfach 10 11 52 • 46549 Voerde

Kreis Wesel  
Reeser Landstraße 31  
46483 Wesel

Stadtentwicklung, Umwelt  
und Klimaschutz

Dienststelle:  
Auskunft erteilt:  
Zimmer:  
Telefon 02855/80-  
Fax 02855/ 9690-  
Ihr Aktenzeichen:  
Ihr Schreiben vom:  
Mein Zeichen: FD 6.1  
Meine Mail-Adresse:  
Datum: 27.02.2020

**Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel  
hier: Stellungnahme der Stadt Voerde**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorbehaltlich einer Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) erhalten Sie anbei die Stellungnahme zum Entwurf des Mobilitätskonzepts für den Kreis Wesel.

Die Stadt Voerde (Niederrhein) begrüßt eine kreisweite Betrachtung der Mobilitätsentwicklung, um die Kommunen und Gemeinden untereinander besser zu vernetzen. Hierbei ist es wichtig, attraktive Alternativangebote zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, um den Ansprüchen eines multimodalen Verkehrsverhaltens gerecht zu werden.

Der Kreis Wesel hat ein Konzept für eine zukunftsorientierte, nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität vorgelegt. Unter dem Leitsatz „Mobil im Kreis Wesel – Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt“ sind 9 Ziele formuliert worden, die vor allem darauf ausgerichtet sind, den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verändern. Hierbei ist auch das Gesamtkonzept für den Radverkehr prioritär zu berücksichtigen. Die Schwerpunktsetzung im Bereich interkommunale Radwegeverbindungen, kreisweites System von Mobilstationen sowie Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit wird seitens der Stadt Voerde unterstützt. Positiv zu betrachten ist ebenfalls die Einbindung von über 90 Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Voerde, die über eine Online-Umfrage Anregungen zur künftigen Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel hervorbringen konnten.

Im Rahmen des Konzepts zum schnellen Radverkehr wird die Verbindungsachse Wesel – Voerde – Dinslaken gemäß der Auswertungen der Bewegungsdaten (Mobilfunkdaten) als mäßige, aber immer noch bedeutende Nutzerquote eingestuft. Eine wichtige Radwegeverbindung zwi-

Hausanschrift	Allg. Sprechzeiten	FD Soziales	Bürgerbüro Voerde	Konten der Stadtkasse Voerde
Rathausplatz 20 46562 Voerde ☎ 0 28 55 / 80-0 Fax: 0 28 55 / 9690-555 Internet: <a href="http://www.voerde.de">http://www.voerde.de</a> E-Mail: <a href="mailto:info@voerde.de">info@voerde.de</a>	Mo-Fr 08:30 - 12:00 Uhr Mo-Do 14:00 - 16:00 Uhr  Telefonzentrale Mo-Fr 08:00 - 12:30 Uhr Mo-Do 13:30 - 16:15 Uhr	Mo,Di,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di 14:00 - 16:00 Uhr  FD Steuern Mo,Di,Do,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di u. Do 14:00 - 16:00 Uhr  FD Bauordnung Mo,Di,Do,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di u. Do 14:00 - 16:00 Uhr	☎ 0 28 55 / 80-269 Fax: 0 28 55 / 80-282  Mo u. Di 08:00 - 16:00 Uhr Mi 08:00 - 12:30 Uhr Do 08:00 - 18:00 Uhr Fr 08:00 - 12:30 Uhr Sa 09:00 - 12:00 Uhr	Niederrheinische Sparkasse RheinLippe 200 600 (BLZ 356 500 00) IBAN DE31 3565 0000 0000 2006 00 BIC WELADED1WES  Volksbank Rhein-Lippe eG 500 711 019 (BLZ 356 605 99) IBAN DE56 3566 0599 0500 7110 19 BIC GENODED1RLW

schen Voerde und Hünxe besteht gemäß der ermittelten Bewegungsdaten nicht. Das bestehende Gesamtnetz für den Kreis Wesel wird durch weitere Verbindungen ergänzt, die zwar über kein sehr hohes, aber dennoch ausreichendes Potenzial verfügen, um die Radwegevernetzung des Kreises zu gewährleisten. Der fehlende Lückenschluss zwischen Voerde und Hünxe bleibt jedoch weiterhin bestehen. Auf der Ebene des Konzeptes für ein Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr ist die Verbindung Voerde – Hünxe als regionale Radverbindung kategorisiert worden. Seitens der Stadt Voerde wird somit angeregt, diese Verbindungsachse mit in das Gesamtnetz des Kreises Wesel aufzunehmen.

Bezüglich des bereits existierenden Carsharing-Angebotes im Kreis Wesel bitte ich Sie, den bestehenden Carsharing-Standort am Haltepunkt Voerde Rathausplatz mit aufzunehmen.

Darüber hinaus wird seitens der Stadt Voerde begrüßt, dass neben den beiden Bahnhöfen ausdrücklich auch kleinere Standorte geprüft und für die Umsetzung von Mobilstationen vorgeschlagen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Haarmann



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 19.02.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

### RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

#### Beschlussvorschlag:

- Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete *Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr* wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unterstützt.
- Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unterstützt den Regionalverband Ruhr bzw. die federführenden Projektpartner in den Bemühungen zur Umsetzung der Modellprojekte des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr*. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) sieht insbesondere in den drei Modellprojekten Mobilstationen (M-U 5.1), Regionales Radwegenetz (insbesondere Radschnellwegeverbindungen) (M-I 11.1) sowie IGA 2027 (M-S 9.2) und gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Kreis Wesel, vorbehaltlich der Zustimmung in den jeweils anderen kommunalen Räten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in den Modellprojekten metropolradruhr (M-U 6.1 & M-U 6.3), Städte an die Schiene (M-I 1.2) und Schiene 2040 (M-I 1.1) einen Schwerpunkt für ein eigenes verstärktes Engagement und Mitwirken.
- Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen Beschluss bis zum 30.09.2020 zu übermitteln.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen entstehen erst bei konkreter Umsetzung einzelner Handlungsansätze

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Viele Handlungsansätze des regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr verfolgen die Zielsetzung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung, wodurch bei Umsetzung einige Modellprojekte positive Auswirkungen auf den Klimaschutz erwartet werden können.		

Sachdarstellung:

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept (RMEK) wurde seitens des Regionalverbands Ruhr (RVR) in Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen im RVR und weiteren regionalen Akteuren aus Verkehr, Umwelt und Wirtschaft entwickelt. Zum Aufbau einer regionalen Arbeitsstruktur wurde der Arbeitskreis „*Regionale Mobilität*“ initiiert, dessen konstituierende Sitzung im Jahr 2013 stattfand. Die Stadt Voerde war ebenfalls ab Herbst 2017 im Arbeitskreis über die Sacharbeitsebene vertreten und somit im Bearbeitungsprozess eingebunden. Zielsetzung des RMEK ist eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende und ganzheitliche Betrachtung von Verkehr und Mobilität auf regionaler Ebene. Das RMEK für die Metropole Ruhr ist umsetzungs- und zukunftsorientiert. Das Konzept stellt jedoch keinen Ersatz für kommunale Planungen dar.

Das RMEK für die Metropole Ruhr, das durch den RVR am 04.12.2019 im Kreishaus Wesel den politischen Vertretern vorgestellt wurde, setzt sich aus zwei Stufen zusammen:

- Stufe 1 – Leitbilder und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr
- Stufe 2 – Analyse, Handlungsansätze und Modellprojekte

Mit dem Endbericht zu Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr wurde unter dem regionalen Mobilitätsleitbild „Die vernetzte Metropole Ruhr“ ein regionales, verkehrsartenübergreifendes Mobilitätsleitbild mit den folgenden sechs Leitsätzen vorgelegt:

- *Leitsatz 1: Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr*  
Vernetzung im Bereich Wirtschafts- und Personenverkehr (in allen Verkehrsbereichen Schiene, Straße, Wasserwege) mit benachbarten Regionen sowie nationalen/internationalen Metropolregionen und Verkehrsnetzen stärken und weiterentwickeln
- *Leitsatz 2: Die in sich vernetzte Metropole Ruhr*  
Erreichbarkeit innerhalb der Region für Wirtschafts- und Personenverkehr verbessern
- *Leitsatz 3: Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr*  
Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr durch einen leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehr weiter stärken
- *Leitsatz 4: Raumdifferenzierte Mobilität*  
Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen im Hinblick auf Siedlungsstrukturen und Flächen raumdifferenziert und übergreifend qualifizieren
- *Leitsatz 5: Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr*  
Negative Folgen und Belastungen, die durch Verkehr auf Stadt, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, minimieren
- *Leitsatz 6: Mobilität für alle in der Metropole Ruhr*  
Gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit – auch unter dem Aspekt Geschlechtergerechtigkeit – für individuelle Mobilität stärken und weiterentwickeln

Auf Grundlage des Endberichtes zu Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität wurde die 2. Stufe des RMEK erarbeitet, die durch fachlichen Dialog mit Verbandskommunen und regionalen Partnern unter Einbindung des fachlichen Arbeitskreises Regionale Mobilität begleitet wurde. Die Erarbeitung der zweiten Stufe des RMEK für die Metropole Ruhr gliedert sich in **drei Phasen**:

- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Zentrale Handlungsansätze für ein integriertes Mobilitätsentwicklungskonzept
- Phase 3: Modellprojekte

Die Phase 1 beinhaltet die zielorientierte, verkehrsträgerübergreifende Analyse der Mobilität in der Metropole Ruhr, die Analyse der Stärken und Schwächen der heutigen Mobilitäts- und Verkehrsstruktur in der Metropole Ruhr sowie den Bezug zu Leitbildern und Zielaussagen.

Zu den inhaltlichen Bausteinen der Phase 1 Analyse zählten folgende Themenschwerpunkte:

- Motorisierter Individualverkehr
- Klima und Umwelt
- Wirtschafts- und Logistikverkehr
- Innovationen und Digitalisierung
- Luftverkehr
- Marketing und Kommunikation
- ÖPNV/Intermodalität
- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Radverkehr
- Trends im Mobilitätsverhalten

Die Phase 2 (Handlungsansätze) basiert auf den Ergebnissen der Analysephase und orientiert sich an den sechs eben genannten Leitsätzen. Zusätzlich zu den 36 nachfolgend aufgelisteten Handlungsansätzen sind weitere Teilaspekte eines jeden Ansatzes in Form von etwa 150 Handlungsoptionen jeweils konkreter beschrieben.

Die erarbeiteten Handlungsansätze stellen sich wie folgt dar:

<b>Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr (A)</b>	
A1	Deutschlandtakt umsetzen und nationale/internationale Anbindung verbessern
A2	Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten
A3	Verbesserung der nationalen und internationalen Korridore des Straßenverkehrs
A4	Regionale und interregionale ÖPNV-Erreichbarkeit der Metropole Ruhr verbessern

<b>Die in sich vernetzte Metropole Ruhr (I)</b>	
I1	RRX und schnellen Regionalverkehr als Rückgrat der Mobilität innerhalb der Metropole Ruhr entwickeln und einbinden
I2	Systemgrenzen und Stadtgrenzen überwinden
I3	Implementierung von Werkzeugen für systematische Verkehrsanalysen
I4	Einführung einer regionalen Verkehrsplattform mit regionalem Datenmanagement
I5	Integriertes Verkehrsmanagement (IVM)
I6	Intelligente Infrastruktur und Testfelder für autonomes Fahren schaffen
I7	Smart Region Ruhr
I8	Herstellung eines stadtverträglichen, bedarfsgerechten Straßenraums
I9	Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement
I10	Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für Verkehrsträger des Umweltverbundes
I11	Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes und Stärkung des regionalen Radverkehrs
I12	Pilotraum Metropole Ruhr – Drohnentechnologie im Verkehr nutzen

<b>Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)</b>	
W1	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße
W2	Innovationsraum Wirtschaftsmetropole Ruhr
W3	Schaffung von Abstellflächen und Ladezonen sowie eines übergreifenden Parkraummanagements
W4	Schaffung von innerstädtischen oder innenstadtnahen Konsolidierungspunkten
W5	Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenfahrrädern verbessern



<b>Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)</b>	
U1	Lärmbelastung reduzieren
U2	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in den sensiblen Räumen
U3	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe
U4	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
U5	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
U6	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten

<b>Mobilität für alle in der Metropole Ruhr (S)</b>	
S1	Regionale Zusammenarbeit in Planung und Kommunikation weiterentwickeln
S2	Harmonisierung des ÖPNV Tarifs in der Metropole Ruhr für die Nutzenden
S3	Abgestimmter barrierefreier Ausbau des ÖPNV und SPNV
S4	Information zur barrierefreien Mobilität
S5	Regionale Kooperation im Mobilitätsmanagement ausweiten
S6	Regionales Verkehrssicherungskonzept Metropole Ruhr
S7	Weiterentwicklung und Verstetigung der Marke „radrevier.ruhr“
S8	Regionale Fußverkehrsstrategie
S9	IGA 2027 als Impuls für innovative regionale Verkehrsplanung

Die Modellprojekte (Phase 3) stellen ein Grundgerüst für das Leitbild „Vernetzte Mobilität in der Metropole Ruhr“ dar. Dazu gilt es, die einzelnen Stärken und Kompetenzen der Akteure in der Region einzubinden und bestehende Strukturen aufzunehmen. Die 23 Modellprojekte stellen sich wie folgt dar:

M-I 10.5	Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel
M-U 5.1	Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region
M-S 2.4	Grenzenlos mobil - auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der Metropole Ruhr
M-S 9.2	IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept
M-I 3.1	Verkehrsmodell Metropole Ruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region
M-I 4.2	open.data metropoleruhr - Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten
M-U 4.2	Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen
M-I 7.1	Smart Region: Mobility – Pilotquartiere – Vom Konzept zur Umsetzung
M-I 7.3	Smart Region: Roads – Maßnahmen testen und Pilotstraßen auswählen
M-I 9.1	Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 2.4	Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt
M-A 1.5	Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen
M-A 2.1	Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds
M-I 1.1	Schiene 2040 - Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr
M-I 1.2	Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung
M-S 1.2	Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt
M-W 1.2	Logistik-Hubs - Bündelungs- und Umschlagpunkte für Schwerlastverkehre schaffen
M-W 2.2	Gleisanschlussbörse - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 4.1/ M-W 4.3	Micro-Hubs - Aufbau eines Leitfadens und einer Datenbank
M-S 5.1	Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität

M-I 11.1	Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes
M-I 11.2	Bike-and-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung
M-U 6.1/ M-U 6.3	metropolradruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems

Aus dem vielfältigem Angebot der Modellprojekte sind für die Stadt Voerde folgende 3 Modellprojekte von besonderer Bedeutung:

### **Mobilstationen (M-U 5.1)– Ausstattung für vernetzte Mobilität der Region**

Mobilstationen vernetzen verschiedene Verkehrsmittel und fördern somit ein umweltverträglicheres Mobilitätsverhalten. Hierfür ist es wichtig, geeignete Standorte auf dem Stadtgebiet zu ermitteln und die Mobilstationen anhand von Ausstattungsmerkmalen (beispielsweise Park + Ride, Bike + Ride, Carsharing, Abstellboxen für Fahrräder etc.) gemäß der vorgenommenen Kategorisierung umzusetzen. Durch das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel, das Konzept für Mobilstationen im VRR sowie das Mobilitätskonzept der LEADER-Region IJssel-Lippe-Niederrhein liegen bereits viele Grunddaten für die Planung von Mobilstationen vor. Die Daten können für die Standortwahl, die Ausstattung der Mobilstationen sowie für die Fördermittelakquise genutzt werden. Für die Stadt Voerde bieten sich für die Umsetzung von Mobilstationen vor allem die beiden Standorte Voerde Bahnhof sowie Friedrichsfeld Bahnhof an.

In dem Zuge sind auch Standortalternativen wie beispielsweise das Grundstück Bahnhofstraße 105 (ehemals Dursty-Markt) zu prüfen, um Flächenverfügbarkeiten für die Umsetzung einer Mobilstation zu gewährleisten.

### **IGA 2027 (M-S 9.2) - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept**

Im Rahmen der Internationalen Gartenausstellung wird eine Vielzahl von Besuchern in der Metropole Ruhr erwartet. Hierbei sollen die einzelnen Ausstellungsstandorte (Zukunftsgarten, Unsere Gärten, Mein Garten) über neue ÖPNV-, Wasserwege- und Radweegeanbindung untereinander besser angebunden werden. Insbesondere die Hauptausstellungsorte (IGA-Zukunftsgärten) sollen gut und schnell für die Besucher der IGA über ÖPNV oder Wasserweg (Duisburg und Emschermündung) erreichbar sein.

Das für die IGA aufzustellende Mobilitätskonzept dient, da die IGA die gesamte Metropole Ruhr erfasst, gleichzeitig der Umsetzung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts. Bezogen auf den Kreis Wesel dient das „Pilotprojekt Mobilitätskonzept IGA 2027“ der besseren Anbindung des Niederrheins an den Verdichtungsraum der Metropole Ruhr und auch der besseren schifffahrtsbezogenen Anbindung der Niederländer an den Kreis Wesel und die Metropole Ruhr (Rheinschiene und Wasserrundweg Metropole Ruhr). Die Emschermündung ist nicht nur wegen des Jahrhundertprojektes der „Renaturierung der Emscher“, sondern auch dadurch, dass die Emscher quer durch die Metropole verläuft, ein bedeutender Anknüpfungspunkt des Ruhrgebiets zum Niederrhein bzw. zum Rhein und damit dem Kreis Wesel. Langfristig wird die gute Erreichbarkeit der Emschermündung sowie der anderen Standorte gewährleistet.

Im Zuge der IGA-Planungen ist hierbei eine Vernetzung und Einbindung der Verkehrsstrukturen von zentraler Bedeutung. Die zum Teil nicht integrierten Lagen der IGA-Standorte verdeutlichen die Problematik sowie das Erfordernis eines IGA-Mobilitätskonzepts, um die Emschermündung sowie die weiteren Standorte untereinander gut zu vernetzen. Hierbei ist auch ein Nachnutzungskonzept über die IGA hinaus denkbar, wodurch eine langfristige gute Erreichbarkeit der Emschermündung sowie der anderen Standorte gewährleistet werden könnte.

### **Regionales Radwegenetz (M-I 11.1) - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes**

Mit der Weiterentwicklung des Konzeptes für das „Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr“, zu dem auch die Radschnellwegplanung gehört, soll das Alltagsradwegenetz weiter qualifiziert werden, wodurch der Radverkehrsanteil gesteigert werden kann. Für die Umsetzung einer in der RVR Rahmenplanung vorgesehenen Radschnellwegverbindung zwischen Wesel – Voerde – Dinslaken ist eine Machbarkeitsstudie für die Konkretisierung der Linienführung und die anschließende Umsetzungsplanung und Realisierung erforderlich. Die Verbandsversammlung hat die Verwaltung des RVR beauftragt mit den dafür zuständigen Ministerien auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene die Weiterentwicklung, Umsetzung und Finanzierung des Regionalen Radwegenetzes vo-

ranzutreiben. Ebenso soll die konkrete Umsetzungsplanung durch RVR aktiv vorangetrieben werden.

Zusätzlich sind in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen im Koordinierungskreis Mobilität die Modellprojekte metropolradruhr (M-U 6.1 & M-U 6.3), Städte an die Schiene (M-I 1.2) sowie Schiene 2040 (M-I 1.1) verstärkt zu unterstützen, um die Vernetzung des Kreises Wesel voranzutreiben und die Angebote für ein multimodales und umweltverträgliches Verkehrsverhalten zu schaffen. Gemeinsame Modellprojekte mit kreisweiten Interesse können die Position innerhalb der Metropole Ruhr stärken.

Anregungen und Hinweise zum Entwurf des Endberichtes können noch bis zum 30. September 2020 vorgebracht werden. Nach dieser Beteiligungsphase erfolgt die Auswertung beim RVR. Die Ergebnisse des Prozesses werden den politischen Gremien des RVR zur Beratung vorgelegt.

Der Entwurf des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts für die Metropole Ruhr des RVR steht als Download unter folgendem Link als Kurz- und Langfassung zur Verfügung. Aufgrund der Dateigröße kann das Konzept nicht als Anlage hinzugefügt werden.

<https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/mobilitaetsentwicklungskonzept/>

Haarmann

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 27.04.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	beschließend

### Bebauungsplan Nr. 129 "Rönskenhof"

#### hier: städtebaulicher Entwurf und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Planungs- und Umweltausschuss nimmt den in der Anlage 1 dargestellten städtebaulichen Entwurf sowie den daraus entwickelten Bebauungsplanentwurf in der Anlage 2 als Grundlage für das weitere Bauleitplanverfahren zur Kenntnis.
2. Der Planungs- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung zu einer frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit im Sinne des §3 Abs. 1 BauGB einzuladen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input checked="" type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	<p>Dieses Bauleitplanverfahren folgt dem Grundsatz der Innenentwicklung vor Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen im Außenbereich. Das Areal wird ergänzend zu den dortigen Bestandsgebäuden durch eine Vielzahl von Bäumen geprägt. Dieser Baumbestand kann im Rahmen der geplanten Bebauung lediglich in Teilen erhalten werden. Das Planverfahren für den Bebauungsplan ist ein Verfahren der Innenentwicklung gemäß §13a BauGB. Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht vorzusehen. Die Detailplanung und Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu vorgesehenen Ersatzpflanzungen wird im weiteren Bauleitplanverfahren erfolgen. Am nordwestlichen Randbereich des Geltungsbereichs im Übergang zur Friedhofsnutzung befindet sich eine eingezäunte Wasserfläche. Die Konzeption sieht dort Bebauung (freistehendes Einfamilienhaus) vor. Der Zustand der Wasserfläche, inwieweit eine Bebauung in diesem Bereich aus ökologischer Sicht machbar ist und welche Maßnahmen getätigt werden müssen, wird ebenfalls im weiteren Verfahren geprüft.</p>		

#### Sachdarstellung:

Die evangelische Kirchengemeinde Götterswickerhamm möchte nach Aufgabe des ehemaligen Gemeinde- und Pfarrhauses ihr Gelände städtebaulich entwickeln und an Investoren veräußern. Der Stadtrat hat daher in seiner Sitzung am 02.04.2019 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 129 „Rönskenhof“ gefasst.

Auf dem Areal befindet sich das nicht mehr genutzte ehemalige Pfarrhaus sowie Gemeindehaus der evangelischen Kirche. Das Areal wird derzeit durch Fußgänger als Verbindung zwischen Friedhofstraße und Friedhofsgelände sowie dem neuen Gemeindehaus an der Rönkenstraße genutzt.

Im Anschluss an den Aufstellungsbeschluss wurde im Auftrag der evangelischen Kirchengemeinde der in der Anlage 1 dargestellte städtebauliche Entwurf für das Areal erarbeitet. Im Vordergrund dabei stand ein Gebiet zu entwickeln, welches sich in die bestehende Wohnbebauung im Umfeld einfügt und bedarfsgerechten Wohnraum schafft.

#### Konzeption – bauliche Struktur

Im südlichen Übergang zur Straße Im Rönkenfeld wird der dort vorhandene, mehrgeschossige Wohnungsbau aufgegriffen. Es sollen zwei Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 21 Wohneinheiten entstehen. Ergänzt werden diese durch eine Mischung aus Einfamilien- und Doppelhäusern sowie Reihenhäusern. Die vorliegende Konzeption bietet dabei eine Kapazität für insgesamt 22 Gebäude.

Die beiden, dreigeschossigen Mehrfamilienhäuser sollen durch eine eingeschossige Bebauung miteinander verbunden werden. Diese könnte bspw. als Aufenthaltsraum genutzt werden. Zwischen den entlang der Straße Im Rönkenfeld bereits bestehenden Mehrfamilienhäusern befinden sich jeweils sogenannte „Höfe“, die in Form von Rasen- und Spielflächen als Treffpunkt für die Bewohner dienen. Dieser Ansatz soll auch durch den eingeschossigen Anbau aufgegriffen und in das Quartier übernommen werden. Auch der öffentliche Raum vor den beiden Mehrfamilienhäusern könnte als ein „Treffpunkt / Hof“ im Quartier dienen. Ein weiterer Grundgedanke ist, älteren Bewohnern im Umfeld die Möglichkeit zu geben, aus ihrem bisherigen Eigenheim in eine altengerechte Wohnung zuziehen und somit in ihrem gewohnten Umfeld bleiben zu können.

Im gesamten Quartier soll, in Anlehnung an die Ergebnisse des Handlungskonzeptes Wohnen der Stadt Voerde, bedarfsgerechter Wohnraum geschaffen werden. Alle Segmente im Neubau (freistehende Eigenheime, Doppelhaushälften und Reiheneigenheime) sollen bedient werden. Dabei sollen auch Wohnformen im günstigen Preissegment angeboten werden, um u. a. jungen Haushalten und Familien die Möglichkeit der Eigenheimbildung zu bieten.

#### Konzeption – Erschließung und ruhender Verkehr

Die Konzeption sieht eine öffentliche Erschließung mit zwei Anschlüssen an die Friedhofstraße vor, die eine Umfahrung innerhalb des Gebietes ermöglichen. Die nördliche Erschließungsstraße verläuft parallel zu dem an den Geltungsbereich angrenzenden Grundstück Friedhofstraße 49, um das von Seiten der Friedhofstraße hinterste Grundstück für ein freistehendes Einfamilienhaus zu erschließen.

Auf Höhe des hintersten Grundstücks endet die Erschließungsstraße. Dort könnte zukünftig ein Fußweg durch die Grünfläche hin zum Kommunalfriedhof verlaufen. Dadurch könnte eine öffentliche Wegeverbindung zwischen der Friedhofstraße und dem Kommunalfriedhof weiterhin sichergestellt werden. Die genaue Wegeführung ist im weiteren Verfahren noch zu prüfen und zu konkretisieren.

Gleichzeitig bietet die Erschließungsstraße die Möglichkeit, den an den Geltungsbereich angrenzenden, bereits bestehenden Fußweg zum Gemeindezentrum an der Rönkenstraße zu erreichen.

Die zweite Zufahrt in das Quartier erschließt die beiden Mehrfamilienhäuser sowie im Anschluss an die „Platzstruktur“ die hin zum Kommunalfriedhof gelegenen, neu geplanten Grundstücke bis hin zur nördlichen Erschließungsstraße.

#### Bebauungsplanentwurf

Auf Basis der vorliegenden Konzeption und der bisherigen Erkenntnisse wurde der in Anlage 2 beigefügte Bebauungsplanentwurf seitens der Verwaltung erarbeitet. Es ist ein Allgemeines



Wohngebiet geplant. Am westlichen Rand des Geltungsbereichs endet das Friedhofsgelände, folglich wird dieser Teilbereich als öffentliche Grünfläche (Friedhof) festgesetzt. Im Übergang zum Gelände des Gemeindezentrums der evangelischen Kirche an der Friedhofstraße sollen die dortigen Grünstrukturen bestehen bleiben – entsprechend wird dieser Bereich als öffentliche Grünfläche (Parkanlage) festgesetzt. Innerhalb dieser Grünfläche soll im weiteren Verfahren noch ein öffentlicher Fußweg in Richtung Friedhof vorgesehen und festgesetzt werden. Angrenzend an die Grünfläche befindet sich das Außengelände der an der Rönkenstraße gelegenen evangelischen Kindertageseinrichtung. Dieser Bereich wird dementsprechend als Fläche für den Gemeinbedarf (Kindergarten) festgesetzt.

Die Baufenster orientieren sich an der geplanten Gebäudestruktur. Die Geschosse werden für die 21 Eigenheime auf 2 und für die geplante Mehrfamilienhausbebauung auf 3 Geschosse begrenzt. Stellplätze und Garagen sind grundsätzlich innerhalb der Baufenster unterzubringen. Für die Stellplätze der Mehrfamilienhäuser werden separate Flächen vor den Gebäuden festgesetzt, eine Detailplanung erfolgt im weiteren Verfahren.

Die Straßenflächen werden mit einer Breite von 8 Metern festgesetzt, um das Parken im Straßenraum, ausreichend dimensionierte Fußwegeverbindungen und die Pflanzung von Straßenbegleitgrün zu ermöglichen. Im Bereich der nördlichen Stichstraße wird die Straßenbreite für die Erschließung des Einzelhauses auf 6 Meter reduziert.

Es handelt sich um einen ersten Entwurf des Bebauungsplans. Insbesondere die Untersuchung der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt und die Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes stehen noch aus.

#### Umweltbelange

Das Planverfahren kann für den bereits teilweise bebaut und genutzten, etwa 13.650 m<sup>2</sup> großen Planbereich im Ortskern Voerde beschleunigt als Verfahren der Innenentwicklung gemäß §13a BauGB ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt werden.

Der Bebauungsplan Nr. 129 überplant Teilbereiche des derzeit dort rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. 92 „Kommunalfriedhof Voerde“. Dieser setzt dort bislang Flächen für den Gemeinbedarf fest. Ebenso regelt der Bebauungsplan Nr. 92 in einer textlichen Festsetzung, dass Bäume mit einem Stammumfang von 1,0 m, gemessen 1,0 m über dem Boden, zu erhalten sind. Bäume mit geringerem Stammumfang sind solange zu erhalten, wie sie einer baulichen Maßnahme nicht entgegenstehen. Bei Verlust durch eine bauliche Maßnahme, ist der Baum entsprechend seinem Laubvolumen durch entsprechende Neuanpflanzungen von Laubbäumen gleichwertig auf dem eigenen Grundstück zu ersetzen.

Die Fläche des Bebauungsplans liegt als bebauter Innenbereich nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans Kreis Wesel – Raum Dinslaken/Voerde.

Erhebliche Auswirkungen auf Umweltbelange, die im Planverfahren auch ohne Umweltprüfung zu beachten sind, sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Es handelt sich um einen in Teilen bereits bebauten Bereich, der aufgrund seines Baumbestands, der Freiflächen im Planbereich, der angrenzenden Friedhofstrukturen und einer Wasserfläche am Rande des Geltungsbereichs ökologische Qualitäten aufweist.

Tabelle Ersteinschätzung Umweltauswirkungen

Schutzgüter/ Klimawandel	Beschreibung der Auswirkungen	erhebliche Auswirkungen?	Maßnahmenvorschläge
Landschaft, Tiere und Pflanzen, Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, biologische Vielfalt, Natura2000-Gebiete	Bereits bebauter Bereich im Stadtteil Voerde, der aufgrund seines Baumbestands, der Freiflächen im Planbereich, der angrenzenden Friedhofstrukturen und einer Wasserfläche ökologische Qualitäten aufweist. Im weiteren Verfahren wird der Umgang mit den ökologischen Qualitäten, der Erhalt von Bäumen und die erforderlichen Ersatzpflanzungen genauer betrachtet und im Bebauungsplan verankert. Ein Artenschutzgutachten wird erstellt. Keine Beeinträchtigungen Natura2000-Gebiete	nein	nicht erforderlich
Boden, Fläche, landwirtschaftliche Nutzfläche, Wald, für Wohnzwecke genutzte Flächen, Landschaft	Größtenteils werden bisherige Flächen für Gemeinbedarf in Wohnbauflächen umgenutzt, höhere Versiegelung als Bestand, kein Vorhandensein von zu schützendem Boden, keine landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen, Wohnbaufläche gemäß FNP wird in Anspruch genommen und erweitert	nein	keine
Wasser	Versiegelungsgrad wird durch neue Bebauung erhöht, Detailplanung hinsichtlich Ver- und Entsorgung (Regenwasser, Schmutzwasser etc.) folgen im weiteren Verfahren. Am nordwestlichen Randbereich des Geltungsbereichs im Übergang zur Friedhofsnutzung ist eine Wasserfläche vorzufinden. Weitere Ausführungen siehe Klimawandel, Klimaanpassung. Die WSZ III b ist zu beachten.	nein	nicht erforderlich
Klima und Luft	wie zu Landschaft, Tiere und Pflanzen, die angrenzenden Grünstrukturen des Friedhofs und der Erhalt der Bäume auf dem Planareal (sowie Ersatzpflanzungen) gewährleisten eine klimaangepasste Neubauung	nein	nicht erforderlich
Mensch, Lärm, Geruch, Erschütterungen und Bergbauauswirkungen	Zu den Zeiten der Abriss- und Baumaßnahmen ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben mit Lärmemissionen zu rechnen; Verkehrs- und Lärmauswirkungen aus der Umgebung auf den Planbereich sowie der durch das Gebiet entstehende Verkehr werden im weiteren Verfahren untersucht.	nein	nicht erforderlich
Mensch, Überschwemmungsgefahren	Nur bei Deichbruch ist mit Überschwemmungen zu rechnen (Hochwasser: HQ extrem, bis 50 cm Höhe)	nein	keine
Mensch, Altlasten und Bodenbelastungen	derzeit nicht bekannt	nein	nicht erforderlich
Mensch, Erholung	Die fußläufigen Zugangsmöglichkeiten zum Grundstück des Gemeindezentrums an der Rönkenstraße sowie der Anschluss der Friedhoffläche sollen erhalten bleiben. Die Friedhoffläche soll dabei zukünftig abweichend zur bisherigen Verbindung über die nördliche Erschließungsstraße und einen daran anschließenden, neuen Fußweg für die Öffentlichkeit erreichbar sein. Die Umsetzung und Wegeführung wird dabei im weiteren Verfahren noch geprüft.	nein	nicht erforderlich
Kultur- und Sachgüter	nicht bekannt	nein	keine
Katastrophenschutz	Betriebe der StörfallVO sind im Plangebiet und der näheren Umgebung nicht vorhanden.	nein	nicht erforderlich
Klimawandel, Klimaanpas-	Der Baumbestand innerhalb und an den	nein	nicht erforderlich

sung	<p>Geltungsbereich angrenzend entlang der Friedhofstraße kann im Rahmen der geplanten Bebauung lediglich in Teilen erhalten werden. Eine erste Begutachtung zu erhaltender Bäume innerhalb des Geltungsbereichs, die durch die geplante Bebauung nicht tangiert werden, hat bereits durch die Verwaltung stattgefunden. Die zum jetzigen Zeitpunkt als erhaltenswert und gesund eingestuften Bäume sind im Bebauungsplanentwurf (Anlage 2) als zu erhaltender Baum festgesetzt.</p> <p>Die Detailplanung und Abstimmung mit den zuständigen Behörden zu vorgesehenen Ersatzpflanzungen für die aufgrund der neuen Bebauung wegfallenden Bäume wird im weiteren Bauleitplanverfahren erfolgen. Am nordwestlichen Randbereich des Geltungsbereichs im Übergang zur Friedhofsnutzung befindet sich eine eingezäunte Wasserfläche. Die Konzeption sieht dort Bebauung (freistehendes Einfamilienhaus) vor. Der Zustand der Wasserfläche, inwieweit eine Bebauung in diesem Bereich aus ökologischer Sicht machbar ist und welche Maßnahmen getätigt werden müssen, wird ebenfalls im weiteren Verfahren geprüft. Mögliche negative Auswirkungen auf die Klimabelange der Stadt Voerde sollen dementsprechend durch alternative Handlungsoptionen im weiteren Verfahren kompensiert und im Bebauungsplan gesichert werden.</p>		
------	---	--	--

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist anschließend im Wege der Berichtigung im Wesentlichen von Fläche für Gemeinbedarf in Wohngebiet und eine ca. 540 m<sup>2</sup> große Fläche für Gemeinbedarf in öffentliche Grünflächen (Parkanlage) anzupassen.

Innerhalb der zukünftig als öffentliche Grünfläche (Parkanlage) festgesetzten Fläche befindet bereits eine 218 m<sup>2</sup> große Ausgleichsfläche der an der Rönkenstraße gelegenen Kindertageseinrichtung. Diese bleibt von der Planung unberührt.

#### Ausblick und weiteres Vorgehen

Auf Basis des Bebauungsplanentwurfs und der Konzeption soll die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit erfolgen. Aufgrund der anstehenden Sommerpause wird vorgeschlagen, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit bereits vor den Sommerferien durchzuführen. Als nächster Schritt soll eine Artenschutzprüfung beauftragt werden.

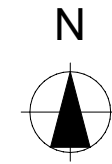
Durch einen städtebaulichen Vertrag zwischen der evangelischen Kirchengemeinde und der Stadt Voerde soll die Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten sowie der Beitrag zur Familienförderung geregelt werden.

Haarmann

#### Anlage(n):

- (1) Städtebaulicher Entwurf
- (2) Bebauungsplanentwurf

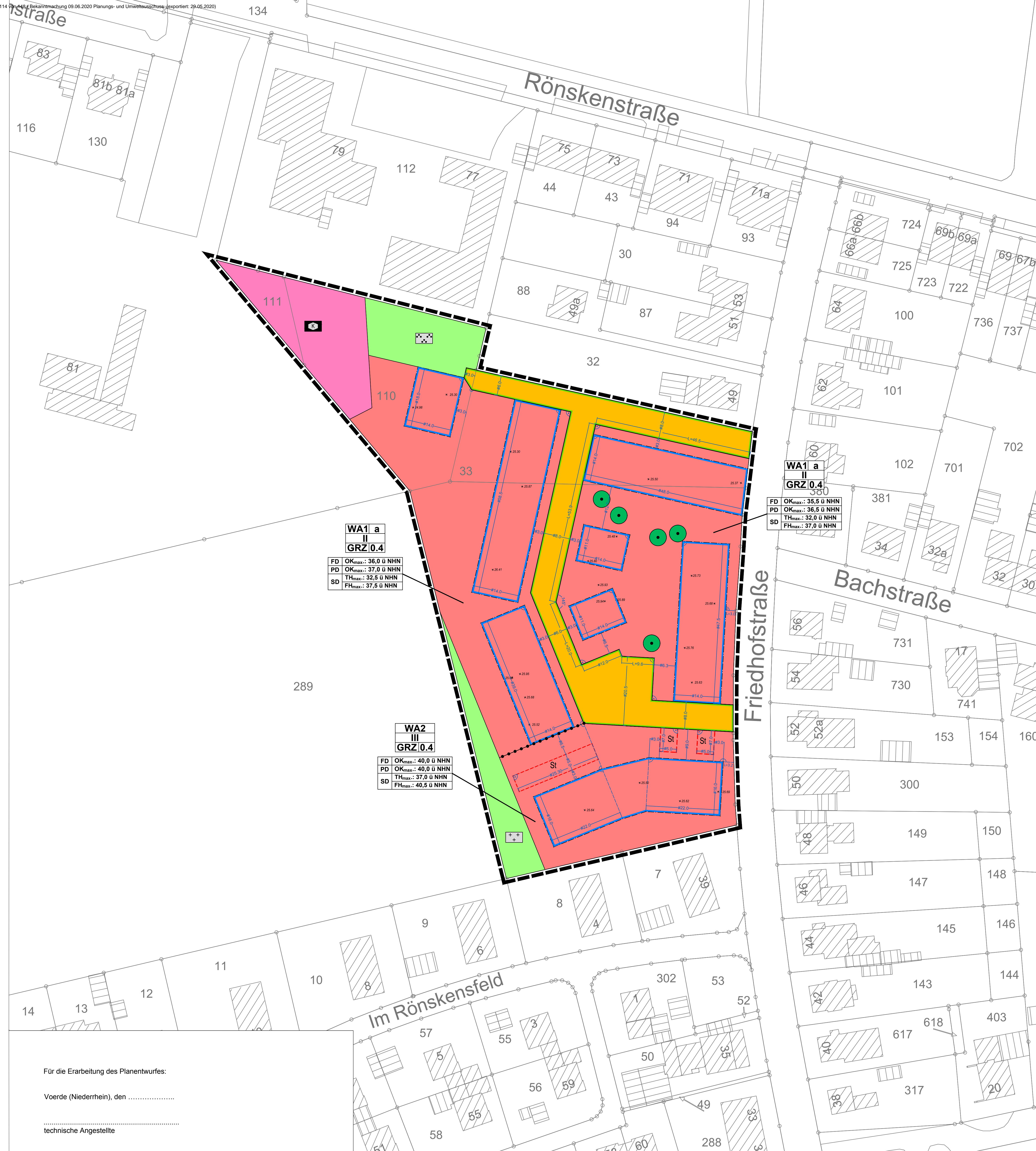
# BEBAUUNG RÖNSKENHOF



Anlage 1 zur  
Drucksache 16/1156







**Planinhalt**

**A. Bauplanungsrechtliche Festsetzungen gemäß BauGB und BauNVO**

- 1. Abgrenzung des Geltungsbereichs**
  - 1.1 Plangrenze (§ 9 Abs. 7 BauGB – Baugesetzbuch)
- 2. Nutzungsart**
  - 2.1 Allgemeines Wohngebiet (§4 Baunutzungsverordnung – BauNVO)
  - 2.2 Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gem. § 4 Abs. 3 BauNVO sind nicht zulässig.
  - 2.3 Flächen für den Gemeinbedarf (Kindergarten) (§9 Abs.1 Nr.5 BauGB)
- 3. Dichte des Baugebietes**
  - 0.4 3.1 Grundflächenzahl (§ 19 Abs. 1 BauNVO)
  - III 3.2 Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 16, § 20 BauNVO)
  - a 3.3 Abweichende Bauweise (§ 22 Abs. 4 – BauNVO).

Zulässig sind Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser. Die Länge der Gebäude oder Gebäudegruppen darf 28 m nicht überschreiten.
- 4. Bauhöhen und Baugrenzen**
  - OK<sub>max</sub>: -36,0 ü NHN
  - TH<sub>max</sub>: -32,5 ü NHN
  - FF<sub>max</sub>: -37,5 ü NHN
  - 4.1 Maximale Höhe der Gebäudeoberkante über Normalhöhennull für Flachdach / Pultdach (§18 BauNVO)
  - 4.2 Maximale Traufhöhe über Normalhöhennull für Satteldach (§18 BauNVO)
  - 4.3 Maximale Firsthöhe über Normalhöhennull für Satteldach (§18 BauNVO)
  - 4.4 Baugrenzen (§23 Abs. 1 BauNVO)
- 5. Verkehrsflächen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**
  - 5.1 Straßenbegrenzungslinie (§9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
  - 5.2 Öffentliche Straßenverkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- 6. Grünflächen**
  - 6.1 Öffentliche Grünflächen – hier: Parkanlage (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
  - 6.2 Öffentliche Grünfläche – hier: Friedhof (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
- 7. Erhaltung von Pflanzen, Begrünung und Klimaschutz**
  - 7.1 Zu erhaltender Baum (§ 9 Abs 1 Nr. 25 b BauGB)
  - 7.2 Die Wurzel- und Kronenbereiche der zu erhaltenden Bäume im Planbereich und auch die in den Planbereich ragenden Wurzel- und Kronenbereiche von Bäumen mit Stammumfang größer oder gleich 1,0 m - gemessen 1,0 m über dem Boden - die außerhalb des Planbereichs stehen, sind besonders zu schützen. Versiegelungen, Abgrabungen und Ablagerungen im Kronen- und Wurzelbereich von diesen Bäumen sind unzulässig. Bei Eingriffen in den Wurzel- oder Kronenbereich dieser Bäume ist eine ökologische Baubegleitung durch Baumsachverständige oder durch erfahrene Baumpfleger/innen erforderlich. (§9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)
  - 7.3 Mindestens 30 % der nicht durch Bebauung in Anspruch genommenen Frei- und Gartenflächen im Planbereich sind mit artenreichen, heimischen, standortgerechten blühreichen Laubgehölzen und Stauden zu bepflanzen, so dass ein bienenfreundliches und damit auch vogel-, fledermaus- und menschenfreundliches Wohnumfeld entsteht. Die Anlage naturnaher Vorgartenbereiche wird entsprechend empfohlen. (§9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
  - 7.4 Die zu erhaltenden Bäume sind bei Abgängen im räumlichen Zusammenhang durch gleichartige Neupflanzungen zu ersetzen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)
  - 7.5 Flachdächer von Wohngebäuden sind zu begrünen. Ausnahmen von der Pflanzpflicht können für Dachaufbauten, Dachgauben, Zwerchhäuser, Dachterrassen oder Photovoltaikanlagen zugelassen werden. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).
- 8. Sonstige Planinhalte**
  - 8.1 Umgrenzung von Flächen für Stellplätze (§9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
  - 8.2 Garagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. (§12 Abs. 6 BauNVO)
  - 8.3 Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung (§ 1 Abs.4, § 16 Abs.5 BauNVO)

**C. Hinweise und Empfehlungen**

- 1. Archäologische Bodenfunde**
  - 1.1 Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege gemäß §15 Denkmalschutzgesetz - DSchG NRW unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind entsprechend §16 DSchG NRW zunächst unverändert zu erhalten. (§ 9 Abs. 6 BauGB)
- 2. Wasserschutzzone**
  - 2.1 Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone IIIb der Wassergewinnungsanlage Löhnen. Die geltende Schutzgebietsverordnung ist zu beachten
- 3. Ableitung des Regenwassers**
  - 3.1 Auf den Baugrundstücken soll das anfallende Niederschlagswasser der befestigten Vorgartenflächen an die öffentliche Regenwasserkanalisation angeschlossen werden. Alle übrigen befestigten Flächen sollen gemäß der Satzung der Stadt Voerde auf den privaten Grundstücksflächen vor Ort versickert werden. Bei der Versickerung auf den Grundstücksflächen sind auch aus Bodenschutzgründen vorrangig Verfahren zu wählen, die eine Versickerung durch die belebte Bodenzone vorsehen (Mulden- oder Mulden-Rigolen-Systeme). Aufgrund der Lage innerhalb der Wasserschutzzone III B des Wasserwerkes Löhnen ist eine Schachtversickerung unzulässig.
- 4. Artenschutz**
  - 4.1 Bautätigkeiten, Baumfällungen und Gehölzbesichtigungen sowie Gebäudeabrisse können zu einem Verstoß gegen § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG – Artenschutz) führen. Jedermann hat ganzjährig die gesetzlichen Vorgaben zum Artenschutz zu berücksichtigen. Es wird empfohlen sich bei Fragen zum Artenschutz an die hierfür zuständige Untere Naturschutzbehörde des Kreises Wesel zu wenden. Unabhängig von den Vorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten (§ 44 BNatSchG) ist es nach § 39 BNatSchG u.a. verboten, Bäume, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen (sog. Vogelschutzzeit).
- 5. Hochwassergefahr**
  - 5.1 Das Plangebiet liegt in einem potentiellen Überflutungsbereich, der durch den Rheinisch geschützt ist. Bei Versagen der Hochwasser-schutzanlage oder extremen Hochwasserereignissen sind Überflutungen des Plangebietes möglich.
- 6. Bodenschutz**
  - 6.1 Bei Erdarbeiten und ähnlichen Eingriffen in den Boden sollte der Bodenabtrag so weit wie möglich minimiert werden. Es wird auf die Vorschriften des Bundesbodenschutzgesetzes sowie hinsichtlich des Schutzes des Mutterbodens auf die DIN 19731 hingewiesen.

**D. Bestand**

- 1. Bestandsangaben**
  - X 25.95 1.1 vorhandene Geländehöhe in Metern (Geländeneiveau über Normalhöhennull)
  - 1.2 Hauptgebäude
  - 1.3 Nebengebäude
  - 1.4 Flurstücksgrenze

**E. Sonstiges**

Die der Planung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse und DIN-Vorschriften) können bei der Stadt Voerde (Niederrhein) beim Fachdienst 6.1 Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz im 2. OG des Rathauses - Rathausplatz 20, 46562 Voerde (Niederrhein) - während der Öffnungszeiten eingesehen werden.

Stadt Voerde (Niederrhein)



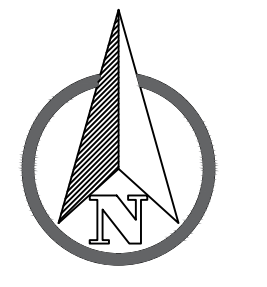
**Bebauungsplan Nr. 129 "Rönskenhof"**

**Rechtsgrundlagen:**

Baugesetzbuch (BauGB) vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634)  
 Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)  
 Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 21.11.2017 (BGBl. I.S. 3786)  
 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 21.07.2018 (GV.NRW. 2018 S. 421)  
 in den zurzeit gültigen Fassungen

**Ohne Maßstab**

Gemarkung Voerde , Flur 22, 26  
 Stand der Plangrundlage: .....  
 ..... Ausfertigung



Für die Erarbeitung des Planentwurfes:

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 technische Angestellte

Die Übereinstimmung der Bestandsangaben sowie die Eindeutigkeit der vermessungstechnischen Festsetzungen wird bescheinigt.

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 technische Angestellte

Der Bebauungsplanentwurf sowie die in § 3 Absatz 2 BauGB genannten Unterlagen haben gemäß §§ 13a, 13 BauGB in Verbindung mit § 3 Absatz 2 BauGB in der Zeit vom ..... bis einschließlich ..... öffentlich ausgelegen.

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 Bürgermeister

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 129 "Rönskenhof" gemäß § 2 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit § 13a BauGB beschlossen.

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 Bürgermeister

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... diesen Bebauungsplan gemäß § 10 Absatz 1 BauGB als Satzung beschlossen.

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 Bürgermeister

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... beschlossen, die öffentliche Auslegung gemäß §§ 13a, 13 BauGB in Verbindung mit § 3 Absatz 2 BauGB durchzuführen.

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 Bürgermeister

Der Beschluss des Bebauungsplanes als Satzung ist am ..... gemäß § 10 BauGB mit dem Hinweis, dass der Bebauungsplan und die Begründung ab sofort zu jedermanns Einsicht bereitgehalten wird, ortsüblich bekannt gemacht worden.

Voerde (Niederrhein), den .....  
 .....  
 Bürgermeister





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 26.05.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

### 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen" hier: erneuter Feststellungsbeschluss

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde folgt den in der Anlage zur Drucksache (DS) 16/1175 dargestellten Abwägungsvorschlägen zu den gemäß § 3 Absatz 2 sowie § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Anregungen und Bedenken. Es wird festgestellt, dass durch die damit verbundenen Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

2. Der Rat der Stadt Voerde beschließt die 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“ gemäß § 6 BauGB für die in der Anlage 1 der DS 16/1129 dargestellten Bereiche als Flächennutzungsplanänderung (Feststellungsbeschluss). Der als Anlage 2 der Drucksache 16/1129 beigefügten Begründung mit Umweltbericht wird, einschließlich der in Anlage zur Drucksache 16/1175 dargelegten Änderungen, zugestimmt.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*	<input checked="" type="radio"/> nein*	
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Die Flächennutzungsplanänderung ermöglicht nach Genehmigung durch die Bezirksregierung Düsseldorf den 2010 im Parallelverfahren aufgestellten Bebauungsplan Nr. 48 – 2. Ergänzung und 2. Änderung „Löhnen“ zur Rechtskraft zu bringen. Somit werden indirekt Bauvorhaben ermöglicht. Da es sich um geringe bauliche Arrondierungen einer behutsamen Eigenentwicklung des Rheindorfes handelt und die Eingriffe in den Naturhaushalt vor Ort auf den großen Baugrundstücken größtenteils ausgeglichen werden können, ist nicht von erheblichen Auswirkungen auf den Klimaschutz auszugehen.		

#### Hinweis

Die Originalstellungennahmen zur erneuten Offenlage können vor bzw. während der Sitzung durch die Ausschuss- bzw. Ratsmitglieder im Sitzungssaal eingesehen werden. Ebenso besteht die Möglichkeit für die o.g. Mitglieder die Stellungnahme im Original im Rathaus Zimmer 232 einzusehen.

Sachdarstellung:

Gemäß Ratsbeschluss vom 31.03.2020 liegt der in den Anlagen 1 und 2 zur Drucksache 16/1129 dargelegte, überarbeitete Entwurf der 66. Flächennutzungsplanänderung vom 07.05. bis 08.06.2020 mit Begründungsentwurf aus. Parallel zur Offenlage wird eine Behörden- und Trägerbeteiligung durchgeführt.

Bis zum 27.05.2020 wurden nur Anregungen vom Landschaftsverband Rheinland (LVR) - Amt für Bodendenkmalpflege zu einem in der Denkmalliste eingetragenen, benachbart zum Planbereich liegenden, Bodendenkmal (Haus Löhnen) und zu einem zu beachtenden Bereich „Vermutetes Bodendenkmal“ (VBD-Löhnen) vorgebracht. -

In diesem sogenannten „**VBD-Bereich**“ **Vermutetes Bodendenkmal** ist nach Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NW) bei jeglichen Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Boden verbunden sind, eine Beteiligung des LVR über die Unteren Denkmalbehörde erforderlich. Der VBD-Bereich erfasst einen Großteil des Rheindorfes Löhnen.

Die Pflicht zur Beteiligung der Unteren Denkmalbehörde besteht, unabhängig von der Eintragung eines Bodendenkmals in die Denkmalliste. Auch für nur „vermutete Bodendenkmäler“ und unabhängig von der Aufstellung von Bauleitplänen, die seitens LVR aber, aufgrund anzunehmender, künftiger Bautätigkeiten, zum Anlass genommen werden, auf „VBD“ hinzuweisen, besteht diese Beteiligungspflicht der Fachbehörde. Somit wird der „VBD-Löhnen“ - Bereich mit Darstellung des Bodendenkmals bei Haus Löhnen als nachrichtliche Übernahme in die 66. Flächennutzungsplanänderung aufgenommen (vgl. Anlage zur 16/1175). Eine erneute Offenlage ist nicht erforderlich.

Da die Offenlage zur 66. Flächennutzungsplanänderung noch bis zum 08.06.2020 läuft, würde bei ggf. weiteren Stellungnahmen die Anlage zur DS 16/1175 ergänzt und dem Planungs- und Umweltausschuss am 09.06.2020 als „Tischvorlage“ mit Abwägungsvorschlägen vorgelegt. Falls eine solche Tischvorlage erforderlich werden sollte, wird diese dem Rat der Stadt Voerde vor der Ratssitzung am 23.06.2020, ergänzend zur DS 16/1175, zugestellt.

Nachdem der unveränderte Planentwurf und die von 2010 aktualisierte Begründung entsprechend dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren offen gelegen haben sowie die Abwägung der zur Offenlage vorgebrachten Anregungen entsprechend der Anlage zur DS 16/1175 durchgeführt wurde, kann für den Entwurf der 66. Änderung zum Flächennutzungsplan „Löhnen“ nun ein aktueller Feststellungsbeschluss gemäß § 6 BauGB gefasst werden.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Kontrollliste über Behandlung von Stellungnahmen im Bauleitplanverfahren

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:Sichtvermerk des Beigeordneten:Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Stellungnahmen im Rahmen der

- |   |  |
|---|--|
| 1. Beteiligung der Nachbargemeinden gemäß § 2 (2) BauGB               | vom 29.04.2020                             |
| 2. vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB | vom 00.00.2000                             |
| 3. reguläre Beteiligung der Behörden/sonstige TöB gemäß § 4 (2) BauGB | vom 29.04.2020                             |
| 4. förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB           | vom 29.04.2020 (07.05.2020 bis 08.06.2020) |

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	NG 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
01	Amprion GmbH Betrieb / Leitungen Projektierung / Bestandssi- cherung Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund		x	x	06.05.20	<p><b>220-kV-Höchstspannungsfreileitung Osterath – Wesel/Niederrhein Bl. 2339 (Maste 197 bis 202)</b></p> <p>Der Geltungsbereich zur v. g. Bauleitplanung im Bereich Teil A 1 und Teil A 2 befindet sich – wie in dem eingereichten Flächennutzungsplan „Löhnen“ im Maßstab 1 : 10.000 vom 03.03.2020 eingetragen – mindestens 440 m westlich zur örtlich vorhandenen Leitungsmittellinie und somit außerhalb des 2 x 16,00 m = 32,00 m breiten Schutzstreifens unserer im Be- treff genannten Höchstspannungsfreileitung. Die Leitungsführung mit Lei- tungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können Sie unse- rem beigefügten Lageplan im Maßstab 1: 2000 entnehmen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt.</p> <p>Gegen die o. g. Flächennutzungsplanänderung – und hier insbesondere gegen die Ausweisung der Teilflächen B 1-3 (Flächen für die Landwirtschaft)– beste- hen unsererseits grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Ferner gehen wir davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitun- gen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p> <p>Sie erhalten dieses Antwortschreiben auch namens und im Auftrag der West- netz GmbH als Eigentümerin und Betreiberin, der die betroffene Leitungsanlage teilweise zur Mitbenutzung überlassen wurde. Die technische Abstimmung haben wir vorgenommen.</p> <p>Anlage: Lageplan 1 : 2000 Bl. 2339</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
02	Bezirksregierung Arnsberg Dez. 65 Rechtsangelegenheiten						
03	Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 53						
04	Bezirksregierung Düsseldorf- Dezernat 35						
05	Bezirksregierung Düsseldorf über Stadt Voerde Amt 32 Dezernat 22 - Kampfmittelbeseitigung-						
06	Biologische Station im Kreis Wesel						

Gehört zur Begleit- und Kontrollliste vom 12.05.2020 (66. Änderung des Flächennutzungsplans)

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	N G 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
07	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3 Fontainengraben 200 53123 Bonn				14.05.20	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planungseits der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.
08	Deutsche Telekom Technik GmbH Technische Infrastruktur Niederlassung West Friedrichstr.1 46483 Wesel				12.05.20	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Durch die o. a. Planung werden die Belange der Telekom zurzeit nicht berührt. Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.	Wird zur Kenntnis genommen.
09	Emschergenossenschaft / Lippeverband, Essen						
10	Fernwärmeverbund Ndrhh. Duisburg/Dinslaken GmbH						
11	Finanzamt Dinslaken						
12	Katholische Kirchengemeinde St. Peter und Paul Voerde						
13	Kreis Wesel Fachgruppe 60-1						
14	Kreispolizeibehörde Wesel Kommissariat Vorbeugung						
15	Landesbüro Naturschutzverbände, Oberhausen						
16	Landwirtschaftskammer NRW						
17	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland				26.05.20	Die letzte Beteiligung liegt fast 10 Jahre zurück, daher ist das Plangebiet eine aktuellen archäologischen Recherche unterzogen worden, um den Kenntnisstand zu bodendenkmalpflegerischen Belangen zu aktualisieren. Gemäß Begründung zur 66. Änderung des FNP ist die Umwandlung von Fläche für die Landwirtschaft in gemischte Baufläche vorgesehen. Die Bauernschaft Löhnen geht auf eine Burgsiedlung zurück, die sich	Der Sachverhalt wird zu Kenntnis genommen.  Der Stellungnahme des LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland zu dem in Löhnen bestehenden Vermutungsbereich Bodendenkmal („VBD-Löhnen“ – Vermutetes Bodendenkmal) nach DSchG NW wird insoweit gefolgt, dass das „VBD-Löhnen“



Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	N G 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
						<p>um das Haus Löhnen (in die Denkmalliste der Stadt Voerde eingetragen Bodendenkmal WES 144) gebildet hatte. Sie besteht vorwiegend aus landwirtschaftlichen Höfen und Katen, die teilweise wegen der Hochwassergefahr auf Warften (erhöhten Siedlungshügeln) errichtet wurden. Es handelt sich hierbei um ein vermutetes Bodendenkmal (§ 29 DSchG NRW)</p> <p>Bereits 1003 wird auf Haus Löhnen ein Ritter Wenzelinus urkundlich erwähnt. Bis ins 13. Jh. unterlag Löhnen der Gerichtsbarkeit der Edelherren von Götterswick. 1325 war es Klevisches Lehen.</p> <p>Nach der Katasterkarte von 1733 umfasste die Bauernschaft das Haus Löhnen sowie 26 Hofanlagen. Vermutlich entstand Löhnen als eine adlige Einzelsiedlung (Haus Löhnen) mit einer anschließenden Kätnerzeile (Ansiedlung von mehreren Katen). Der Hof Lübdonk gehört zu den ältesten der großen Hofanlagen, die im 14./15. Jh. urkundlich überliefert werden. Löhnen entwickelte sich im Mittelalter als Straßendorf, Ansiedlung vor allem entlang der heutigen Mittel-dorfstraße.</p> <p>Durch die Planänderung ist vor allem der Klosterhof im Westen unmittelbar betroffen (Konfliktbereich 1, s. beigefügte Karte). Im Norden ist der Bereich zwischen den beiden Höfen Frericks und Vogels sowie dem Haus Löhnen tangiert (Konfliktbereich 2).</p> <p>Es ist damit zu rechnen, dass sich in den beiden Konfliktbereichen im Norden und Westen Relikte der historischen Besiedlung erhalten haben. Dazu gehören Gebäudefundamente von Vorgängerbebauungen, Keller, Mauerfundamente, Gruben aller Art und Funktion, Gräben, Leitungen, Pflasterungen, Siedlungs- und Nutzungsschichten usw. sowie die darin enthaltenen Funde.</p> <p>Grundsätzliche Bedenken gegen die geplante geänderte Darstellung des Flächennutzungsplanes bestehen gleichwohl aus bodendenkmalpflegerischer Sicht nicht. Jedoch ist davon auszugehen, dass sich im gekennzeichneten Änderungsbereich bedeutende Bodendenkmalsubstanz erhalten hat, die bei Realisierung der Planung zwangsläufig beeinträchtigt bzw. zerstört wird.</p> <p>Der Flächennutzungsplan bildet den städtebaulichen Rahmen für die aus ihm zu entwickelnden Bebauungspläne. Im Rahmen der durchzuführenden Umweltprüfung sind die Auswirkungen der geplanten Änderung auf das archäologische Kulturgut (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. d BauGB) zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (§ 2 Abs. 4 BauGB). Darüber hinaus sind die Belange des Denkmalschutzes und die kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 und 5 BauGB) bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen</p>	<p>als nachrichtliche Übernahme folgendermaßen in die Planzeichnung übernommen wird:</p> <p>Nach Denkmalschutzgesetz NRW ist im Bereich des in der Plananlage dargestellten <b>„VBD Löhnen“</b> (Vermutungsbereich Bodendenkmal) bei allen Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Boden verbunden sind, der Landschaftsverband Rheinland - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland über die Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Voerde zu beteiligen. Das in der Plananlage und Denkmalliste eingetragene Bodendenkmal „WES 144“ ist gemäß Denkmalschutzgesetz zu beachten.</p> <p>Der Offenlageentwurf der Begründung zur 66. Änderung des Flächennutzungsplans wird bezüglich der Beachtung der vorgebrachten Bodendenkmalschutzbelange ergänzt:</p>

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	N G 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellungnahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
						<p>und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Voraussetzung hierfür ist ebenfalls die Ermittlung und Bewertung der Betroffenheit dieser Belange im Rahmen der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials (§ 2 Abs. 3 BauGB). Dies gilt unabhängig von der Eintragung in die Denkmalliste auch für nur „vermutete“ Bodendenkmäler (§ 3 Abs. 1 Satz 4 DSchG NW). Den Erhalt der Bodendenkmäler gilt es durch geeignete, die Bodendenkmalsubstanz langfristig sichernde Darstellungen und Festsetzungen zu erreichen.</p> <p>Weitergehende archäologische Maßnahme zur Ermittlung und Konkretisierung der archäologischen Situation als Grundlage für die Umweltprüfung sind nicht erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der Planumsetzung auf der Baugenehmigungsebene werden ggfls. weitergehende archäologische Untersuchungen zur Ermittlung von Lage und Erhalt des vermuteten Bodendenkmals erforderlich. Denn unabhängig von den planungsrechtlichen Vorgaben ist im Bereich des vermuteten Bodendenkmals § 29 DSchG NW einschlägig, so dass ggfls. eine Anordnung zur Sicherung der vermuteten Bodendenkmäler verbunden mit einer Kostenübernahme des Vorhabenträgers durch die Untere Denkmalbehörde erforderlich wird. Dies betrifft auch Sanierungs-, Leitungs- und Straßenbaumaßnahmen. Daher erhält auch die Untere Denkmalbehörde eine Durchschrift dieses Schreibens.</p> <p>Die Fläche des vermuteten Bodendenkmals sowie das bereits eingetragene Bodendenkmal WES 144 bitte ich Sie nachrichtlich mit in den Flächennutzungsplan aufzunehmen und auf die Notwendigkeit der archäologischen Maßnahmen hinzuweisen. Darüber hinaus bitte ich Sie, mir Bau-, Abbruch- und sonstige Vorhaben innerhalb der Konfliktbereiche über die Untere Denkmalbehörde zur Stellungnahme zukommen zu lassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>auf Seite 37</b> wird der letzte Absatz des Kapitels 3.3.7 „Schutzgut Kultur- und Sachgüter“ um den vorgebrachten Belang des Bodendenkmalschutzes „Vermutetes Bodendenkmal Löhnen“ ergänzt.</li> <li>- <b>auf Seite 40</b> wird die Schutzguttabelle in der Spalte 2 bei Schutzgut Kultur- und Sachgüter um den Satz ergänzt <u>„in Löhnen besteht ein „Vermutetes Bodendenkmal – VBD Löhnen“, das teilweise durch den Planbereich tangiert ist sowie ein in die Denkmalliste eingetragenes Bodendenkmal „WES 144“, welches außerhalb, teilweise nordöstlich angrenzend zum Planbereich liegt.</u></li> <li>- <b>auf Seite 40</b> in Spalte 3 des vorgenannten Schutzgutes wird ergänzt: <u>„ein nachrichtlicher Hinweis auf VBD Löhnen und Bodendenkmal WES 144 wird aufgenommen.“</u></li> <li>- <b>auf Seite 43</b> des Begründungsentwurfs wird die Festsetzungstabelle um den Punkt 3. folgendermaßen ergänzt: <u>„Nachrichtliche Übernahme Bodendenkmalschutz“</u> entsprechend der o.g. Darstellung ergänzt. Mit nachfolgender Erläuterung: <u>Das vom Landschaftsverband Rheinland (LVR) – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland vermutete Bodendenkmal „VBD-Löhnen“ und das in der Denkmalliste eingetragene Bodendenkmal „WES 144“ sind nach Denkmalschutzgesetz NRW bei Maßnahmen, die in den Boden eingreifen, zu beachten und werden deshalb für jedermann kenntlich gemacht.“</u></li> </ul> <p>Den Anregungen des LVR wird gefolgt.</p>

Gehört zur Begleit- und Kontrollliste vom 12.05.2020 (66. Änderung des Flächennutzungsplans)

<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung der Behörde / Stelle</b>	<b>NG 1</b>	<b>StB 3</b>	<b>öA 4</b>	<b>Eingang Stellung- nahme</b>	<b>Stellungnahmen</b> zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	<b>Behandlung / Abwägungsvorschlag</b>
<b>18</b>	Niederrheinische Verkehrsbe- triebe AG Geschäftsbereich ÖPNV						
<b>19</b>	RAG Deutsche Steinkohle						
<b>20</b>	Rheinischer Landwirt- schaftsverband e.V.- Kreisbauernschaft -,Wesel						
<b>21</b>	Rheinisches Amt für Denk- malpflege						
<b>22</b>	Stadtwerke Voerde GmbH				11.05.20	In dem genannten Bereich, siehe LageplanBNT 26856 findet sich eine Wasserleitung unseres Unternehmens. Es bestehen keine Bedenken, sofern keine Maßnahmen vorgenommen werden, die den Bestand oder die Betriebssicherheit unserer Wasserleitungen gefährden. Wir weisen darauf hin, dass das Pflanzen von Bäumen im Bereich unserer Anlagen unzulässig ist, wenn hierdurch die Betriebssicherheit und die Reparaturmöglichkeit beeinträchtigt werden. Wir bitten um Beachtung des Merkblattes DWA-M 162 bzw. GW 125 (M) über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“.  Es sind vorab mit uns die Baumstandorte und entsprechende Sicherungsmaßnahmen abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>22 .1</b>	Gelsenwasser Energienetze In der Beckkuhl 4 46569 Hünxe				11.05.20	In dem genannten Bereich, siehe LageplanBNT 26855 findet sich eine Gasleitung unseres Unternehmens. Es bestehen keine Bedenken, sofern keine Maßnahmen vorgenommen werden, die den Bestand oder die Betriebssicherheit unserer Wasserleitungen gefährden. Wir weisen darauf hin, dass das Pflanzen von Bäumen im Bereich unserer Anlagen unzulässig ist, wenn hierdurch die Betriebssicherheit und die Reparaturmöglichkeit beeinträchtigt werden. Wir bitten um Beachtung des Merkblattes DWA-M 162 bzw. GW 125 (M) über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“.  Es sind vorab mit uns die Baumstandorte und entsprechende Sicherungsmaßnahmen abzustimmen	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>23</b>	Stadtwerke Dinslaken GmbH						
<b>24</b>	STEAG GmbH				18.05.20	Es werden keine Anregungen abgegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>25</b>	Thyssengas GmbH						
<b>26</b>	Unitymedia NRW GmbH Zentrale Planung				11.05.20	Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>26.</b>	Vodafone NRW GmbH				11.05.20		Wird zur Kenntnis genommen.

Gehört zur Begleit- und Kontrollliste vom 12.05.2020 (66. Änderung des Flächennutzungsplans)

<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung der Behörde / Stelle</b>	<b>NG 1</b>	<b>StB 3</b>	<b>öA 4</b>	<b>Eingang Stellung- nahme</b>	<b>Stellungnahmen</b> zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	<b>Behandlung / Abwägungsvorschlag</b>
<b>1</b>	Postfach10202834020Kassel					Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.	
<b>27</b>	Verwaltungsamt im ev. Kirchenkreis Dinslaken						
<b>28</b>	Westnetz GmbH					Siehe Nr. 29 -gleiche Stellungnahme wie Amprion	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>29</b>	Westnetz GmbH DRW-S-LK-TM Regionalzentrum Niederrhein Netzplanung (DRW-D-DP-L)  Reeser Landstraße 41, 46483 Wesel				13.05.20	Wir arbeiten als Netzbetreiber im Bereich der Mittel-, Niederspannung <= 10 kV im Namen und für Rechnung der Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG sowie im Bereich > 10 kV bis =110 kV und Nachrichtentechnik im Namen und für Rechnung der Westnetz GmbH als Eigentümerinnen der Anlagen.  Diese Stellungnahme ergeht gleichzeitig im Auftrag für die Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG und der Westnetz GmbH als Eigentümerinnen der Anlagen.  Bezug nehmend auf das obige Verfahren, teilen wir Ihnen mit, dass keine Anlagen >= 110 kV in den Teilbereichen vorhanden sind. Inwieweit, die in den Teilbereichen der Flächennutzungsplanänderung vorhandenen Nieder- und Mittelspannungsanlagen für die Nutzungsänderung hinderlich sind, kann erst in der nachfolgenden Bebauungsplanaufstellung geprüft werden. Gegen das o. g. Verfahren bestehen folglich unsererseits zum jetzigen Zeitpunkt keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>30</b>	Zentralrendantur Kath. Kirchengemeinden Dekanat Dinslaken/Wesel						
<b>31</b>	Stabstelle Wirtschaftsförderung u. Liegenschaften						
<b>32</b>	Fachdienst 5.1 Gewerbe, Verkehr u, Feuerwehr						
<b>33</b>	Fachdienst 8 Bildung, Jugend, Sport und Kultur						
<b>34</b>	Fachdienst 6.2 Bauordnung Denkmalschutz						
<b>35</b>	Fachdienst 7.1 Tiefbau						
<b>36</b>	Fachdienst 7.1 Erschließung						



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 18.05.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

### Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt"

#### Beschlussvorschlag:

- 1) Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 „Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/1164 dargestellten Geltungsbereich.
- 2) Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (hier Bürgeranhörung) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input checked="" type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
Begründung:	Die Fläche südlich des Straßenzuges „Kleiner Kiwitt“ kann ohne größere Raumwiderstände und mit geringem Erschließungsaufwand entsprechend dem Gewerbeflächenkonzept der Stadt Voerde einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Es wird landwirtschaftliche Fläche aufgegeben. Der entsprechende ökologische Ausgleich wird im Bebauungsplanverfahren erarbeitet.		

\* Erläuterung siehe Begründung

#### Sachdarstellung:

Die Nachfrage an Gewerbeflächen auf dem Voerder Stadtgebiet hat in den zurückliegenden Jahren deutlich zugenommen. Um den steigenden Bedarf nach neuen Gewerbeflächen gerecht zu werden, verfolgt dieses Bauleitplanverfahren die Zielsetzung einer Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes „Grenzstraße“ südlich des Straßenzuges „Kleiner Kiwitt“. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs orientiert sich hierbei an den Darstellungen des Flächennutzungsplans, der für diesen Bereich „Gewerbliche Baufläche“ vorsieht. Der Bebauungsplan kann somit aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt werden. Ebenso stellt der zugrundeliegende „Gebietsentwicklungsplan 99“ für die geplante Erweiterungsfläche „Bereich für gewerbliche und indust-



rielle Nutzungen (GIB) dar. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs kann der Anlage 1 dieser Drucksache entnommen werden.

Beim Gewerbegebiet „Grenzstraße“ handelt es sich um ein klassisches, kleinteiliges Gewerbegebiet mit Parzellen unterschiedlicher Größe. Ansässig sind hier vor allem mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen und Kfz-Gewerbe.

Die Erschließung der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes soll durch eine Stichstraße erfolgen, die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 35a „Gewerbegebiet Grenzstraße“ bereits zum Teil an der südwestlichen Plangrenze festgesetzt ist, jedoch baulich nicht umgesetzt wurde. Durch die Erweiterung des Gewerbegebietes kann Bauland in einer Größenordnung von etwa 2 ha zur Verfügung gestellt werden, die zum heutigen Zeitpunkt als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Zum Teil befindet sich die Fläche im kommunalen Eigentum. Im Ergebnis kann durch die Bauleitplanung der steigende Bedarf an gewerblichen Bauflächen, somit ein Teil der ermittelten Gewerbeflächenbedarfe aus dem Gewerbeflächenkonzept der Stadt Voerde gedeckt werden.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Anlage zur Drucksache 16/1164

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

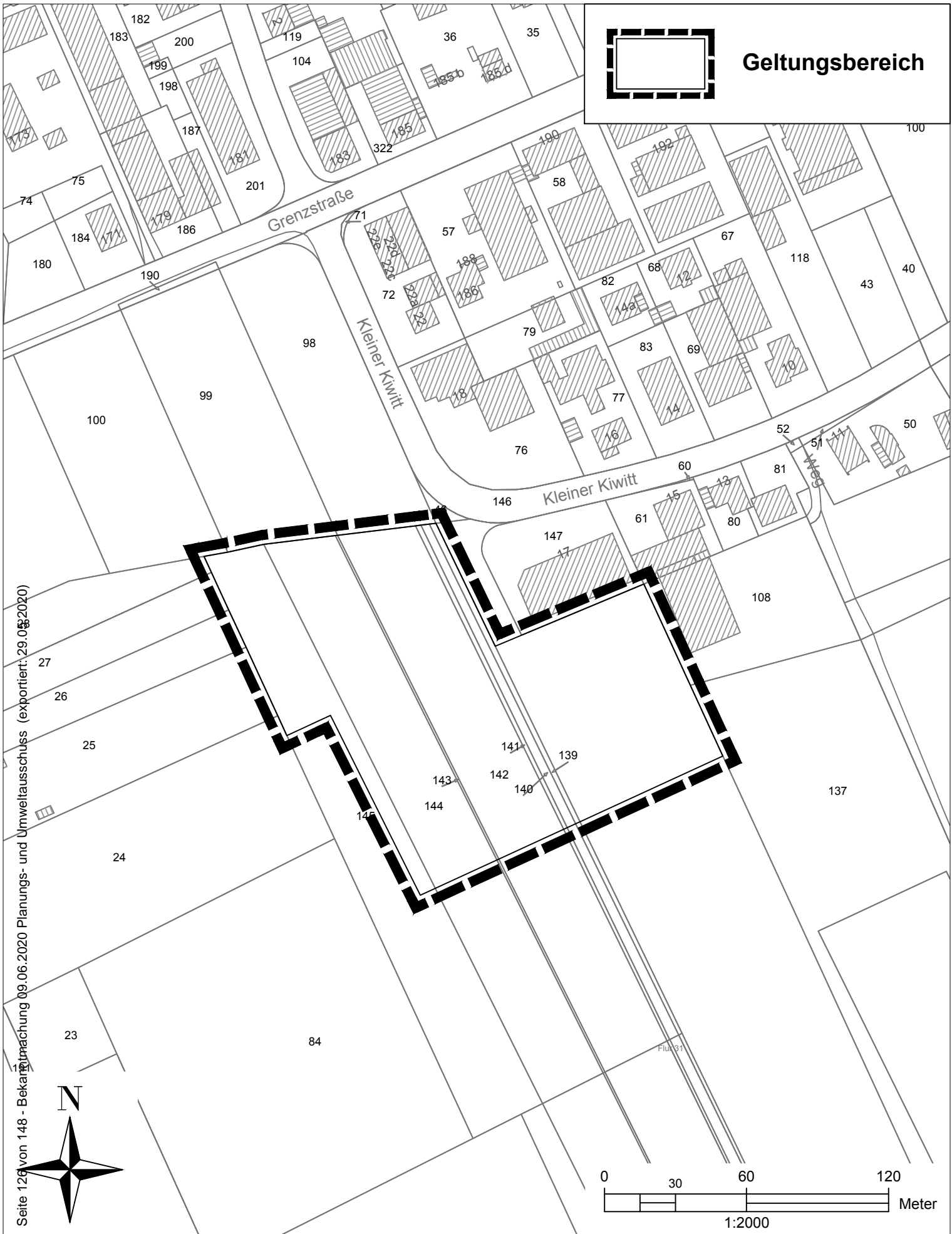
Fachbereich 6

Fachdienst 6.1

Fachdienst 7.1

Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Liegenschaften

# Bebauungsplan Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt"





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 19.05.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

### **Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße" 76. Änderung des Flächennutzungsplans "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"**

#### **Aufstellungsbeschluss**

##### Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 142 „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache 16/1166 dargestellten Geltungsbereich.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 8 Abs. 3 BauGB die 76. Änderung des Flächennutzungsplans „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 142.
3. Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

##### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

##### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input checked="" type="radio"/> ja*	<input type="radio"/> nein*	
Begründung:	Durch die Bauleitplanung werden zusätzliche Flächen in Siedlungsrandlage von Möllen in Anspruch genommen und versiegelt. Flächenverfügbarkeiten in der benötigten Größenordnung liegen innerhalb des definierten Stadtteilzentrums nicht vor, so dass alternative Flächen außerhalb dieser Grenzen zu aktivieren sind. Durch die langfristige Sicherung der Nahversorgung in Möllen werden Wege des motorisierten Individualverkehrs vermieden, da Waren des täglichen Bedarfs nicht mehr im weiter entfernten Zentrum von Voerde oder auch in Dinslaken nachgefragt werden müssten.		

\* Erläuterung siehe Begründung

### Sachdarstellung:

Das Stadtteilzentrum Möllen mit Nahversorgungsfunktion erstreckt sich im nördlichen sowie südlichen Kreuzungsbereich der Dinslakener Straße und der Straße „Auf dem Bündler“ und nimmt trotz des geringen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots eine wichtige Kommunikations- und Identifikationsfunktion für die Bewohner des Stadtteils ein. Entsprechend dem Einzelhandelskonzept der Stadt Voerde (EHK) wird Möllen nicht als zentraler Versorgungsbereich eingestuft, da die Versorgungsfunktion nicht über das unmittelbare Wohnumfeld hinaus geht. Weitere ehemalige Nahversorgungszentren in Möllen (Königsberger Straße) weisen keinen Einzelhandelsbesatz mehr auf. Zudem besteht bei einigen Betrieben ein Modernisierungs- und Erweiterungsbedarf, um eine zeitgemäße sowie hinreichende Angebotstiefe zu ermöglichen.

Zur Stärkung und Entwicklung der Nahversorgungsfunktion im Voerder Stadtteil Möllen soll das Bauleitplanverfahren „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ eingeleitet werden.

Gemäß EHK der Stadt Voerde haben die Stadtteilzentren für die Nahversorgung (Möllen) den Zweck, die wohnortnahe Grundversorgung der im Einzugsbereich lebenden Bevölkerung sicherzustellen. Daher soll auch die Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimenten unterhalb der Großflächigkeit zur Gebietsversorgung in diesen ermöglicht werden. Betriebe, die zwar nicht großflächig sind, aber deren Versorgungsgrad über den Stadtteil des Stadtteilzentrums hinausreicht, sollen dort möglichst nicht angesiedelt werden, da ansonsten die Tragfähigkeit in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadtteilzentren nicht mehr gegeben sein könnte.

In der perspektivischen Darstellung Möllens wird ein Ausbau der Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums im Sinne eines zentralen Versorgungsbereichs als Zielsetzung formuliert. Eine standortgerechte Erweiterung des bestehenden Lebensmittelmarktes und/oder die Neuansiedlung eines zusätzlichen ergänzenden Nahversorgungsbetriebes (Lebensmittelhandwerk, Blumengeschäft etc.) sollten angestrebt werden. Dies kann zu einer entsprechenden räumlichen Erweiterung des Stadtteilzentrums führen. Gemäß EHK besteht jedoch für das Stadtteilzentrum Möllen nur ein beschränkter Verkaufsflächenspielraum, der fast ausschließlich über Bestandserweiterungen sowie die Ansiedlung eines oder mehrerer zusätzlicher kleinerer Betriebe zur Stärkung des Zentrums gedeckt werden kann.

Als räumliche Entwicklungsoptionen wurden Potenzialflächen westlich des bestehenden Lebensmittelmarktes auf der Straße „Auf dem Bündler“ festgelegt. Diese Flächen sind durch die bestehende Wohnnutzung vorgeprägt. Eine Aktivierung dieser Flächen ist nur in enger Abstimmung mit den Eigentümern möglich, um durch Zusammenlegung adäquate Flächengrößen für eine Erweiterung bzw. Neuansiedlung eines neuen Marktes mit erforderlichem Stellplatznachweis zu erhalten. Ein unmittelbares Aktivierungspotential dieser Flächen besteht somit nur bedingt.

Das vorgesehene Bauleitplanverfahren verfolgt die Zielsetzung die Nahversorgung des Stadtteils Möllen langfristig zu sichern. Seit der Einzelhandelserhebung (2015) sowie der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes (2017) ist die Versorgung im Bereich Lebensmittel im Stadtteil Möllen weiterhin unverändert. Die geringe Verkaufsflächengröße des bestehenden Lebensmittelmarktes sowie der Marktauftritt entsprechen nicht mehr den marktüblichen Strukturen. Um eine nachhaltige Nahversorgung für Möllen zu sichern, soll durch die Bauleitplanung ein weiterer kleinflächiger Lebensmittelmarkt in unmittelbarer Nähe des Stadtteilzentrums ermöglicht werden. Der Bedarf in Möllen für einen zeitgemäßen Lebensmittelmarkt wird zum Teil in der durchgeführten Einzelhandelsuntersuchung des Bebauungsplans Nr. 135 „Bahnhofstraße/Ringstraße“ deutlich. Die Kundenwohnerhebung (2018) für die drei Lebensmitteldiscounter am Einzelhandelsstandort Bahnhofstraße hat ergeben, dass im Durchschnitt 8% der Kunden aus Möllen stammt. Aus allen anderen Stadtteilen außerhalb von Voerde war der Anteil geringer. Eine vollständige Bedarfsdeckung für die Bewohnerinnen und Bewohner von Möllen erfüllt der vorhandene Lebensmittelmarkt somit nicht.

Der Geltungsbereich des geplanten Bauleitplanverfahrens „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ befindet sich im Kreuzungsbereich Dinslakener Straße (östlich) / Rahmstraße (nördlich) und umfasst

einen Teilbereich des Flurstücks 878 (Gemarkung Möllen; Flur 3). Die Plangebietsgröße beträgt etwa 0,57 ha. Flächenreserven dieser Größenordnung liegen innerhalb der Grenzen des Stadtteilzentrums von Möllen nicht vor. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist dieser Drucksache als Anlage beigefügt. Die Planung sieht einen modernen Lebensmittelmarkt als Hauptbetrieb einschließlich einer ergänzenden Nutzung durch einen gastronomischen Betrieb mit den dazugehörigen Stellplätzen und sonstigen baulichen Anlagen (Anlieferung, Unterstand Einkaufswagen, Zufahrt und notwendige Erschließungsanlagen) vor. Als den Hauptbetrieb ergänzende Nutzung ist nach derzeitigem Stand die Realisierung eines Cafés im Eingangsbereich des Marktes beabsichtigt. Der Lebensmittelmarkt soll mit einer geplanten Verkaufsfläche von knapp unter 800m<sup>2</sup> die Schwelle zur Großflächigkeit nicht überschreiten. Der Baukörper soll im westlichen Plangebiet platziert werden, wodurch eine bauliche Raumkante im geschlossenen Kreuzungsbereich entsteht. Die Stellplätze sollen östlich an das Hauptgebäude anschließen. Die Zufahrt zum Einzelhandelsbetrieb ist ausschließlich über die Rahmstraße geplant. Über eine Begrünung der Stellplatzfläche ist ein geeigneter Übergang zum Außenbereich zu schaffen. Die Verträglichkeit des Vorhabens ist im Bauleitplanverfahren durch Gutachten nachzuweisen.

Die planerische Entwicklung erfolgt auf Flächen, die derzeit im Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, wodurch die 76. Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich wird. Der Änderungsbereich ist identisch mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Zudem liegt der Bereich innerhalb der Grenzen des Landschaftsplans Dinslaken/Voerde. Entsprechend der derzeitigen Nutzung ist der Planungsraum im Gebietsentwicklungsplan (GEP 99) als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ ausgewiesen. Dieser wird überlagert durch die Darstellung „Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung“ sowie der Darstellung eines „Regionalen Grünzuges“. Der Entwurf des in Aufstellung befindlichen Regionalplans Ruhr mit Stand vom 25.04.2018 stellt für den Planbereich ebenfalls „Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich“ mit der Überlagerung „Regionaler Grünzug“ dar.

Im laufenden Verfahren zur Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr hat die Stadt Voerde im Rahmen der Beteiligung zum Entwurf des Regionalplans Stellung genommen, die durch den Rat der Stadt Voerde am 02.04.2019 beschlossen worden ist (Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/916).

*„Im Ortsteil Möllen schließt der Allgemeine Siedlungsbereich östlich der Dinslakener Straße mit einer Bautiefe ab. Nördlich der Rahmstraße verfügt Möllen ebenfalls über eine in weiten Teilen geschlossene Bebauung von einer Bautiefe, die nicht als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt wurde. Im Ergebnis führt dies im Kreuzungsbereich Rahmstraße / Dinslakener Straße dazu, dass diese zentrale Kreuzung nicht vollständig baulich genutzt werden kann. Gerade in diesem Bereich mit allen vorhandenen Versorgungsleitungen und einer auch ansonsten sehr guten Infrastrukturausstattung konzentrieren sich die Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die an dieser Stelle des Ortsteils Möllen weiter gestärkt werden sollen. An diesem Kreuzungsbereich befinden sich jetzt bereits gesundheitliche und gastronomische Angebote sowie einzelne Geschäftslagen, die aber zur weiteren Sicherung des Einzelhandelsangebotes nicht ausreichend sind. Die nach einer Anpassung zur Verfügung stehende Fläche kann zur Regulierung dieses Mangels genutzt werden. Die Stadt Voerde (Niederrhein) beantragt deshalb die ASB-Fläche um eine Bautiefe nördlich der Rahmstraße so zu führen, dass der Kreuzungsbereich vollständig genutzt werden kann.“*

Im weiteren Aufstellungsverfahren des Regionalplan Ruhr wird daher von der Stadt Voerde angestrebt, die Fläche nördlich der Rahmstraße und östlich der Dinslakener Straße entsprechend der Ausdehnung des Geltungsbereichs des vorliegenden Bauleitplanverfahrens als „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“ zu berücksichtigen.

Die Umsetzbarkeit der Planung ist vor dem Hintergrund der aktuellen Darstellungen im Entwurf des Regionalplans Ruhr (Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich) in Abstimmung mit der Regionalplanungsbehörde zu erörtern.

Haarmann



Anlage(n):

(1) Geltungsbereich

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

# Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"

## 76. Änderung Flächennutzungsplan "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"



Geltungsbereich

Seite 13 von 148 - Bekanntmachung 09.06.2020 Planungs- und Umweltausschuss (exportiert: 29.05.2020)



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 05.03.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	zur Kenntnis

### **Bebauungsplan Nr. 128 "Ehemaliger Sportplatz Heidestraße" hier: Sachstand**

#### Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss nimmt den Sachstand der Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 128 „Ehemaliger Sportplatz Heidestraße“ zur Kenntnis.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine (nur Sachstandsbericht)

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Die hier stattfindende Darstellung des Sachstandes hat keine Auswirkungen auf das Klima.		

#### Sachdarstellung:

Auf dem Gelände des ehemaligen Fußballplatzes südlich der Heidestraße und benachbarter Privatgrundstücke soll im Übergang zum Wald der Speller Heide ein kleines, bedarfsgerechtes und attraktives Wohnquartier entstehen. Deshalb hat der Rat der Stadt Voerde in seiner Sitzung am 02.04.2019 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 128 „Ehemaliger Sportplatz Heidestraße“ beschlossen (siehe Drucksache Nr. 16/1075).

In dem Zusammenhang fasste der Stadtrat gleichzeitig auch den Beschluss, den Bebauungsplan Nr. 128 gemäß § 13b Baugesetzbuch (BauGB) als Außenbereichsfläche im beschleunigten Verfahren zu entwickeln. Weil die Aufstellung des B-Plans Nr. 128 nur dann gemäß § 13b BauGB möglich ist, wenn das förmliche Aufstellungsverfahren bis zum 31.12.2019 eingeleitet wurde, hat der Stadtrat am 10.12.2019 beschlossen, den ursprünglich am 02.04.2019 beschlossenen Geltungsbereich des B-Plans Nr. 128 um die Flächen zu erweitern, die Grundstückseigentümer/-innen benachbarter Flächen in die Überplanung einbringen wollen oder sich dies noch offen halten wollen.

Ziel war, bis zum 31.12.2019 einen Geltungsbereich beschlossen zu haben, der im Laufe des Verfahrens wegen der Fortführung der Planung gegebenenfalls nur so angepasst wird, dass er sich verkleinert. Erweiterungen bzw. Vergrößerungen von Geltungsbereichen führen in anderen Verfah-

ren je nach Verfahrensstand dazu, nicht nur den Aufstellungsbeschluss zu aktualisieren, sondern auch bestimmte Verfahrensschritte erneut durchführen zu müssen. Bei Verkleinerung des Geltungsbereiches ist dies nicht der Fall. Weil es zum § 13b BauGB noch keine Kommentierungen und Gerichtsurteile gibt, die die förmliche Einleitung des Aufstellungsverfahrens genauer definieren, wurde für den B-Plan Nr. 128 daher angestrebt, bis zum 31.12.2019 in den Geltungsbereich sicherheitshalber alle Flächen einzubeziehen, die für die Überplanung relevant werden könnten.

Daher wurden im November 2019 die Eigentümer/-innen benachbarter Grundstücke gefragt, ob sie ihre bisher unbeplanten Grundstücke oder südlichen Gartenbereiche in die Überplanung einbringen wollen. Diese Gespräche verdeutlichten, dass die Eigentümer/-innen zunächst wissen woll(t)en, welche Kosten anfallen, wenn sie ihre Grundstücke mit überplanen lassen. Weil noch viele Aspekte ungeklärt sind, konnte dies nicht ausreichend beantwortet werden.

Bevor für den Bebauungsplan Nr. 128 „Ehemaliger Sportplatz Heidestraße“ nächste Verfahrensschritte vorgenommen werden (z. B. Durchführung der Bürgeranhörung), sind vorab alle Fragen der beteiligten Eigentümer/-innen zu klären. Hierfür sollen die Planungs-, Erschließungs- und weiteren Kosten ermittelt und den beteiligten Eigentümer(inne)n vorgestellt werden; einschließlich eines Vorschlags für die Kostenverteilung (Welche Kosten fallen für welche Eigentümer/-innen an?) und einer Darstellung der zeitlichen Verteilung der Kosten (Wann fallen welche Kosten an?).

Für die Kostenermittlungen sind bereits erste Untersuchungen und Behördenabstimmungen erforderlich (siehe Punkt 1 unten), die einerseits auch für die Erarbeitung des Bebauungsplans oder zum anderen für die in diesem Fall bereits parallel stattfindende Erschließungsplanung benötigt werden. Darüber hinaus sind bereits weitere Aspekte zu klären, die für die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 128 relevant sind (siehe Punkt 2).

#### 1. Zu klärende Aspekte für die Erarbeitung der Kostenkalkulation

Bei der Kostenkalkulation der Überplanung des ehemaligen Sportplatzes südlich der Heidestraße und angrenzender Bereiche werden alle Maßnahmen berücksichtigt, die dazu führen, dass aus dem jetzigen Bestand der Grundstücksflächen zukünftig vermarktungsfähige Baugrundstücke werden. Dies betrifft alle Kosten für:

- die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 128 „Ehemaliger Sportplatz Heidestraße“ wie z. B. erforderliche und zu beauftragende Gutachten und Untersuchungen (z. B. Artenschutzgutachten, Schalltechnisches Gutachten / siehe nächste Absätze) etc.
- die sich im Zuge der Bebauungsplan-Aufstellung ergebenden Schutz-, Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen (z. B. eventuelle Schallschutz- und Artenschutzmaßnahmen, evtl. Waldersatz / siehe nächste Absätze)
- die Planung und Errichtung / Anlegung der Erschließungsstraßen, der Versorgungsleitungen, Hydranten, Straßenbeleuchtung, Straßenentwässerung und des Straßenbegleitgrüns sowie der dafür erforderlichen Untersuchungen und Gutachten (z. B. Boden- und Altlastenuntersuchungen / siehe nächste Absätze)
- die im Übergang und als Abstand zum Wald anzulegenden Grünflächen
- eventuell erforderliche Spielflächen (siehe nächste Absätze)
- Vermessungen und eventuell Weiteres.

Um zu klären, ob der Überplanung des Areals artenschutzrechtliche Belange entgegenstehen, wird im Frühjahr 2020 eine Artenschutzuntersuchung beauftragt. Diese wird auch verdeutlichen, ob artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden.

Zudem werden sowohl für die Bauleitplanung als auch für die Erschließungsplanungen Bodenuntersuchungen benötigt. Geologische Untersuchungen sollen beispielsweise Bereiche kritischer Vornutzungen im Hinblick auf Vorbelastungen des Bodens untersuchen sowie Aussagen zur Versickerungsfähigkeit und Standfestigkeit des Bodens treffen und den Bodenaufschluss darstellen. Auf alten Luftbildern ist zu sehen, dass es auf dem Flurstück 686\* (siehe Anlage 1 oben) im Bereich des ehemaligen Fußballplatzes und der jetzigen Tennishalle früher eine Wettkampfanlage

gab (zu sehen auf Luftbildern von 1970, 1979 und 1985). Dies kann zu Vorbelastungen des Bodens geführt haben (z. B. wegen der Aschebahnen u.a.). Zu hinterfragen ist in dem Zusammenhang auch, ob die Erdwälle, die sich südlich des ehemaligen Sportplatzes und der Tennishalle am Waldrand befinden, unbelastet sind oder entsorgungspflichtige Materialien enthalten.

Darüber hinaus ist auf alten Luftbildern auch erkennbar, dass es auf den westlich benachbarten Freiflächen (Bereich des Flurstücks 1040\* und ggfls. auch der Flurstücke 1038\* und 1039\* / siehe Anlage 1 oben) eine Hühnerfarm gab (Luftbild aus dem Jahr 1970). Auch dies kann zu Vorbelastungen des Bodens geführt haben.

Weil sich die beiden vorgenannten Untersuchungen (Artenschutz- und Bodenuntersuchungen) nicht nur auf das der Stadt gehörende Flurstück 686\* beziehen sollten, sondern auch auf das westlich anschließende Privatgrundstück (Flurstück 1040\*), wird vorab mit dem/der Eigentümer/-in geklärt, ob sein/ihr Einverständnis gegeben und auch das voraussichtliche Begehungsrecht erteilt wird.

Zusätzlich zur Altlasten-/Bodenuntersuchung wird auch die Stellungnahme des Kampfmittelbeseitigungsdienstes zum Planbereich eingeholt.

Wie sich die Nutzungen der östlich angrenzenden Sportanlagen auf das geplante Wohngebiet auswirken und ob Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, soll mittels eines Schallgutachtens geklärt werden. Zu betrachten sind hierbei nicht nur die Tennisanlagen, sondern auch die Nutzungen des Vereinsheims.

Während bei einem normalen Bebauungsplanverfahren eine ökologische Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erfolgt und meist ökologischer Ausgleich erforderlich wird, wenn Freiflächen durch Bebauung überplant und versiegelt werden, ist dies bei einem vereinfachten Bebauungsplanverfahren nicht erforderlich. Es ist jedoch mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW abzustimmen, ob die am Südrand der Flurstücke 686\* und 1040\* vorhandenen Bäume beseitigt werden können und ob dies durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren ist oder nicht (siehe Anlage 1).

Zudem ist mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW zu klären, welcher Abstand zwischen dem Waldrand und den nächstgelegenen Bauflächen eingehalten werden sollte. In bisherigen Entwürfen für die Überplanung des Bereiches des ehemaligen Sportplatzes Heidestraße wird wie in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 85 und 121 (Bereiche südlich des Rotdornwegs und des Eschenwegs) von einem Abstand von 35 m ausgegangen.

Sollte die Beseitigung der Bäume am Südrand der Flurstücke 686\* und 1040\* nicht möglich sein, könnten im B-Plan Nr. 128 weniger Wohnbebauungen geplant werden.

Ob im neuen Wohngebiet Spielflächen einzuplanen und in der Kostenkalkulation zu berücksichtigen sind, wird mit dem Fachdienst 2.3 (Jugend) der Stadt Voerde zeitnah abgestimmt.

Um den genannten Gutachten und Abstimmungsgesprächen eine städtebauliche Konzeption zugrunde zu legen und weil für die Erarbeitung eines Bebauungsplans Alternativbetrachtungen gewünscht sind, wurden städtebauliche Entwürfe erstellt, von denen die bisher favorisierten in Anlage 2 skizziert sind (Entwurf A und B).

Bei beiden Entwürfen werden Entwurfselemente übernommen, die bereits in den o.g. Gebieten der Bebauungspläne Nr. 85 und 121 zu finden sind. Auch für das neue Plangebiet wird am Waldrand zunächst ein Grünstreifen vorgeschlagen, in dem u.a. auch das für die Straßenentwässerung nutzbare Versickerungsbecken untergebracht werden kann. Des Weiteren wird auch für das neue Wohnquartier zunächst vorgeschlagen, am Südrand im Übergang zum Waldgebiet der Speller Heide Einzelhausbebauung zu ermöglichen, deren Grundstücke mindestens 500 qm groß sein sollen. Während im nördlichen Planbereich eine höhere Verdichtung und Versiegelung stattfinden kann (durch eingeschossige Einzel- und Doppelhausbebauung), soll zum Waldrand hin eine geringere Versiegelung zugelassen werden.

Auf Grundlage der Untersuchungen, Gutachten, Abstimmungsgespräche (mit zu beteiligenden Behörden und den bei der Planung mitbeteiligten Grundstückseigentümer(inne)n) und der Kostenkalkulation sind die Entwürfe sicherlich noch anzupassen. In dem Zusammenhang zeigt sich auch,



welcher Entwurf weitergeführt und der Erarbeitung des Bebauungsplans und der Erschließungsplanung zugrunde zu legen ist.

Es wird angestrebt, dass die o.g. Kosten nur von den Grundstückseigentümer(inne)n getragen werden, die durch die Überplanung begünstigt werden.

Dies sind zu einem großen Anteil die Stadt Voerde (Flurstücke 686\*) und zu anderen Anteilen die Eigentümer/-innen der anderen Flächen, auf denen neue Bauflächen geschaffen werden.

Zudem werden auch die Flurstücke 1038\* und 1039\*, die bereits bebaut sind, über die im Planbereich anzulegende Straße erschlossen, sodass sie an den Erschließungskosten zu beteiligen sind. Diesbezüglich ist aber auch zu berücksichtigen, dass für diese Grundstücke bereits erste Erschließungsmaßnahmen auf dem Flurstück 1040\* erfolgten.

## 2. Klärung weiterer für den Bebauungsplan Nr. 128 relevanter Aspekte

Damit an den Erschließungskosten (und auch später eventuell anfallenden Kosten) nur diejenigen beteiligt werden, die durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 128 begünstigt werden oder nur über Straßen des Planbereiches erreichbar sind, werden für alle anderen Grundstücke, die an die neu zu planenden und anzulegenden Straßen angrenzen würden, entsprechende Bebauungsplanfestsetzungen getroffen. Dies ist beispielsweise möglich, indem die Befahrbarkeit / Zugänglichkeit eines Grundstücks von der geplanten Straße mittels festgesetztem Hecken-/Gehölzstreifen ausgeschlossen wird und/oder die Festsetzung eines „Bereiches ohne Ein- und Ausfahrt“ erfolgt (siehe Nr. 6.4 und Nr. 13 der Anlage der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanZV).

Eine entsprechende Regelung ist auch für das Flurstück 555\* zu treffen, weil hier ein Erbbaurecht der Sportvereinigung 08/29 Friedrichsfeld besteht und der Verein ohne Ausschluss der Befahrbarkeit / Zugänglichkeit an Erschließungs- und eventuellen Folgekosten zu beteiligen wäre.

Bezüglich der Vereinsnutzungen ist jedoch weiterhin eine Anbindung / eine Zuwegung für Lastkraftverkehr zu sichern, die über das Flurstück 686\* südlich der Tennishalle zu den Tennisplätzen führt (z. B. wegen Anlieferung von Asche für die Tennisplätze). Derzeit ist dies über das Flurstück 555\* und entlang der westlichen Fassade der Tennishalle möglich. Später könnte dies bei Bedarf auch über die Straßen des neuen Wohnquartiers erfolgen.

Dass durch die neu zu planenden Straßen des angestrebten Wohnquartiers voraussichtlich der westliche Teil des Flurstücks 555\* beansprucht und zudem auch eine dort vorhandene Garage von SV 08/29 Friedrichsfeld überplant wird, ist mit Vereinsvertretern bereits besprochen worden. Beides ist für den Verein vertretbar und muss vertraglich noch geregelt werden.

\* Alle in dieser Drucksache 16/1145 genannten Flurstücke gehören zur Flur 25 der Gemarkung Spellen.

Haarmann

### Anlage(n):

- (1) Katasterauszug und Luftbild der Bestandssituation für das Gebiet des B-Plans Nr. 128
- (2) Beispiel-Vorentwürfe für eine Überplanung des ehemaligen Sportplatzes Heidestraße

# Aktuelle Situation des Bereiches des ehemaligen Sportplatzes Heidestr.





# Städtebauliche Vorentwürfe zur Überplanung des Sportplatzes Heidestr.





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 26.02.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Kultur- und Sportausschuss	03.06.2020	zur Kenntnis
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	beschließend

### Straßenneubenenennung "Raiffeisenstraße"

#### Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss beschließt, der in der Anlage 1 dargestellten Straße den Namen „Raiffeisenstraße“ zu geben.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Die Vergabe eines Straßennamens hat keine Auswirkungen auf das Klima.		

#### Sachdarstellung:

Der Friedrichsfelder Bereich zwischen der „Poststraße“, dem „Kurierweg“, der Straße „Am Dreieck“ und dem Wesel-Datteln-Kanal wird durch den Bebauungsplan Nr. 136 „Poststraße/Am Dreieck“ überplant (Aufstellungsbeschluss des Stadtrates vom 09.07.2019 / siehe Drucksache Nr. 16/981).

Es wird angestrebt, das bisher industriell geprägte Areal künftig mit Wohn- und Gewerbenutzungen zu überplanen, die für die umliegenden Wohnquartiere verträglich sind. Im Zentrum dieses Gebietes errichtet die Volksbank Rhein-Lippe eG derzeit ein neues Verwaltungsgebäude.

Um das Gelände zu erschließen, wurden und werden neue Straßen angelegt. Hiervon können einzelne Teilbereiche der Straße „Am Dreieck“ und dem „Kurierweg“ zugeordnet werden. Die Hausnummerierung der Poststraße kann jedoch nicht nach Osten ins neue Gebiet fortgeführt werden. Aufgrund dessen ist für die in Anlage 1 dargestellte Straße ein neuer Straßename zu vergeben.

Die Volksbank Rhein-Lippe eG hat der Stadt Voerde den Straßennamen „Raiffeisenstraße“ vorgeschlagen und dieses Anliegen auch begründet (siehe Anlage 2).

Dieser Name fügt sich in die bestehende Örtlichkeit ein, da im näheren Umfeld der Kurierweg und die Poststraße liegen. In Nachbarkommunen wie z. B. Wesel, Hamminkeln, Dinslaken und Rheinberg gibt es diesen Straßennamen ebenfalls.

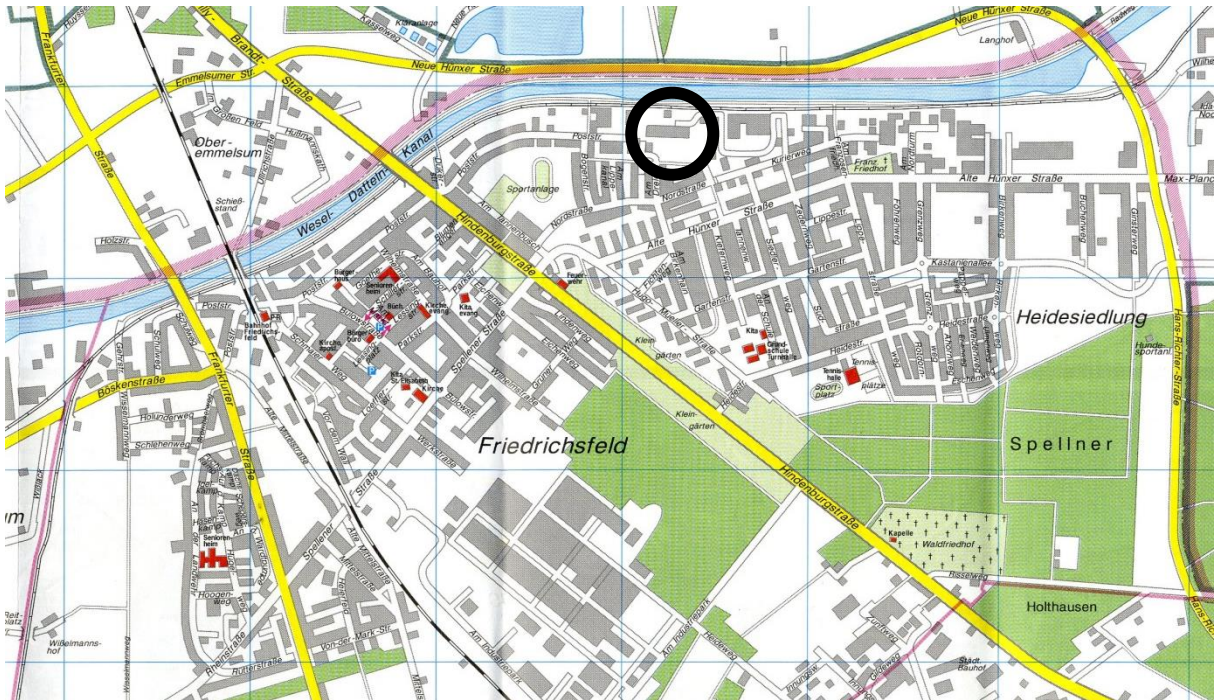
Der Verein für Heimatpflege und Verkehr Voerde (Niederrhein) e.V. und die Werbegemeinschaft Friedrichsfeld haben zu dem Namensvorschlag „Raiffeisenstraße“ ihre Zustimmung geäußert (siehe Anlagen 3 und 4).

Haarmann

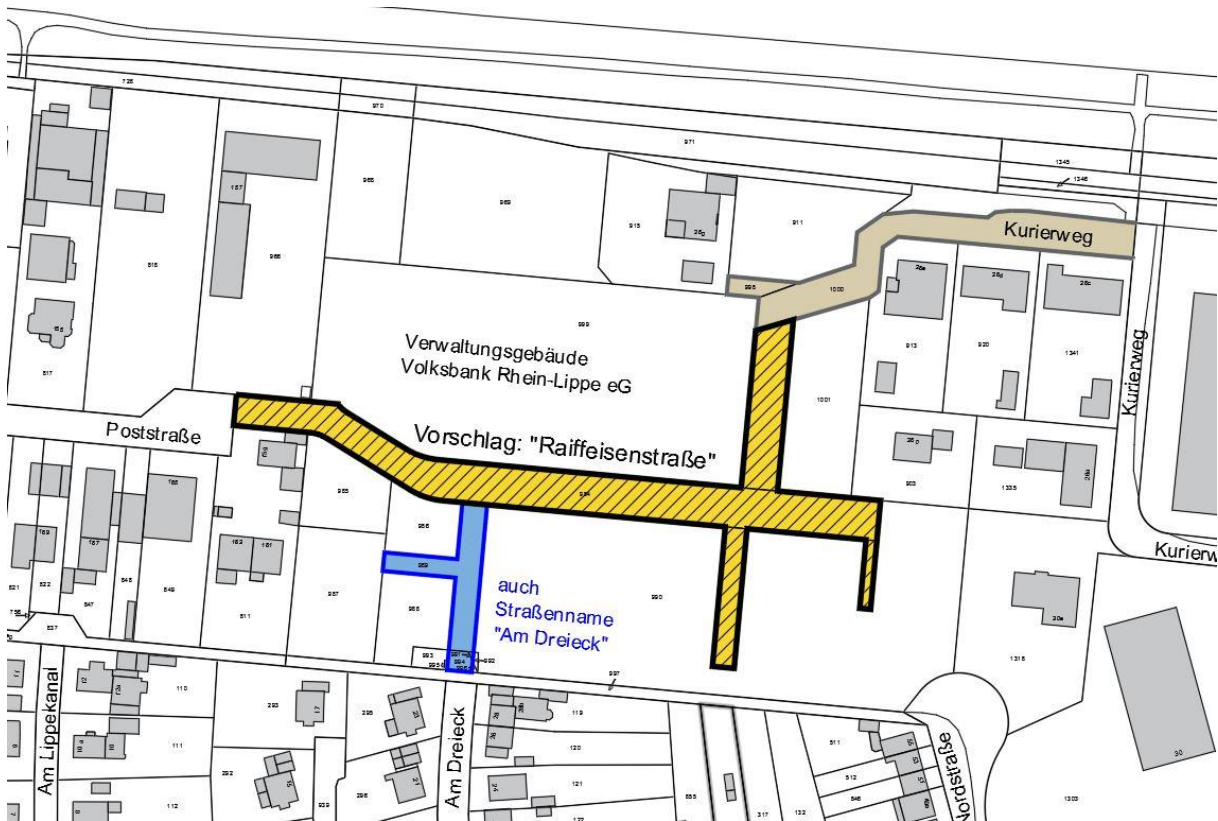
#### Anlage(n):


- (1) Übersichtsplan zum Standort sowie Lageplan mit Darstellung der Straße, für die der Name "Raiffeisenstraße" vorgeschlagen wird
- (2) Schreiben der Volksbank Rhein-Lippe eG vom 08.08.2019: Vorschlag und Begründung des Straßennamens "Raiffeisenstraße"
- (3) Schreiben des Vereins für Heimatpflege und Verkehr Voerde (Niederrhein) e.V. vom 30.09.2019: Einverständnis zur Straßenneubennung "Raiffeisenstraße"
- (4) Mail der Werbegemeinschaft Friedrichsfeld vom 09.12.2019: Befürwortung der Straßenneubennung "Raiffeisenstraße"





Lage der Straße, für die innerhalb des Stadtteils Friedrichsfeld der Straßennamen „Raiffeisenstraße“ vorgeschlagen wird



 Straßenneubenennung „Raiffeisenstraße“

Der blau hinterlegte Straßenabschnitt wird der Straße „Am Dreieck“ zugeordnet.  
Die braun hinterlegten Straßenflächen sollen zum Kurierweg gehören.

12. Aug. 2019

6.1

Volksbank Rhein-Lippe eG • Postfach 10 05 51 • 46465 Wesel

**Der Vorstand**

Stadt Voerde  
Frau Christine Krüger  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde

Großer Markt 1  
46483 Wesel  
Telefon: 0281 922-0  
Telefax: 0281 922-3001  
E-Mail: info@volksbank-rhein-lippe.de  
www.volksbank-rhein-lippe.de

Donnerstag, 8. August 2019

**Begründung Straßennamen Paurat-Gelände**

Sehr geehrte Frau Krüger,

es ist richtig, dass wir uns für die Straßen, die im Paurat-Gelände neu entstehen (bei Ihnen gelb aber auch blau gekennzeichnet), einen eigenen Namen wünschen. Die Straße soll „Raiffeisenstraße“ heißen.

Friedrich-Wilhelm Raiffeisen war neben Hermann Schulze-Delitzsch einer der Begründer des Genossenschaftswesens in Deutschland. Die deutsche Genossenschaftsidee wurde im Jahr 2016 als immaterielles Kulturerbe der Menschheit von der UNESCO anerkannt. Die erste Raiffeisenbank im Rheinland wurde 1867 in Götterswickerhamm als Götterswickerhammer Vorschuss-Verein gegründet und ist einer der Vorläufer der heutigen Volksbank Rhein-Lippe eG.

Wir würden uns freuen, wenn mit der Bezeichnung der Straße als Raiffeisenstraße an diesen bedeutenden Sozialreformer erinnert würde.

Freundliche Grüße

Volksbank Rhein-Lippe eG



Gerd Hüsken



Gerhard Wölki

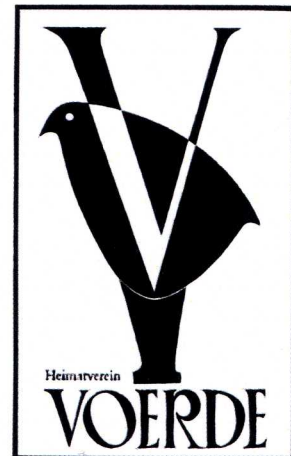


# Verein für Heimatpflege und Verkehr Voerde (Niederrhein) e.V.

## Der Vorstand

Postanschrift: Rathausplatz 20, 46562 Voerde

Stadt Voerde (Ndrhh.)  
Fachdienst 6.1  
Frau Krüger  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde



Voerde, 30. September 2019

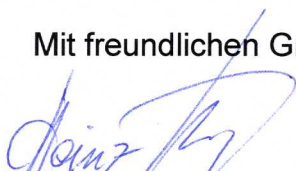
### **Straßenneubenennung „Raiffeisenstraße“**

Sehr geehrte Frau Krüger,

wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 13.08.2019.

Der Heimatverein Voerde e. V. ist mit der Benennung der Straße im Gebiet des Bebauungsplans Nr. 136 in „Raiffeisenstraße“ einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen

  
Heinz Boß  
Vorsitzender

---

#### Vorsitzender:

Heinz Boß  
Steinstr. 127  
46562 Voerde  
☎ 02855/ 3029812

#### Geschäftsstelle:

Rathaus  
Zimmer Nr. 108  
☎ 02855 / 30 36 389  
(Bürozeit montags  
10.00 bis 12.00 Uhr)

#### Bankverbindung:

Niederrheinische Sparkasse RheinLippe  
IBAN: DE4235650000000201178  
BIC: WELADED1WES  
Volksbank Rhein-Lippe eG  
IBAN: DE79356605990501037010  
BIC: GENODED1RLW

[www.heimatverein-voerde-niederrhein.de](http://www.heimatverein-voerde-niederrhein.de) / Mail: [heimatverein-voerde@t-online.de](mailto:heimatverein-voerde@t-online.de)

Von: "Werbegemeinschaft Friedrichsfeld" <info@wf-friedrichsfeld.de>  
An: <frank.dignass@voerde.de>  
Datum: 09.12.2019 10:03  
Betreff: AW:

Hallo Herr Dignaß,

die Mitgliedschaft der Werbegemeinschaft Friedrichsfeld hat sich in Ihrer letzten MV positiv zu dem Schreiben bzgl. der Raiffeisenstraße ausgesprochen und erhebt keinerlei Wünsche diesbezüglich.

Dirk Wennmann  
Werbegemeinschaft Friedrichsfeld  
Am Industriepark 42  
46562 Voerde



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 02.06.2020

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	beschließend
Stadtrat	23.06.2020	zur Kenntnis

### **Bebauungsplan Nr. 137 "Polzeiwache Voerde / Friedrichsfelder Straße" hier: Absicht der Einziehung von Verkehrsflächen**

#### Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung, das Verfahren zur Einziehung der in Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/870, 1. Ergänzung, dargestellten Verkehrsfläche – Parkplatz und Wegeteilfläche – an der Friedrichsfelder Straße durchzuführen.



Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	---	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Unter Bezugnahme auf das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 137 „Polizeiwa- che Voerde / Friedrichsfelder Straße“ (Drucksache Nr. 16/846) hatte der Stadtrat die Verwaltung mit Beschluss vom 31.03.2020 beauftragt (Drucksache Nr. 16/870), das Verfahren zur Einziehung des Parkplatzes und eines Teils der Wegefläche (siehe Anlage 2) durchzuführen, die der neuen Polizeiwache im Bebauungsplan über die Festsetzung als „Fläche für den Gemeinbedarf – Zweck- bestimmung Polizei“ zugeordnet werden. Der vorgenannte Parkplatz und die Wegefläche sind 1988 als Bestandteil der Friedrichsfelder Straße für den öffentlichen Verkehr gewidmet worden.

Die Absicht der Einziehung wurde bislang noch nicht bekanntgemacht, da im Zuge der Gespräche mit dem Investor für die Errichtung der neuen Polizeiwache erreicht werden konnte, dass der öf- fentliche Weg zwischen dem Teichgrundstück und dem Grundstück Im Osterfeld 31 – 37 bis zu dem Privatweg an der Nordgrenze dieses Grundstücks in seiner jetzigen Form erhalten bleiben kann. Die Einziehungsfläche kann dementsprechend reduziert werden (siehe Anlage 1).

Laut der Zuständigkeitsordnung der Stadt Voerde unterliegt die Widmung und Einziehung von öf- fentlichen Straßen, Wegen und Plätzen der Entscheidungsbefugnis des Planungs- und Umwelt- ausschusses. Da dessen März-Sitzung aufgrund der Corona-Pandemie ausfallen musste, erfolgte der vorgenannte Beschluss durch den Stadtrat. Zur formellen Reduzierung der Einziehungsfläche wird um die Zustimmung zur nachträglichen Änderung in Form des Beschlussvorschlages der Drucksache Nr. 16/870, 1. Ergänzung, gebeten.

Gemäß § 7 Abs. 2 Straßen- und Wegegesetz NRW kann die Straßenbaubehörde die Einziehung einer Straße (hier: die in Anlage 1 dargestellte Teilfläche) verfügen, wenn dafür überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen. Die überwiegenden Gründe des öffentlichen Wohls sind hier zu bejahen, da eine „Fläche für den Gemeinbedarf – Zweckbestimmung Polizei“ dem öffentli- chen Wohl dient und höher zu bewerten ist als das Interesse der Anwohner/Verkehrsteilnehmer an frei verfügbaren Stellplätzen.

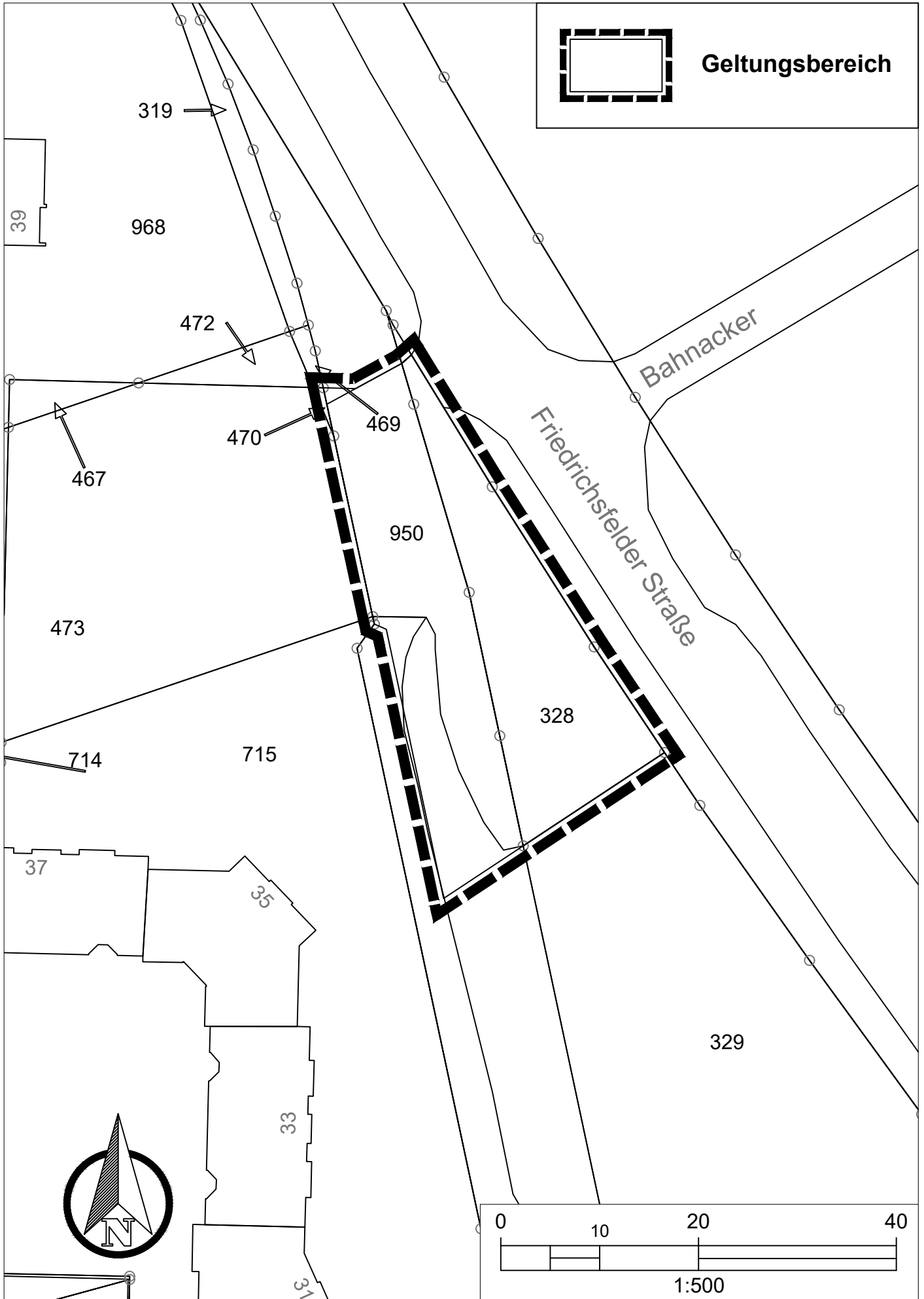
Die Absicht der Einziehung ist mindestens 3 Monate vorher ortsüblich bekanntzumachen, um Ge- legenheit zu Einwendungen zu geben.

Haarmann

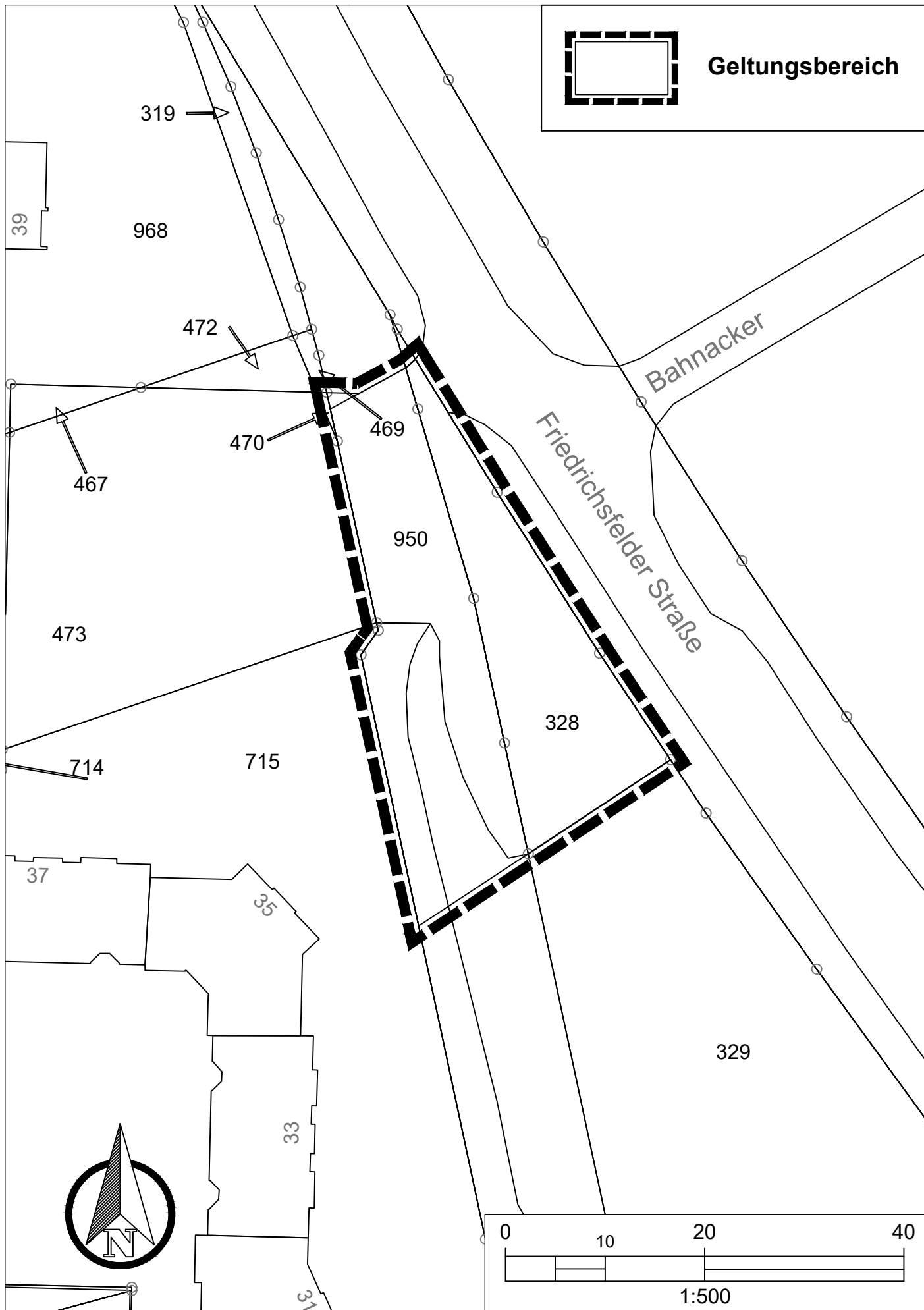
Anlage(n):

- (1) Begrenzung Einziehungsfläche
- (2) Begrenzung Einziehungsfläche - alt -
- (3) Einziehungsfläche Luftbild

# Begrenzung der Einziehungsfläche



### Begrenzung der Einziehungsfläche





### Begrenzung der Einziehungsfläche

