



Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M. Sc. David Madden (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Thomas Mattner
M. Sc. Christof Tielker
M. Sc. Johannes Helmer
M. Sc. Thomas Weber

Bildnachweis

Titelseite: Eigenes Foto Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	7
1.1 Aufbau des Mobilitätskonzepts	8
1.2 Verfahren des Mobilitätskonzepts und Beteiligungsprozess	9
2 Ziele des MoKo 2035+	12
3 Maßnahmenkonzept	16
A Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	17
B Radverkehr	47
C ÖPNV und Sharing Mobility	88
D Kfz-Verkehr, Parken und Wirtschaftsverkehr	115
E Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	151
4 Handlungskonzept	161
5 Wirkungen und Auswirkungen des Mobilitätskonzepts	165
5.1 Wirkung des Mobilitätskonzepts im Verkehrsmodell	165
5.2 Grundlegende Auswirkungen des Mobilitätskonzepts auf die Verkehrssituation in Meerbusch	169
5.3 Personalbedarf zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts	169
5.4 Finanzierung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts	171
6 Evaluationskonzept	174
7 Fazit und Ausblick	178
8 Anhang	180

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeit- und Beteiligungsplan (Stand Frühjahr 2023)	11	Abbildung 34: Vorbehaltsnetz Status Quo	121
Abbildung 2: Zielkonzept	13	Abbildung 34: Vorbehaltsnetz perspektivische Änderungen	122
Abbildung 3: Büberich Fußverkehrsanlagen	23	Abbildung 35: Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	127
Abbildung 4: Osterath/Strümp Fußverkehrsanlagen	25	Abbildung 36: Verkehrsberuhigung und Kreisverkehre	132
Abbildung 5: Lank-Latum und Rheingemeinden Fußverkehrsanlagen	27	Abbildung 37: Niveauangeglichene, verkehrsberuhigt Straßenräume	134
Abbildung 6: Osterath/Strümp Fußverkehrsanlagen	29	Abbildung 38: Mögliche Abgrenzung Parkraumkonzept Lank	137
Abbildung 7: Durchlässigkeit von Infrastrukturen für den Fußverkehr	33	Abbildung 39: Digitales Parkleitsystem	138
Abbildung 8: Verkehrsberuhigung	35	Abbildung 40: Ladezone im Straßenraum	140
Abbildung 9: Maßnahmen zur Aufwertung des Bübericher Stadtzentrums	39	Abbildung 41: E-Ladestationen und Solarüberdachung	143
Abbildung 10: Spielgeräte auf der Hochstraße	40	Abbildung 42: Lastenräder für innerstädtischen Lieferverkehr	148
Abbildung 11: Überdachte Radabstellanlagen und alternative Bepflanzung	41	Abbildung 43: Hol- und Bringzone/Projekttag/Schulstraße	156
Abbildung 12: Beispiele aus Primasens und Kassel	42	Abbildung 44: Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen	159
Abbildung 13: Wegweiser	44		
Abbildung 14: Gestaltung Unterführungen	45		
Abbildung 15: Pocket-Park und verschatteter Gehweg	46		
Abbildung 16: Wichtige übergeordnete Verbindungen des Radverkehr	52		
Abbildung 17: Büberich Fahrradstraßen	63		
Abbildung 18: Osterath, Strümp Fahrradstraßen	65		
Abbildung 19: Lank-Latum Fahrradstraßen	67		
Abbildung 20: Beispiele aus Göttingen und Darmstadt	70		
Abbildung 21: Beispiele aus Stuttgart, Gütersloh und Dortmund	71		
Abbildung 22: Beispiele aus Bocholt	73		
Abbildung 23: Beispiele aus Darmstadt	75		
Abbildung 24: Beispiele aus Nijmegen und Meerbusch	76		
Abbildung 25: Beispiele aus Berlin und Erfurt	77		
Abbildung 26: Ansprüche Radabstellanlagen	78		
Abbildung 27: Beispiele hochwertige Radabstellanlagen	79		
Abbildung 28: Bevorrechtigung der Ausfahrt aus der Bushaltestelle an Knoten	104		
Abbildung 29: Ablauf der LSA-Beschleunigung	104		
Abbildung 30: Busbeschleunigung Büberich/Lank-Latum	105		
Abbildung 31: Busbeschleunigung Osterath/Strümp	106		
Abbildung 32: Vorschlag Mobilstationen im Stadtgebiet	110		
Abbildung 33: Lastenradsharing	112		

Bildnachweis: Sofern nicht anders angegeben eigene Darstellung und Fotos.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wirkungs- und Umsetzungsziele	14
Tabelle 2: Übersichtstabelle Handlungsfeld A	17
Tabelle 3: Übersichtstabelle Handlungsfeld B	47
Tabelle 4: Übersichtstabelle Handlungsfeld C	88
Tabelle 5: Übersichtstabelle Handlungsfeld D	115
Tabelle 6: Übersichtstabelle Handlungsfeld E	151

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	OSM	OpenStreetMap
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.	ÖV	Öffentlicher Verkehr
BAB	Bundesautobahn	P+R	Park und Ride
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen	Pkw	Personenkraftwagen
B+R	Bike und Ride	RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (der FGSV)
E-...	Elektro-...	RSA	Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (der FGSV)
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (der FGSV)	RSV	Radschnellverbindungen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV)	RVR	Radvorrangroute
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	SEVAS	Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr
FGÜ	Fußgängerüberweg	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
GEIG	Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz	StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
Kfz	Kraftfahrzeug	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Lkw	Lastkraftwagen	VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)		
MiD	Mobilität in Deutschland; Studie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Verkehrsverhalten		
MIV	Motorisierter Individualverkehr		
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr		
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen		

1 Einleitung

Die Stadt Meerbusch erstellt ein Mobilitätskonzept, um die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung für die nächsten 10-15 Jahre festzulegen. Das letzte gesamtstädtische Planwerk der Stadt Meerbusch, das sich umfassend mit den Themen Verkehr und Mobilität befasst hat, ist der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1998. Seitdem hat sich viel getan, sowohl bundesweit als auch vor Ort. Neue sowie bestehende Herausforderungen wie z. B. der demografische Wandel, der Klimawandel und die Luftreinhaltung, aber auch die ökonomischen und ökologischen Herausforderungen im Mobilitätsbereich erfordern eine Neuausrichtung. Zudem wachsen die Stadt und auch die Verkehrsverflechtungen durch die attraktive Lage am Rhein zwischen Düsseldorf und Krefeld. Die Arbeits- und Lebensgewohnheiten der Menschen verändern sich, die Stadt entwickelt sich und damit auch die Ansprüche an die Mobilität sowie der Verkehr als Resultat. Darauf soll das Mobilitätskonzept 2035+ reagieren und Antworten bieten, die Mobilität der Menschen in Meerbusch sowie den Verkehr nachhaltig weiterzuentwickeln.

Das Mobilitätskonzept 2035+ ist verkehrsmittelübergreifend und integrativ ausgerichtet. Vor dem Hintergrund der durchgeführten Analysen und der beschlossenen Ziele werden vor allem die Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV sowie zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufgezeigt. Weiter werden auch übergreifende Themen wie die Inter- und Multimodalität, Möglichkeiten der Digitalisierung, die Klimaresilienz des öffentlichen Raums und die

Straßenraumgestaltung sowie die Belange des Mobilitätsmanagements, der Kommunikation und Organisation berücksichtigt. Weitere stets relevante Aspekte wie die Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit werden bei allen Handlungsfeldern und Maßnahmen mitbedacht.

Das Mobilitätskonzept ist in den letzten rund zweieinhalb Jahren in einem breiten Dialogverfahren unter Beteiligung der Politik, von mobilitätsrelevanten Verbänden und Institutionen sowie der Bürger:innenschaft erarbeitet worden. Mit einer dialogorientierten Vorgehensweise sind Vorschläge und Anregungen frühzeitig in den Prozess mit eingeflossen und konnten auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Insgesamt wurde so für Meerbusch eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre entwickelt. Es werden verkehrsmittelspezifisch wie auch -übergreifend Handlungserfordernisse, Projekte und Maßnahmen definiert. So stellt das Mobilitätskonzept ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Meerbusch für die kommenden Jahren dar und bietet zugleich den Orientierungsrahmen lokale Verkehrspolitik. Hierzu wurde ein Maßnahmen- und Umsetzungskatalog erarbeitet, der unter Abwägung der Priorität und der Finanzierbarkeit eine realistische Umsetzung ermöglicht und Hilfen zur fortlaufenden Evaluation enthält.

Der vorliegende Bericht gibt die Maßnahmen und das Handlungskonzept des Mobilitätskonzeptes wieder. Die Bestandsanalyse und die Ziele sowie Hintergründe zum Verkehrsmodell sind in eigenen Berichten dokumentiert.

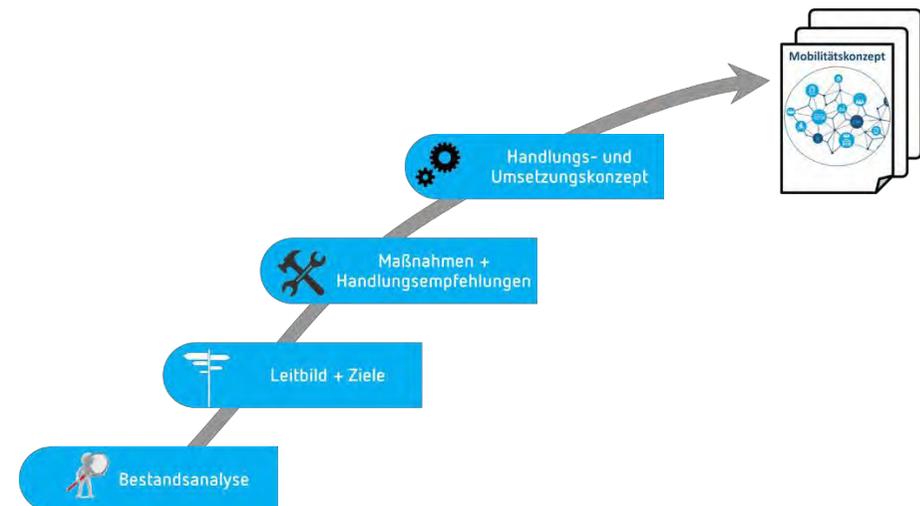
1.1 Aufbau des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept Meerbusch 2035+ besteht aus vier wesentlichen Teilen, die schrittweise aufeinander aufbauen:

- In einem ersten Schritt sind mit der **Bestandsanalyse** die verkehrliche Ausgangslage der Stadt Meerbusch betrachtet und Stärken, Schwächen, Potenziale und Handlungsbedarfe analysiert worden. Hierzu wurden u. a. bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet, die Infrastruktur vor Ort begangen/befahren sowie Verkehrszählungen (sowohl MIV als auch Radverkehr) durchgeführt. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind im Zwischenbericht festgehalten worden.
- Aufbauend auf die Verkehrszählungen im Stadtgebiet wurde ein **Verkehrsmodell** für den Kfz-Verkehr erstellt. Dadurch kann sowohl das Verkehrsangebot, also die Infrastruktur, als auch die Verkehrsnachfrage im Bestand sowie in Prognosen für die Zukunft abgebildet werden. Das aktuelle und zukünftige Verkehrsverhalten und der Einfluss der Maßnahmen des Mobilitätskonzept darauf können so simuliert und modellhaft dargestellt werden. Der Aufbau und die Funktionsweise des Modells sind im Erläuterungsbericht zum Verkehrsmodell dargestellt.
- Anschließend ist zusammen mit der Stadtgesellschaft ein **Zielkonzept** entwickelt worden. Darin sind qualitative und quantitative Zielsetzungen für die Mobilitätsplanung festgelegt, die die Grundlage für die Inhalte und Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, sowie für die Meerbuscher Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung insgesamt bilden. Das

Zielkonzept wurde als separater Bericht und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts im März 2022 vom Ausschuss für Mobilität beschlossen.

- Auf Basis der Analyse, der Ziele und der Beteiligungsergebnisse sind **Maßnahmen** entwickelt worden, welche den Weg aufzeigen, die formulierten Ziele zu erreichen. Abschließend sind diese Maßnahmen in eine Handlungs- und Umsetzungs-konzept überführt worden und teilweise mit Indikatoren zur Evaluierung hinterlegt. Diese Inhalte sind im vorliegenden Bericht festgehalten.



1.2 Verfahren des Mobilitätskonzepts und Beteiligungsprozess

Der Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts ist ursprünglich für ca. 16 bis 18 Monate vorgesehen gewesen, musste aber aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie mehrmals angepasst werden. Insbesondere die Verkehrserhebungen mussten mehrmals verschoben werden. Der ersten Termine des Arbeitskreises zum Mobilitätskonzept sowie die regelmäßigen Abstimmungstermine mit der Verwaltung, dem sogenannten Kernteam, fanden daher überwiegend als Online-Austausch statt.

Mit der Bestandsanalyse und den Verkehrszählungen im Jahr 2021 wurde die Grundlage geschaffen, um im nächsten Schritt Leitlinien und Planungsziele der zukünftigen Mobilitätsentwicklung für Meerbusch zu betrachten. Anschließend wurden auf der Grundlage der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse ein Leitbild sowie Zielkonzept entwickelt und im Frühjahr 2022 beschlossen. Da schon im Zwischenbericht zentrale Handlungserfordernisse ermittelt wurden, konnte die Entwicklung der Ziele und später auch der Maßnahmen auf diesen aufbauen. Zur Konkretisierung der entwickelten Oberziele sowie Vereinfachung der Evaluation, wurden Umsetzungs- und Wirkungsziele mit konkreten Zielwerten und/oder Planungen hinterlegt.

Anschließend sind die Maßnahmenempfehlungen aus der Bestandsanalyse und den Zielen abgeleitet worden. Insgesamt sind die Maßnahmen in fünf verschiedene Handlungsfelder aufgeteilt. Die Maßnahmen wurden anschließend in ein Handlungskonzept überführt und mit Priorisierung sowie groben Einschätzungen zu Kosten und Umsetzungshorizonten hinterlegt. Daraus

wurde ein Fahrplan für die Umsetzung abgeleitet. Zusätzlich dazu wurde die Auswirkung der Maßnahmen durch das Verkehrsmodell exemplarisch geprüft und die Auswirkungen auf die Verkehrsströme im Stadtgebiet, unter Berücksichtigung verschiedener Szenarien, dargestellt.

Beteiligungsbausteine

Ein wichtiger Baustein des Mobilitätskonzepts ist der breite Dialog mit der Öffentlichkeit. Nur unter Beachtung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Sichtweisen kann es gelingen, ein Konzept zu erarbeiten, das möglichst umfangreich die Stadtgesellschaft mitnimmt und eine breit abgestimmte Grundlage in der Stadt darstellt. Dieser Partizipationsgedanke wurde von Anfang an in dem Konzept mitbedacht und entsprechend wurden verschiedene Beteiligungsmaßnahmen im Verlauf der unterschiedlichen Phasen des Konzepts durchgeführt:

- Zu Beginn der Bestandsanalyse wurden lokale **Vereine und Interessenvertretungen** sowie die größeren **Unternehmen in Meerbusch** schriftlich zu den Mängeln, Konflikten und Ideen für die Mobilitätsentwicklung und zum Verhalten der Verkehrsteilnehmenden befragt. Auch wenn der Rücklauf seitens der Unternehmen begrenzt war konnten erste Anstöße für die spätere Ausrichtung des Konzeptes mitgenommen sowie ein Verständnis und Gefühl für die Stadtgesellschaft vermittelt werden.
- Zum Einstieg in die Zieldiskussion wurde ein **Zukunftsworkshop zu Leitbild und Zielen** durchgeführt. Dabei wurden die Bürger:innen aus einer zufälligen Stichprobe aus dem Einwohnermelderegister eingeladen, um einen möglichst breiten Schnitt der Stadtgesellschaft zu

repräsentieren. Zuerst konnten die rund 30 Teilnehmenden vorgestellte Zukunftsszenarien bewerten. Anschließend konnten in Kleingruppen Ziele für die verkehrliche Entwicklung Meerbuschs diskutiert und eine Ausrichtung für das Mobilitätskonzept bestimmt werden.

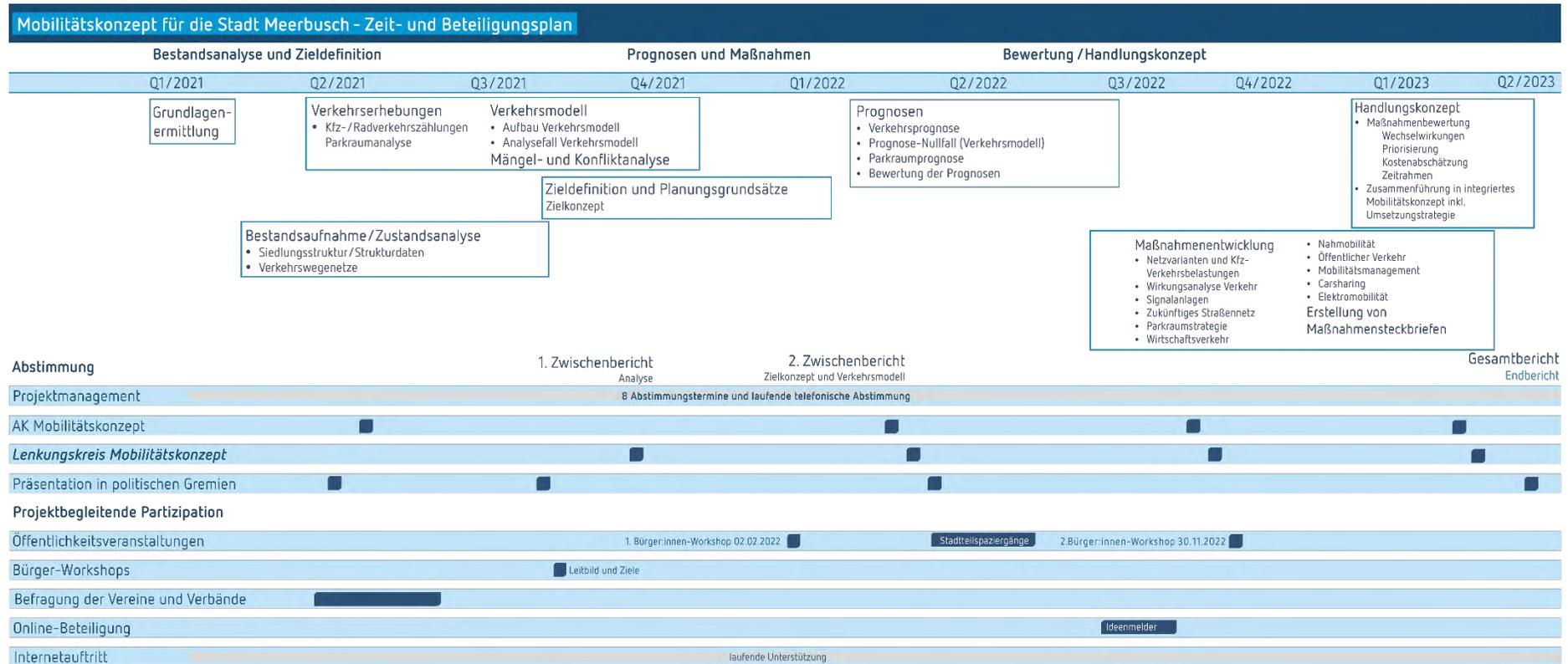
- In für alle zugänglichen **Bürger:innen-Veranstaltungen** konnte die breite Öffentlichkeit der Bürger:innen Meerbuschs sich über den Stand des Mobilitätskonzepts informieren sowie zu den jeweiligen Themen Anmerkungen und Ideen einbringen. Im Frühjahr 2022 stand dabei die Bestandsanalyse sowie der erste Aufschlag des Zielkonzepts im Fokus. Im zweiten Dialog Ende 2022 wurden erste Maßnahmenideen und -vorschläge diskutiert.
- Zum Einstieg in die Maßnahmenerstellung wurden **Stadtteilspaziergänge** in den verschiedenen Ortsteilen Meerbuschs durchgeführt. So hatten die Bürger:innen die Möglichkeit konkrete Problemlagen vor Ort zu benennen und Maßnahmenideen zu diskutieren.
- Zusätzlich zu den angebotenen „analog“ Veranstaltung gab es die Möglichkeit, in einem **digitalen Ideenmelder** zu insgesamt sechs verschiedenen Handlungsfeldern, Maßnahmenideen auf eine Karte des Meerbuscher Stadtgebiets einzutragen.
- Der **Arbeitskreis „Mobilitätskonzept Meerbusch“** fungierte als begleitendes Gremium für das Mobilitätskonzept. Er bestand aus Vertreter:innen aus örtlichen Verbänden und mobilitätsrelevanten Akteuren, Mitarbeitenden der Verwaltung sowie dem Gutachterteam. In diesem Kreis wurde der Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts fachlich-inhaltlich begleitet. Ziel war einerseits, die Expertise der Vertreter:innen vor

Ort einzubeziehen, andererseits aber auch, gegenseitiges Verständnis für Notwendigkeiten und Maßnahmen zu erzeugen und Engagement zu fördern. Nicht zuletzt sollte der Arbeitskreis auch das Ziel haben, wichtige Akteure der Stadtgesellschaft mitzunehmen und sich auf eine breit abgestimmte Entwicklungsrichtung, nicht nur für das Mobilitätskonzept, sondern auch für den gesamten Umsetzungsprozess im Nachgang abzustimmen, an der sich alle Beteiligten in den Umsetzungsjahren orientieren. Es fanden insgesamt vier Sitzungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten und entsprechenden Themenschwerpunkten statt.

- Die **Kommunalpolitik** beteiligt sich sowohl im Arbeitskreis als auch in einem zusätzlich eingerichteten politischen Lenkungskreis am Mobilitätskonzept, der in etwa in der gleichen Häufigkeit wie der Arbeitskreis tagte. In der ersten Sitzung im April 2021 tagten beide Gremien noch als gemeinsamer Arbeitskreis. Diese Vorgehensweise wurde mit den folgenden Sitzungen angepasst, sodass der politische Lenkungskreis jeweils kurz nach dem Arbeitskreis zusammenkam, um den Arbeitsstand zu diskutieren und in die politischen Fraktionen zu tragen.

Darüber hinaus wurde die Politik regelmäßig in den Sitzungen des Ausschusses für Mobilität über wesentliche Zwischenstände und Meilensteine informiert. Hier wurde auch das Zielkonzept diskutiert und beschlossen.

Zeit- und Beteiligungsplan (Stand: Frühjahr 2023)



Quelle: eigene Darstellung

2 Ziele des MoKo 2035+

Da das Zielkonzept des Mobilitätskonzepts 2035+ bereits in einem zusätzlichen Bericht (März 2022) ausführlich erläutert wurde, soll an dieser Stelle eine kurze Zusammenfassung gegeben werden.

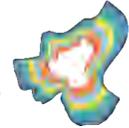
Das Zielkonzept (vgl. Zielkonzept) enthält zunächst als oberste Ebene ein Leitmotiv, das grundlegende Werte und Prämissen für die Planung und die Inhalte des Mobilitätskonzepts beschreibt. Auf dieser Basis sind weiterhin sechs Zielfelder herausgearbeitet worden, die die wesentlichen Themenfelder für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Meerbusch abbilden.

Die Zielfelder und Unterziele drücken die in Meerbusch wichtigen Themen der Mobilitätsentwicklung und ihre Ziele aus. Sie beschreiben die inhaltliche Entwicklung und Ausrichtung sowie die Auswirkungen, die mit dem Mobilitätskonzept angestrebt und verfolgt werden. Den sechs Zielfeldern sind wiederum jeweils drei Unterziele zugeordnet, die die Zielfelder inhaltlich bestimmen und

Werteziele für konkrete Aspekte der Mobilitätsentwicklung festlegen. Zusammen bilden das Leitmotiv, die sechs Zielfelder und die Unterziele das qualitative Zielkonzept.

Die Zielfelder und Unterziele, die auf qualitativer Ebene die Entwicklungen beschreiben, sind durch messbare Ziele ergänzt worden. Dazu wurden für jedes Zielfeld sowohl Wirkungs- als auch Umsetzungsziele exemplarisch festgeschrieben (vgl. Tabelle 1). Wirkungsziele zielen auf die Veränderung zentraler Mobilitätsdaten und -kennziffern, Umsetzungsziele legen konkrete Handlungsansätze fest, die die qualitativen Ziele stützen und inhaltlich ausgestalten. Zentraler Ansatz ist hierbei die Konzentration auf wesentliche, gut messbare Indikatoren und zentrale Projekte, um den Aufwand der späteren Evaluation angemessen zu halten.

Zielkonzept



MEERBUSCH. MOBILITÄT GESTALTEN. KLIMANEUTRAL, INNOVATIV, GEMEINSCHAFTLICH.

lokal und regional angebunden	der Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	Stadt- und Mobilitätsentwicklung gemeinsam gedacht	smart und vernetzt mobil in Meerbusch	stadt- und umweltverträglich emissionsfrei unterwegs	gemeinschaftlich und lebenswert entwickelte Räume
die Anbindung Meerbuschs aus den bzw. in die umliegenden Kommunen insbesondere im ÖPNV und im Radverkehr sicherstellen und optimieren	ÖPNV-Angebote mit hoher Angebotsqualität, einfach und kostengünstig nutzbar weiterentwickeln	Stadtentwicklung primär entlang von starken Achsen des ÖPNV vorantreiben	Sharing Mobility ausbauen, Multimodalität fördern	Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebe verbessern	Barrierefreiheit im Verkehr verbessern, Mobilitätsangebote und Straßenräume insbesondere für junge und alte Menschen gestalten
(regionale) Schwer- und Lieferverkehre stadt- und umweltverträglich führen und abwickeln	Radverkehr ganzheitlich und intensiv fördern: Infrastruktur, Fahrradparken, Service und Kommunikation	Siedlungs- und Gewerbeflächen verkehrseffizient, multimodal und verträglich planen	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Verkehrsbedingte Emissionen (z.B. CO ₂ , Feinstaub, Lärm) kontinuierlich reduzieren	Aufenthaltsqualität, Generationengerechtigkeit und Klimafreundlichkeit von Straßen und Plätzen erhöhen
Qualitätsverbesserungen für den ÖPNV und den Radverkehr auf Verbindungen zwischen den Stadtteilen erreichen	zu Fuß gehen als sichere und komfortable Basismobilität etablieren und v.a. in den Zentren der Stadtteile sowie den Wohngebieten fördern	auto- und stellplatzreduzierte Stadtentwicklungsprojekte gestalten	Mobilitätsangebote einfach zugänglich machen, Mobilitätsmanagement vorantreiben, Entwicklungen kommunizieren	Emissionsfreiheit im öffentlichen Verkehr sowie im Lieferverkehr forcieren	subjektive wie messbare Verkehrssicherheit in Richtung Vision Zero erhöhen

Tabelle 1: Wirkungs- und Umsetzungsziele

Zielfeld	Wirkungs- und Umsetzungsziele
Lokal und regional angebunden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schaffung von hochwertigen ÖPNV-Verbindungen aus allen Stadtteilen zur Stadt-bahn sowie zum Bahnhof Osterath bis 2030 (Ziel: tagsüber alle 20 bis 30 Minuten) ➤ Schaffung eines besonders hochwertigen ÖPNV-Angebots auf den Hauptachsen bis 2030 (Ziel: tagsüber alle 10 Minuten)
Der Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stärkung des Anteils des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) am Modal Split auf mindestens 50-55% bis 2030 sowie mindestens 60% bis 2035 ➤ Stärkung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split auf Wegen unter 3 Kilometern Länge auf mindestens 70-75% bis 2030 sowie mindestens 80% bis 2035 ➤ Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens 25% bis 2030 und mindestens 40% bis 2035 ➤ Steigerung der Radverkehrsmengen an ausgewählten Zählstellen im Stadtgebiet um mindestens 75% bis 2030 und mindestens 100% bis 2035
Stadt- und Mobilitätsentwicklung gemeinsam gedacht	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Städtebauliche Entwicklung nur mit hochwertiger ÖPNV-Anbindung (Stadtbahn oder Bus 20-Minuten-Takt oder besser sowie eine Haltestelle in maximal 300 Metern Entfernung) bei allen neuen Entwicklungsprojekten ➤ Prüfung bei allen neuen Entwicklungsprojekten, ob eine autoarme städtebauliche Entwicklung realisiert werden kann ➤ Reduzierung der Pkw-Dichte auf unter 550 Pkw je 1.000 Einwohner:innen bis 2035
Smart und vernetzt mobil in Meerbusch	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einführung von mindestens zwei differenzierten, in allen Stadtteilen verfügbaren Verleihangeboten bis 2030, möglichst flächendeckende Ausweitung und Etablierung bis 2035 ➤ Steigerung des Nutzungsanteils von neuen Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Bikesharing, Scootersharing) auf 20 % bis 2030 sowie 33 % bis 2035 (mindestens „gelegentliche Nutzung“)

Stadt- und umweltverträglich emissionsfrei unterwegs	<ul style="list-style-type: none">➤ Weiterhin konsequente Einhaltung aller gültigen Luftschadstoffgrenzwerte sowie kontinuierliche Minderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung auf kommunalen und kreisangehörigen Straßen ab sofort➤ Steigerung des Anteils lokal emissionsfreier Fahrzeuge an allen in Meerbusch zugelassenen Fahrzeuge auf mindestens 33 % in 2035➤ Anvisierung eines 100 % lokal emissionsfreien Busverkehrs bis 2030 und Fuhrparks der Stadtverwaltung bis 2035
Gemeinschaftlich und lebenswert Räume entwickeln	<ul style="list-style-type: none">➤ Kontinuierliche anlassbezogene Rücknahme des Parkens privater Kfz im öffentlichen Straßenraum, dafür Ausweitung des Fahrradparkens sowie des Platzangebots für weitere Mobilitätsangebote ab sofort➤ Kontinuierliche Reduktion der Verletzten und Toten im Verkehr – Null Verkehrstote jährlich ab sofort und weniger als zehn Schwerverletzte jährlich bis 2030

3 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept leitet sich aus der Bestandsanalyse und insbesondere aus dem beschlossenen Zielkonzept ab. Sie gliedern die Themenbereiche des Maßnahmenkonzepts und zeigen erste Richtungen auf, um die aufgestellten Ziele zu erreichen. Die Wirkungs- und Umsetzungsziele sind dabei entscheidend für die Entwicklung und Intensität der Maßnahmen.

Insgesamt sind fünf verschiedene Handlungsfelder definiert:

- A. Fußverkehr und Aufenthaltsqualität**
- B. Radverkehr**
- C. ÖPNV und Sharing Mobility**
- D. Kfz-Verkehr, Parken und Wirtschaftsverkehr**
- E. Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit**

Die Handlungsfelder orientieren sich dabei an der klassischen Aufteilung auf die vier Verkehrsträger. Außerdem wurde ein weiteres fünftes Handlungsfeld mit dem Fokus auf die sogenannten „weichen“ Maßnahmen aufgenommen. Insgesamt werden die Handlungsfelder nicht isoliert betrachtet, sondern greifen stellenweise ineinander über: Teilweise gibt es Synergieeffekte und Abhängigkeiten zwischen den Handlungsfeldern und den jeweiligen Maßnahmen, die sich inhaltlich ver- oder überschneiden können.

Während der Maßnahmenkonzeption wurde stets darauf geachtet, alle Ortsteile Meerbuschs miteinzubeziehen. So gibt es Maßnahmen, die sich auf

konkrete Problemstellungen und Räume in den einzelnen Stadtteilen beziehen. Andere Maßnahmen wiederum können ortsübergreifend oder stadtteilverbindend angewendet werden; zum Teil sind Beispiele für Örtlichkeiten zur Anwendung angegeben.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden einen Pool, aus dem in den nächsten Jahren regelmäßig Maßnahmenpakete ausgearbeitet und im Nachgang wiederum politisch beschlossen werden sollen. Dieser Pool ist dabei nicht abschließend und kann in den nächsten Jahren der Umsetzung flexibel erweitert werden. Zur Erreichung der Ziele ist die Umsetzung der angegebenen Maßnahmen so weit wie möglich erforderlich. Dabei spielt die Evaluierung der Maßnahmen eine wichtige Rolle (siehe Evaluationskonzept).

Je Handlungsfeld werden im Folgenden die einzelnen Maßnahmen beschrieben. Dabei wird die textliche Maßnahmenbeschreibung teilweise durch Grafiken und/oder Karten konkretisiert.

A Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Das zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen möglich. Gleichzeitig ist das zu Fuß Gehen gesund, sichert die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte und nimmt vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft eine immer wichtigere Rolle ein. Eine Stadt lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Gastronomie und Tourismus.

Der Fußverkehr nimmt mit rund 21 % bereits einen signifikanten Anteil an den Wegen der Meerbuscher Bevölkerung ein. Dennoch wählen die Einwohner:innen Meerbuschs auf mehr als die Hälfte der Wege (51 %) zwischen 1 und 3 km den Pkw. Daher bestehen vor allem in Bezug auf die jeweiligen Stadtteilzentren Potenziale, das zu Fuß Gehen zu fördern.

Zentrale Handlungserfordernisse, die aus der Bestandsanalyse abgeleitet werden können, sind vor allem die Schaffung hochwertiger Fußwegeinfrastruktur in den bzw. in die Zentren (vgl. A1, A7), die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (vgl. A4, A5, A8, A9), ein Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr und parkenden Kfz sowie die barrierefreie Gestaltung bestehender Querungsanlagen und Knotenpunkte (vgl. A2, A3, A6).

Tabelle 2: Übersichtstabelle Handlungsfeld A

A	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität
A1	Schaffung attraktiver Fußwegeverbindungen in die Zentren mit hohen Qualitätsstandards
A1.1	Zentrum Büderich
A1.2	Zentrum Osterath
A1.3	Zentrum Lank-Latum
A1.4	Zentrum Strümp
A2	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von verkehrlichen und räumlichen Barrieren
A2.1	Bessere Querung von Hauptverkehrsstraßen
A2.2	Bessere Querung von Bahntrassen, Autobahnen und sonstigen Strukturen
A3	Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten
A4	Weitere Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
A5	Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Meerbuscher Stadtteilzentren
A5.1	Büderich: Aufwertung der Dorfstraße und des Dr. Franz-Schütz-Platzes
A5.2	Osterath: Aufwertung der Meerbuscher Straße / Hochstraße

A5.3	Lank-Latum: Aufwertung der Fußgängerzone Hauptstraße und bessere Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs
A5.4	Strümp: Aufwertung des Stadtteilzentrums Buschstraße
A6	Programm „Barrierefreies Meerbusch“
A7	Aufbau eines Wegweisungssystems für den Fußverkehr
A8	Abbau von Angsträumen und Gefahrenstellen
A9	Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt: Mehr Angebote zur Bewegung und mehr Grün im öffentlichen Raum

A1 Schaffung attraktiver Fußwegeverbindungen in die Zentren mit hohen Qualitätsstandards

Das zu Fuß Gehen als Basismobilität eines jeden Menschen ist in der Verkehrsplanung bis in die 2000er Jahre kaum als eigenständige Verkehrsart berücksichtigt und eher als „Sowieso-Verkehr“ betrachtet worden. Dabei macht die Fußwege in Meerbusch mit rund 21 % einen nicht unerheblichen Anteil am Verkehrsgeschehen aus. Auf der anderen Seite wird jedoch auch für kurze Wege häufig noch das Auto genutzt (> 50 % auf Wegen bis 3 km). Den Fußverkehr gilt es, aus verschiedenen Perspektiven deutlich zu stärken. In einer Stadt mit kurzen, komfortablen Wegen zwischen Wohnorten, Einkaufs- und Dienstleistungsstandorten, Stadtbahn-/SPNV-Haltestellen und weiteren öffentlichen Orten wird viel zu Fuß gegangen. Die Stadt wird belebt und als attraktiver wahrgenommen. Die Stärkung des Fußverkehrs bedeutet insbesondere auch eine bessere Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe für ältere und marginalisierte Personen. Diese sind häufig auf das zu Fuß Gehen angewiesen und benötigen einen hohen Grad an Barrierefreiheit und fußläufiger Erreichbarkeit.

Zu den wesentlichen Merkmalen der Fußverkehrsinfrastruktur zählt zunächst die ausreichende Gehwegbreite. Diese ist, gemäß der gängigen Regelwerke, mit mindestens 2,50 m bemessen (1,80 m freie Bewegungsfläche zzgl. Abständen zu Grundstücken und der Straße). Diese sollten nur in Ausnahmefällen unterschritten werden. Im Bestand weisen viele Fußwege jedoch grundsätzlich baulich diese Breiten nicht auf. Teilweise können sie aufgrund der historisch gewachsenen Straßenräume nicht hergestellt werden, an anderen Stellen wird die Gehwegbreite durch gestattetes oder illegales Parken auf dem Gehweg eingeschränkt. Weitere Gestaltungsmerkmale der Infrastruktur sind u. a. die Barrierefreiheit, die sichere Führung an Knoten und Querungen sowie zielgerichtet eingesetzte Komfortelemente.

Netzkonzeptionen für den Fußverkehr sind im Gegensatz zu solchen im Straßen- und Radverkehr oder im ÖPNV-Liniennetz eher die Ausnahme. Ein Fußwegenetz ist aufgrund des geringeren Bewegungsradius der zu Fuß Gehenden auch kleinräumiger sowie engmaschiger und daher nicht gesamtstädtisch, sondern mit starkem Bezug auf die Stadtteile und Stadtteilzentren umsetzbar.

Da für die Stadt Meerbusch aktuell kein eigenständiges Fußwegenetz vorliegt, zielt diese Maßnahme darauf ab, als Grundlage für dieses wichtige Achsen zu definieren, die über den sowieso für den Fußverkehr wesentlichen Bereich der Stadtteilzentren hinaus vernetzende Funktion haben. Hier gilt es, möglichst umwegefremde, schnelle und sichere Fußwegeverbindungen bereitzustellen. Diese sollen Fußwege von hoher Qualität aus den Wohnbereichen in die jeweiligen Zentren der Stadtteile anbieten, um so den Fußverkehr auf kurzen, lokalen Wegen deutlich zu fördern und die Erreichbarkeit der dortigen öffentlichen Einrichtungen und weiteren Ziele zu stärken. Eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten trägt dazu bei, Prioritäten zu setzen und Komfortelemente möglichst sinnvoll einzusetzen.

Zu den Grundprinzipien dieser attraktiven Fußwegeverbindungen sollten zählen:

- Eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m, an Geschäftsstraßen mit Warenauslagen, Außengastronomie und Ähnlichem deutlich mehr
- Eine vollständige Barrierefreiheit entsprechend der aktuell geltenden Standards im Längs- und Querverkehr
- Komfortable Straßenquerungen durch barrierefrei hergestellte Querungshilfen (wo möglich FGÜ, sonst Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, großzügig freigehaltene Seitenräume)
- Wegweisung (siehe auch A7)

- Komfortelemente (v. a. auf Haupttrouten): Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen (empfohlen alle 200 m), gute Beleuchtungssituation, Einsehbarkeit der Strecke, ggf. Spielpunkte für Kinder etc.
- Taktile Trennung an getrennten Fuß- und Radwegen im Seitenraum

Die Kosten für eine Umsetzung der Netze bzw. Anpassung von Fußverkehrsanlagen/Straßenräumen sind auf der Flughöhe des gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts meist schwer im Voraus zu schätzen. Verschiedene Faktoren wie Materialkosten und deren Preisentwicklung, die lokalen Verhältnisse (Kanäle, Beschaffenheiten des Bodens etc.) sowie Ausführungskosten (Bauunternehmen) können schnell ändern, wie in jüngster Vergangenheit zu beobachten, oder setzen eine genauere Prüfung der örtlichen Gegebenheiten voraus, welche zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht geleistet werden kann. Dies gilt auch für viele weitere infrastrukturelle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts.

Förderprogramme dagegen sind oft über mehrere Jahre angelegt und können daher bei der Planung der Maßnahmen zu Hilfe genommen werden. Für die Fußverkehrsförderung, konkret auch für die bauliche Verbesserung von Haupt- und Nebenverbindungen, gibt es aktuell u.a. folgende Förderungsrichtlinien und deren Gegenstände (nicht abschließend):

- Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah)
 - Bau- und Ausbaivorhaben, grundlegende Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität welche sicheren Fußverkehr gewährleisten oder eine Verlagerung vom MIV hin zum Fußverkehr umsetzen
- Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)
 - Vorhaben, die geeignet sind, einen sicheren und leistungsfähigen Straßenverkehr zu gewährleisten, die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen sowie den Verkehrsfluss zu verbessern (im Kontext des Fußverkehrs zu prüfen bzw. bei gesamthaften Sanierungen/Neubauten anwendbar)

In den nachfolgenden Maßnahmen werden Vorschläge und Empfehlungen für die Verbesserung der Haupt- und Nebenverbindungen im Fußverkehr für die Ortsteile Büberich, Osterath, Lank-Latum und Strümp dargestellt.

A1 Schaffung attraktiver Fußwegeverbindung in die Zentren mit hohen Qualitätsstandards

A1.1 Zentrum Büderich

In Büderich werden die nachfolgend angeführten Verbindungen als besonders bedeutsam herausgestellt und können auch der Karte entnommen werden. Dazu ist, sofern vorhanden, der grundsätzliche Handlungsbedarf je Route angegeben, welcher sich bei genauerer Untersuchung auch noch erweitern oder ändern könnte und daher nicht abschließend ist. Insbesondere die Herstellung bzw. Freihaltung der 2,50 m Gehwegbreite sowie die taktile Trennung zum Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen sind zu prüfen.

Haupttrouten:

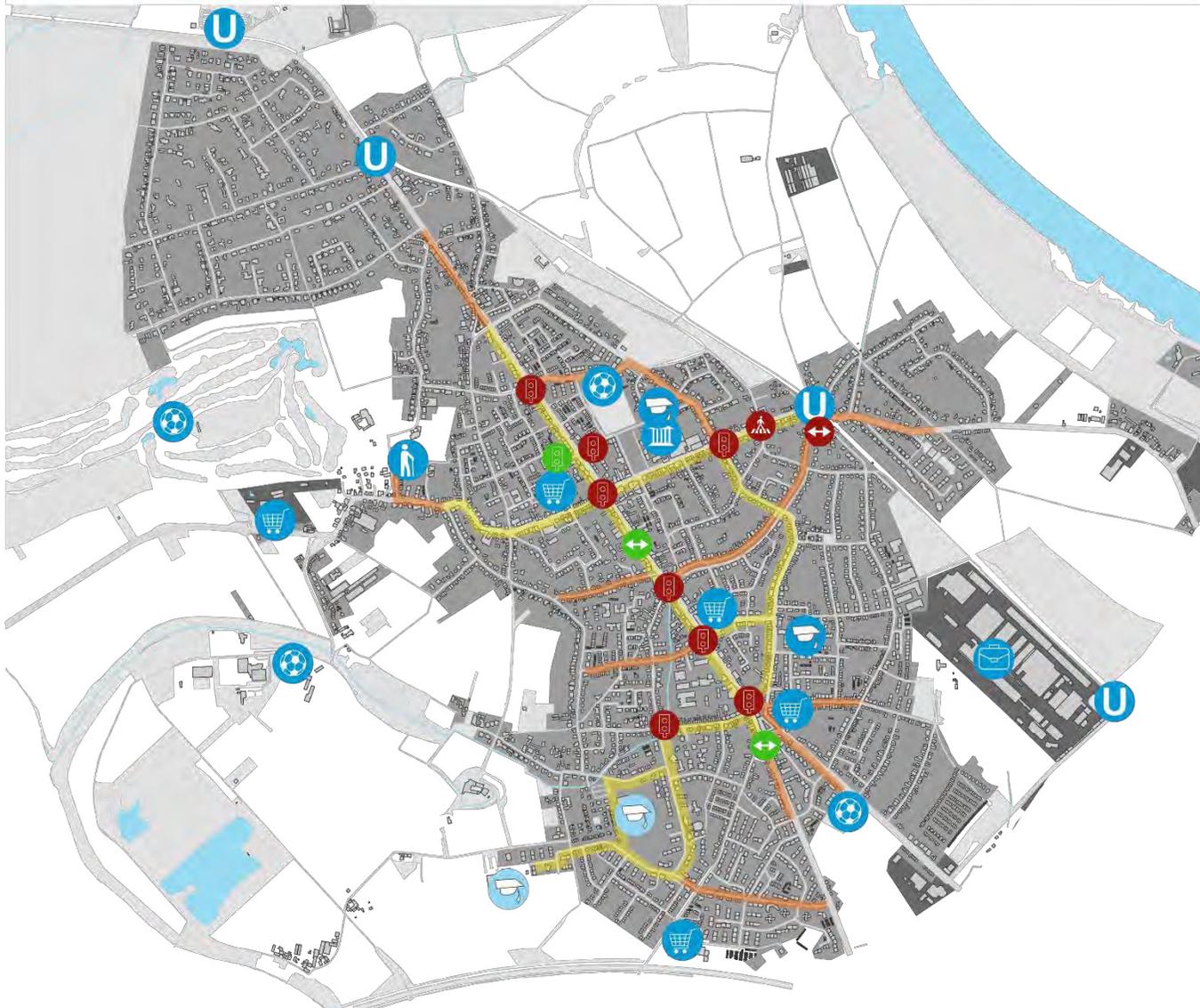
- Am Frohnhof
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Anton-Holtz-Straße
 - Knoten Karl-Arnold-Straße: barrierefreier Ausbau
 - Radverkehr auf der Fahrbahn führen, im Seitenraum nur Fußverkehr
- Dorfstraße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
 - FGÜ: barrierefreier Ausbau
- Düsseldorfer Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau, Prüfung der Querungszeiten an den LSA (vgl. auch Maßnahme A3)
 - taktile Trennung zum Radverkehr
- Karl-Arnold-Straße
 - Fahrradstraße: Rückbau des Radwegs im Seitenraum/einheitliche Pflasterung des Gehwegs
- Ligusterweg
- Lortzingstraße

- Moerser Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau, Prüfung der Querungszeiten an den LSA (vgl. auch Maßnahme A3)
 - Taktile Trennung zum Radverkehr
- Necklenbroicher Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Neusser Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Niederdonker Straße
 - Rückbau des Radwegs im Seitenraum/einheitliche Pflasterung des Gehwegs
 - Grünschnitt der im Seitenbereich aufkeimenden Vegetation
- Witzfeldstraße
 - Knotenpunkte und Fuß-LSA: barrierefreier Ausbau
 - Sitzgelegenheiten

Nebenrouten:

- Brühler Weg
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Im Bachgrund
- Laacher Weg
 - Knoten Lerchenweg: Barrierefreier Ausbau der Querung an der Fahrbahnverengung
- Moerser Straße
 - Nördlicher Teil: Prüfung einer neuen Querungsmöglichkeit zw. Brühler Weg und Hildegundisallee (z. B. Höhe am Breil)
- Necklenbroicher Straße

- FGÜ: barrierefreier Ausbau
 - Neusser Straße
 - Niederlöricker Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
 - Oststraße
 - Barrierefreier Ausbau FGÜ
 - Einhaltung ausreichender Gehwegbreiten trotz Sondernutzung
 - Poststraße
 - Knoten Am Fronhof: barrierefreier Ausbau Querungshilfen
- Schackumer Straße



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Büderich Fußverkehrsanlagen

Haupt-/Nebenrouten

-  Hauptroute
-  Nebenroute

bestehende Querungshilfen (barrierefrei/nicht barrierefrei)

-   LSA
-   FGÜ
-   Mittelinsel

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

-  Arbeitsplatzkonzentration
-  U-Bahn
-  Dienstleistung / Handel
-  Grundschule
-  Weiterführende Schulen
-  Sport und Freizeit
-  Öffentliche Einrichtung
-  Pflege- /Seniorenheim

A1.2 Zentrum Osterath

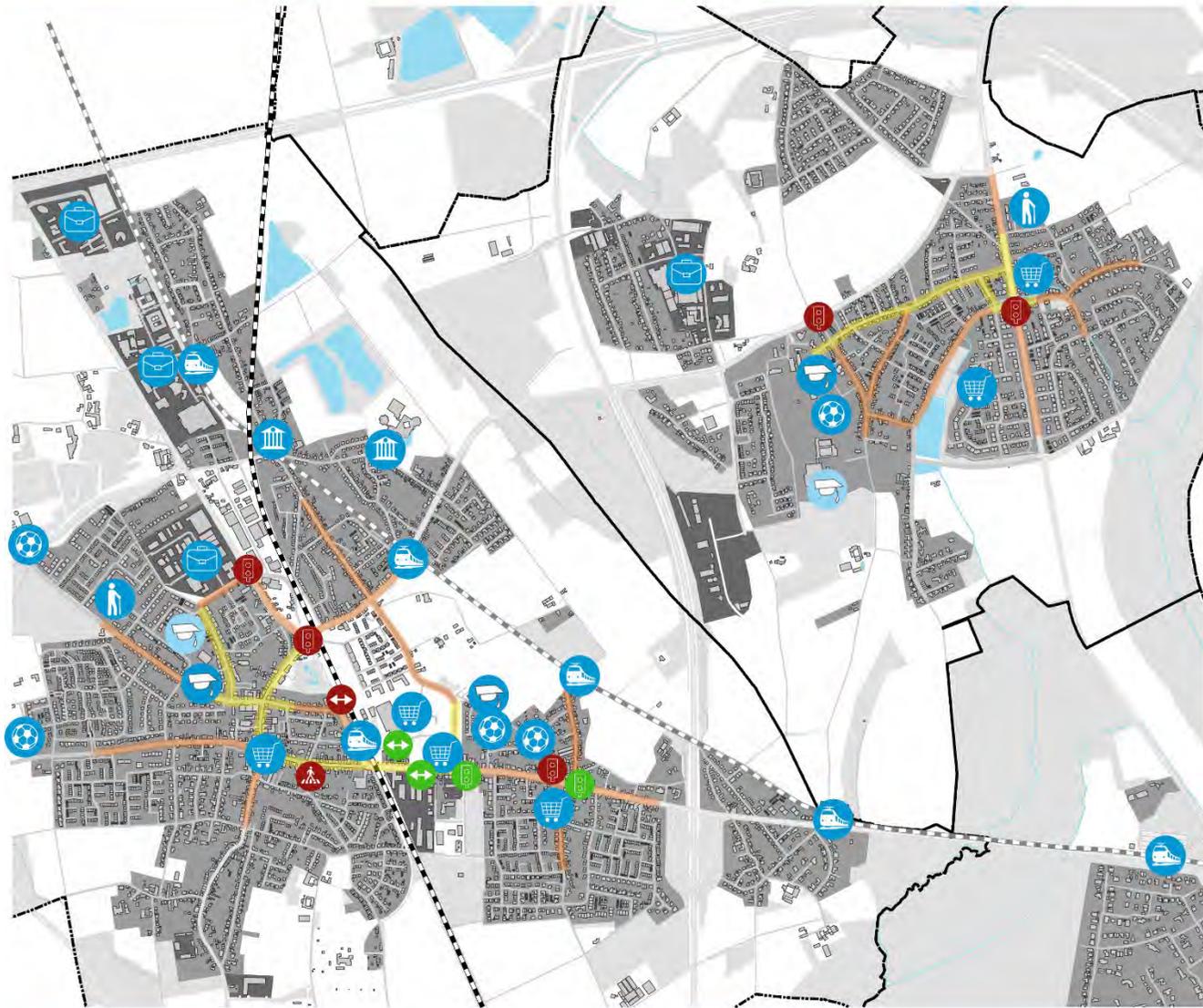
In Osterath werden die nachfolgend angeführten Verbindungen als besonders bedeutsam herausgestellt. Dazu ist, sofern vorhanden, der grundsätzliche Handlungsbedarf je Route angegeben, welcher sich bei genauerer Untersuchung auch noch erweitern oder ändern könnte und daher nicht abschließend ist. Insbesondere die Herstellung bzw. Freihaltung der 2,50 m Gehwegbreite sowie die taktile Trennung zum Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen sind zu prüfen.

Hauptrouten:

- Bommershöfer Weg
 - Sensibilisierung der Geschäfte zu Auswirkungen von Auslagen und Schildern/Tafeln auf die Gehwegbreite
- Fröbelstraße
- Hochstraße
 - KnotenTheodor-Heuss-Str / Bommershöfer Weg: barrierefreier Ausbau
- Meerbuscher Straße
 - Querungen: barrierefreier Ausbau
 - Knoten Neusser Feldweg: barrierefreier Ausbau
- Theodor-Heuss-Straße
- Winklerweg

Nebenrouten:

- Bahnhofsweg
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Bommershöfer Weg
- Comeniusstraße
- Erschsträßchen
- Ivangsweg
- Kaarster Straße
- Kamperweg
- Kapellenstraße
- Krefelder Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Meerbuscher Straße
- Neusser Feldweg
- Strümper Straße (inkl. Bahnunterführung)
- Theodor-Heuss-Straße
- Wienenweg
- Willicher Straße
- Winklerweg



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Osterath/Strümp Fußverkehrsanlagen

Haupt-/Nebenrouten

- Hauptroute
- Nebenroute

Querungshilfen (barrierefrei/nicht barrierefrei)

- ⬆ ⬆ LSA
- ♿ ♿ FGÜ
- ↔ ↔ Mittelinsel

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

- 📁 Arbeitsplatzkonzentration
- U U-Bahn
- 🛒 Dienstleistung / Handel
- 🎒 Grundschule
- 🎒 Weiterführende Schulen
- ⚽ Sport und Freizeit
- 🏛️ Öffentliche Einrichtung
- 👤 Pflege- /Seniorenheim



A1.3 Zentrum Lank-Latum

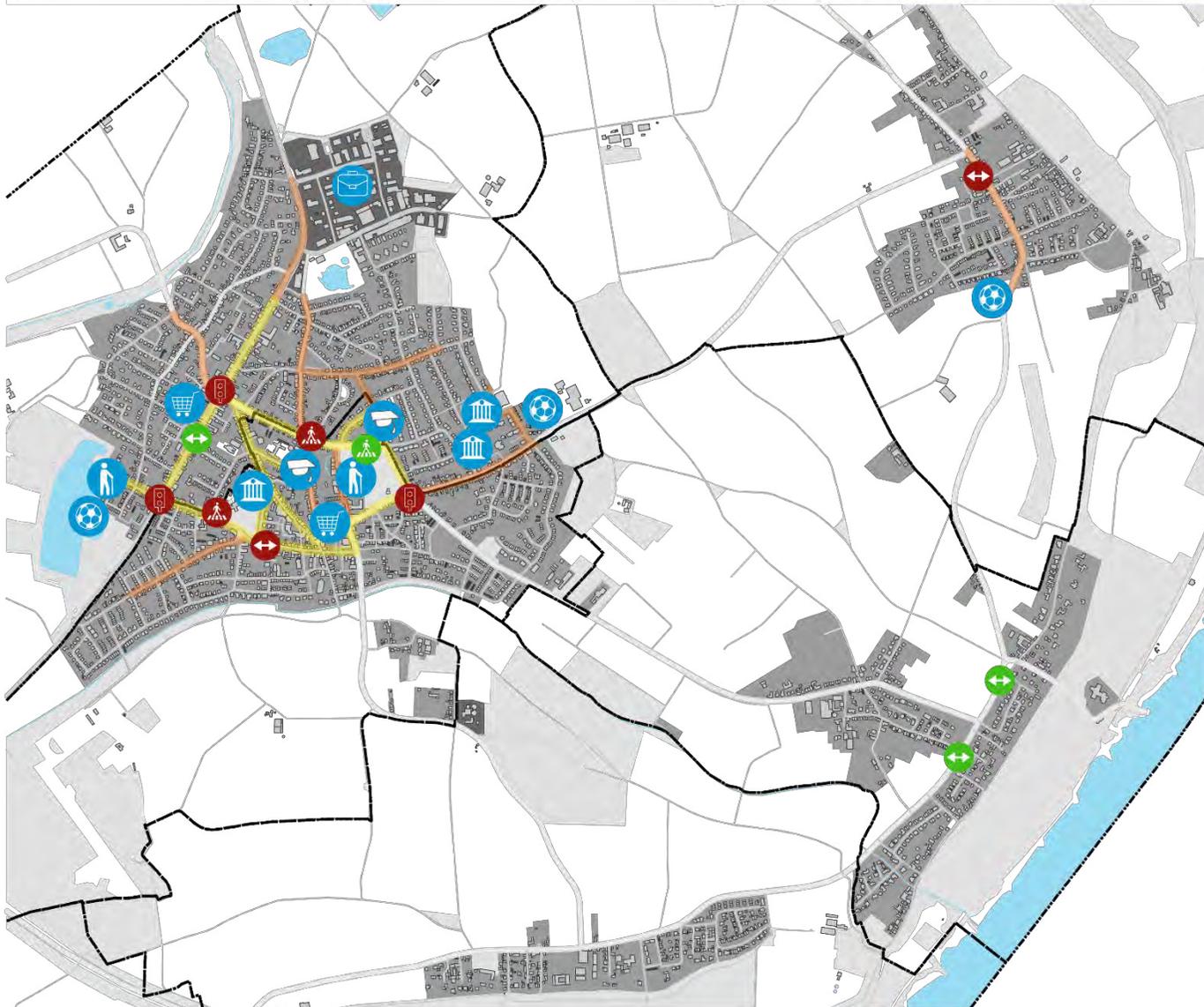
In Lank-Latum werden die nachfolgend angeführten Verbindungen als besonders bedeutsam herausgestellt. Dazu ist, sofern vorhanden, der grundsätzliche Handlungsbedarf je Route angegeben, welcher sich bei genauerer Untersuchung auch noch erweitern oder ändern könnte und daher nicht abschließend ist. Insbesondere die Herstellung bzw. Freihaltung der 2,50 m Gehwegbreite sowie die taktile Trennung zum Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen sind zu prüfen.

Hauptroutes:

- Am Latumer See
- Claudiusstraße
 - Knotenpunkte/Querungen: barrierefreier Ausbau
- Gonellastraße
 - Querungen: barrierefreier Ausbau
- Hauptstraße
- Im Schieb
- Josef-Tovornik-Straße
- Kaiserswerther Straße
- Kemperallee: Schulwegsicherheit (Schulstraße)
- Mathias-von-Hallberg-Straße
- Rheinstraße
 - Prüfung der Radwegebenutzungspflicht und Einrichtung beidseitiger Radinfrastruktur zur Entlastung der Seitenräume
- Uerdinger Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau

Nebenroutes:

- Bismarkstraße
- Gonellastraße
- Mühlenstraße
- Nierster Straße
 - Prüfung der Radwegebenutzungspflicht und Einrichtung beidseitiger Radinfrastruktur zur Entlastung der Seitenräume (bedingt Wegfall von Parkplätzen)
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
- Stratumer Straße
- Uerdinger Straße
- Wasserstraße
- Wittenberger Straße



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Lank-Latum und Rheingemeinden
Fußverkehrsanlagen

Haupt-/Nebenrouten

-  Hauptroute
-  Nebenroute

Querungshilfen (barrierefrei/nicht barrierefrei)

-   LSA
-   FGÜ
-   Mittelinsel

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

-  Arbeitsplatzkonzentration
-  U-Bahn
-  Dienstleistung / Handel
-  Grundschule
-  Weiterführende Schulen
-  Sport und Freizeit
-  Öffentliche Einrichtung
-  Pflege- /Seniorenheim

A1.4 Zentrum Strümp

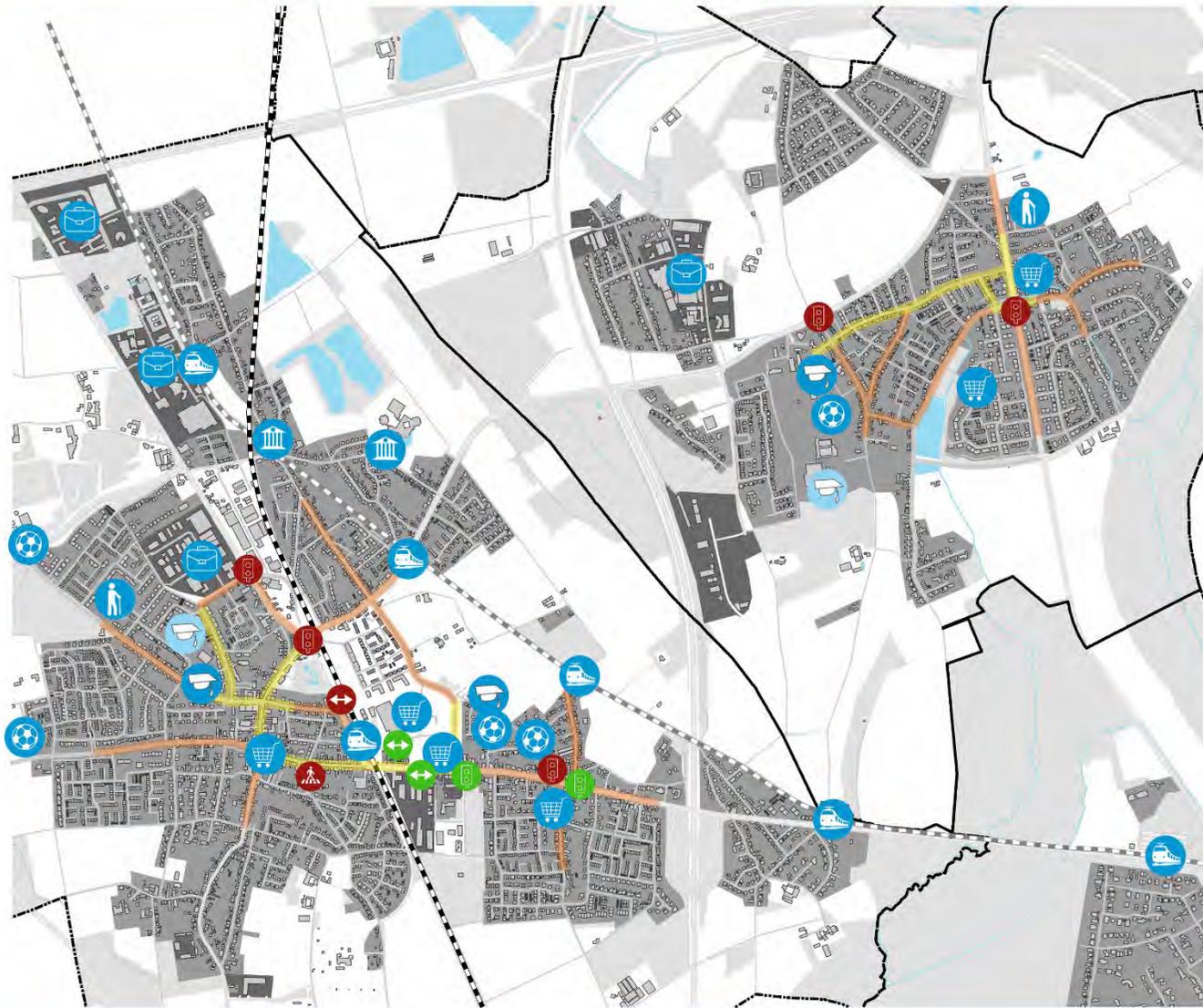
In Strümp werden die nachfolgend angeführten Verbindungen als besonders bedeutsam herausgestellt. Dazu ist, sofern vorhanden, der grundsätzliche Handlungsbedarf je Route angegeben, welcher sich bei genauerer Untersuchung auch noch erweitern oder ändern könnte und daher nicht abschließend ist. Insbesondere die Herstellung bzw. Freihaltung der 2,50 m Gehwegbreite sowie die taktile Trennung zum Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen sind zu prüfen.

Hauptrouten:

- Am Kapellengraben
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau
 - Prüfung Wegnahme bzw. Versatz der Poller im Seitenraum für breiteren Gehweg
- Auf der Garth
- Buschstraße
 - Knoten Am Kapellengraben/Am Haushof: barrierefreier Ausbau
- Paul-Jülke-Straße
- Xantener Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau

Nebenrouten:

- Auf dem HahnBuschstraße
- Mönkesweg
- Schloßendweg
- Strümper Berg
- Xantener Straße
 - Knotenpunkte: barrierefreier Ausbau



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Osterath/Strümp Fußverkehrsanlagen

Haupt-/Nebenrouten

- Hauptroute
- Nebenroute

Querungshilfen (barrierefrei/nicht barrierefrei)

- ⬆ ⬆ LSA
- ♿ ♿ FGÜ
- ↔ ↔ Mittelinsel

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

- 📁 Arbeitsplatzkonzentration
- U U-Bahn
- 🛒 Dienstleistung / Handel
- 🎒 Grundschule
- 🎒 Weiterführende Schulen
- ⚽ Sport und Freizeit
- 🏛️ Öffentliche Einrichtung
- 👤 Pflege- /Seniorenheim



A2 Verbesserung von Querungsmöglichkeiten von verkehrlichen und räumlichen Barrieren

Der Fußverkehr ist aufgrund seiner geringen Geschwindigkeit und kurzen Wegedistanzen besonders umwegsensibel. Das Stadtgebiet der Stadt Meerbusch weist verschiedene Barrieren auf, die für den Fußverkehr oft nur an speziell dafür eingerichteten Querungsstellen überwunden werden können. Diese stellen sich als verkehrliche (z. B. Autobahnen, hoch belastete Hauptverkehrsstraßen, Gleiskörper) und räumliche (z. B. Gewässer) Barrieren dar. Das Ziel sollte sein, dass vor allem Hauptverkehrsstraßen dort, wo notwendig, möglichst umwegfrei, und darüber hinaus in bebauten Gebieten mindestens alle 200 Meter gesichert gequert werden können, ansonsten steigt das Risiko des „wildem“ Querens deutlich an. Für Knotenpunkte sollte gelten, dass diese an allen Knotenpunktarmen mit Gehweganbindung gequert werden können, sodass keine Umwege oder Mehrfachquerungen erforderlich sind. Auch für weitere Hindernisse sollte gelten, dass diese, wo notwendig, möglichst umwegfrei überwunden werden können.

Für die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten dieser Barrieren wird ein Maßnahmenprogramm erarbeitet, welches allgemeine, aber auch ortsspezifische Empfehlungen zur Einrichtung neuer sowie die Aufwertung bestehender Querungsmöglichkeiten in Meerbusch enthält. Folgenden Punkte sollen dabei u. a. im Programm berücksichtigt werden:

- Ausbaustandard/Barrierefreie Gestaltung
- Trennung vom/Führung mit dem Radverkehr
- Vorgezogene Seitenräume (an markanten Punkten im Nebennetz)
- Angsträume

Potenzielle Standorte sind im Detail auf die räumlichen, technischen und verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen. Die in Frage kommenden Optionen müssen abgewogen werden und die Planung und Umsetzung soll nach aktuellen Regelwerken durchgeführt werden. Gegebenenfalls können Fördermittel akquiriert werden.

A2.1 Bessere Querung von Hauptverkehrsstraßen

Die Querung von Hauptstraßen mit höherer Verkehrsbelastung unterscheidet sich von den weiteren Barrieren, da diese fast ausschließlich plangleich stattfindet. Insbesondere an diesen sind geeignete Querungsmöglichkeiten notwendig, um den Querungsbedarf des Fußverkehrs verkehrssicher abzuwickeln. Bestehende Querungsanlagen, wie Mittelinseln, Fußgänger-Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege, erleichtern in Meerbusch bereits die Überquerung dieser Straßen und Knotenpunkte und mindern die Barrierewirkung, entsprechen aber teilweise nicht (mehr) den aktuellen Standards der Barrierefreiheit. Durch die Optimierung der bestehenden sowie Neubau von Querungsmöglichkeiten wird die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden, insbesondere der mobilitätseingeschränkten Personen, erhöht. Querungen sollten etwa alle 200 Meter vorhanden sein. In einer ersten Prüfung konnten Abschnitte auf dem nördlichen Bereich der Moerser Straße in Meerbusch und der östliche Bereich der Meerbuscher Straße sowie die Strümper Straße in Osterath identifiziert werden, auf die dies nicht zutrifft. Die Uerdinger Straße ist hier im Gegenzug bereits positiv hervorzuheben. Auch auf der Xantener

Straße ermöglicht eine Querungshilfe eine bessere Erreichbarkeit des Einzelhandels.

Prioritär sind folgende Stellen im Stadtgebiet auf eine verbesserte Durchlässigkeit für den Fußverkehr zu prüfen:

- Meerbuscher Str./Moerser Str. (Bahnübergang Haus Meer)
- Moerser Straße / Düsseldorfer Straße / Neusser Straße / Römerstraße
- Düsseldorfer Straße/ Neusser Straße/ Anton-Holtz-Straße
- Meerbuscher Straße östlich der Bahngleise
- Strümper Straße
- Schloßstraße: Querungshilfe Höhe Ende Falkenweg / Carnol Garage, hier deutet ein Trampelpfad erhöhten Querungsbedarf bereits an

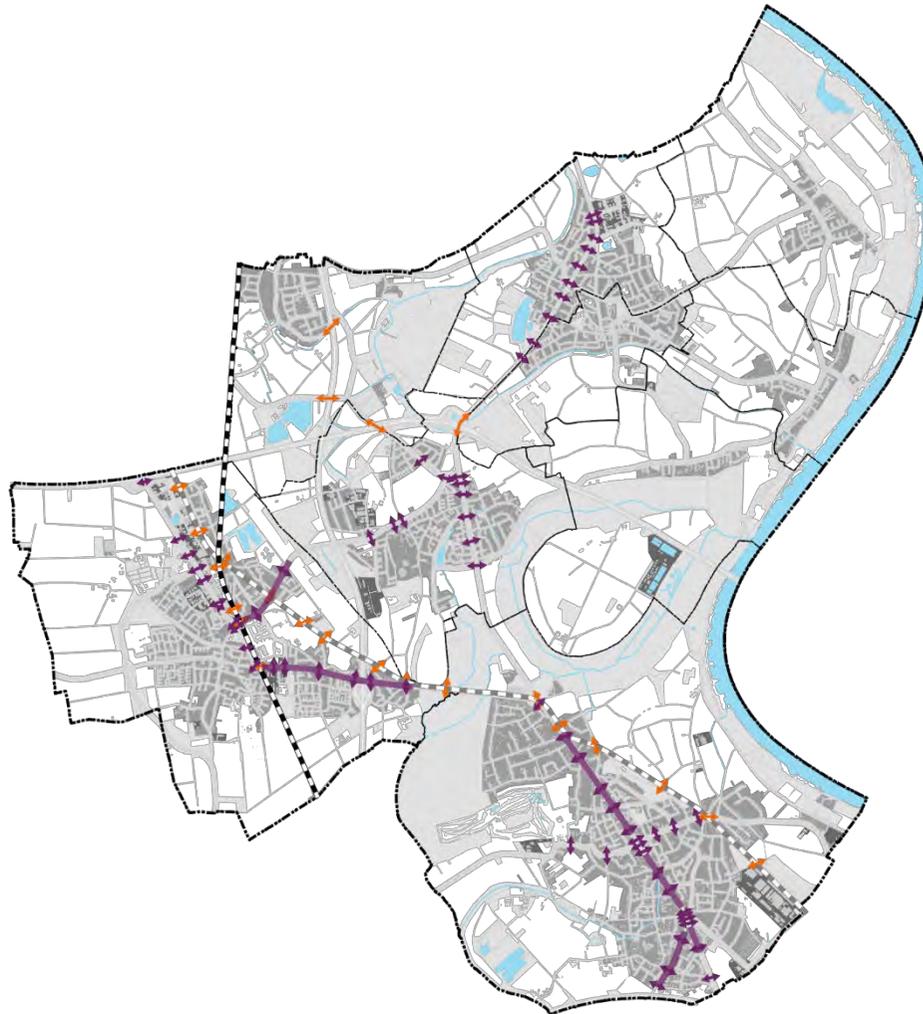
A2.2 Bessere Querung von Bahntrassen, Autobahnen und sonstigen Strukturen

Autobahnen, Bahntrassen und sonstige Strukturen (z. B. Gewässer) erfordern meist einen höheren baulichen sowie Sicherungsaufwand. Oft können Querungen nur in Form von Brücken, Unterführungen oder speziellen Querungen (z.B. beschränkte Bahnübergänge) hergestellt werden. Diese sind besonders wegen ihrer eingeschränkten Erweiterungsmöglichkeiten und hohen Kosten auf einen Kompromiss zwischen allen Verkehrsteilnehmenden angewiesen, welcher die einzelnen Ansprüche bestmöglich vereint. Zur Verbesserung der Querung vor allem für den Fußverkehr, sollen die vorhandenen Durchlässe vor allem situativ geprüft und gegebenenfalls entsprechend angepasst werden, zum Beispiel im Rahmen von Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen.

Die geplante Verlängerung der Düsseldorfer Stadtbahnlinie U 81 soll u. a. mit einer neuen Rheinquerung realisiert werden. Der genaue Verlauf dieser Querung steht noch nicht konkret fest, wird voraussichtlich jedoch teilweise auf Meerbuscher Stadtgebiet verlaufen. Die Stadt Meerbusch sollte sich bei einer Brückenlösung für eine ausreichende Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs (grundsätzliche Berücksichtigung, direkte und komfortable Wegeführungen, ausreichende Breiten etc.) einsetzen. Hier können sich Potenziale ergeben, den Bereich der Düsseldorfer Messe bzw. das Stadion auch fußläufig aus Büberich erreichbar zu machen.

Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

*Durchlässigkeit von Infrastrukturen
für den Fußverkehr*



-  Durchlässe gesamtstädtische Barrieren
-  Querungen Hauptverkehrsstraßen
-  Erhöhter Querungsbedarf,
Prüfung weiterer Querungsstellen
(Abstand maximal 200 m)

A3 Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten

Zu einer aktiven Fußverkehrsförderung in Meerbusch gehört auch eine angemessene Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs im Straßenraum allgemein sowie an den Knotenpunkten. Es sollte strategisch überlegt werden, ob die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs bzw. der Kfz-Verkehrsfluss gerade in bebauten, zentralen Bereichen weiterhin die Planungsprämisse darstellen soll oder ob nicht auch längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr zugunsten einer sicheren und bestenfalls auch komfortablen Querung für zu Fuß Gehende in Kauf genommen werden können. Diese Überlegungen fördern so nicht nur den Fußverkehr an sich, sondern sind ein zentraler Baustein einer inklusiven Mobilitätsplanung. Insbesondere für ältere und körperlich eingeschränkte Menschen ist die Querung von Straßen eine der Hauptelemente, die verbessert werden kann.

Hierzu wird eine **Prüfung von Verlängerungen der Freigabezeiten für den Fußverkehr** vorgeschlagen. In den Richtlinien für Signalanlagen der FGSV (RiLSA) ist eine Spanne für die Querungsgeschwindigkeit von zu Fuß Gehenden zwischen 1,0 bis 1,5 m/s angegeben. Der Regelwert geht von 1,2 m/s aus. An etwa 70 % der Lichtsignalanlagen (LSA) in Meerbusch wird der niedrigere Wert von 1,0 m/s bereits berücksichtigt (u. a. auf Schulwegen), hier sollte – vor allem im Rahmen der Aufwertung der Haupt- und Nebenrouten – eine Ausweitung auf weitere LSA geprüft werden. Durch Einsatz dieses Wertes als Meerbuscher Regelwert entstehen längere Freigabezeiten im Fußverkehr. Dies führt zu einem höheren Komfort für zu Fuß Gehende sowie einer höheren Anzahl an querenden Personen pro Ampelphase. Außerdem haben mobilitätseingeschränkte Personen durch mehr Querungszeit ein angenehmeres Querungsgefühl. Die verkehrssichere Abwicklung anderer Verkehrsträger ist dabei zu gewährleisten.

Für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung soll **grundsätzlich auf Anforderungs-LSA verzichtet und generell Freigabezeiten für den Fußverkehr eingeplant** werden. Vor allem an größeren Knotenpunkten gilt es, **alle Furten zu sichern** (nach

Möglichkeit mittels LSA oder FGÜ) und möglichst **eine Querung in einem Zug zu ermöglichen**. Ebenso müssen gewünschte Vereinfachungen für den ÖPNV und Radverkehr in die Planungen miteinbezogen werden. Daher empfiehlt sich eine gebündelte Untersuchung für bestimmte Straßen, Straßenabschnitte oder Ortsteile (Bsp. Moerser/Düsseldorfer Straße in Büderich).

Die nachfolgenden Standorte mit Anforderungs-LSA für den Fußverkehr müssen in den nächsten Jahren erneuert werden. In diesem Zuge sollte geprüft werden, ob diese durch Fußgängerüberwege oder alternative Querungshilfen ersetzt werden können:

- Brühler Weg (Höhe Friedhof)
- Bömmershofer Weg (Höhe Osterath Arkaden)
- Hauptstraße (Höhe KiTa St. Stephanus)
- Kaarster Straße Höhe Schwertgesweg

A4 Weitere Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Die Wohnumfelder in Meerbusch sind weitgehend verkehrsberuhigt, also Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche oder, wie in Osterath, gar weitestgehend autofrei. Es gibt jedoch auch noch Wohnumfelder, insbesondere solche aus den 1950er-1970er Jahren, wo zum Teil noch Tempo 50 erlaubt ist und/oder breite Straßenräume vorherrschen und „Durchschussmöglichkeiten“ für Kfz bestehen (z. B. in Bösinghoven, aber auch Büberich und Strümp). Die Stadt Meerbusch hat 2018/2019 die konzeptionelle Umwandlung von Tempo 50 zu Tempo 30 und Verkehrsberuhigung geprüft. Dort wo noch keine Umsetzung erfolgen konnte, gibt es noch keine Möglichkeit im Rahmen der Straßenverkehrsordnung, bzw. es gab bislang andere Gründe, die dem entgegenstanden. Die noch nicht geprüften oder sich in Prüfung befindenden Abschnitte sollen weiter untersucht werden. Zusätzlich sollen folgende weitergehende Maßnahmen geprüft werden.

Die grundlegende Installation von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, vor allem auf Straßen im Wohnumfeld, soll seitens der Stadt weiterverfolgt werden. Neben kostenintensiveren tiefbaulichen Lösungen, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage kommen, gibt es auch **einfache und flexible Maßnahmen** für Bestandsstraßen, die schneller umgesetzt werden und im Problemfall wieder abgeändert oder rückgängig gemacht werden können (z. B. Fahrbahn-/Bodenmarkierungen, Fahrspurverengung, Bodenschwellen, Straßenraummöblierung, Begrünung).



Links: Fahrbahnverengung durch temporäre Blumenkübel, Mannheim; Rechts: Aufpflasterung Kreuzung in Wohngebiet, Rangendingen (Quelle: eigene Aufnahmen)



Vorgezogene Seitenräume und Verschmälerung überdimensionierter Fahrbahnen und Kreuzungsbereiche zur Verkehrsberuhigung (Quelle: eigene Aufnahmen)

Zu weiteren möglichen Maßnahmen gehören die **Aufpflasterung von Fahrbahnen an Quartierseingängen oder Kreuzungsbereichen in Quartieren**, der verstärkte Einsatz von **vorgezogenen Seitenräumen** bzw. „Gehwegnasen“ oder auch die **gezielte Anordnung von Parkständen** als bremsendes Element (welches jedoch die

Sicht- und Querbarkeit für zu Fuß Gehende wiederum einschränkt). Auch eine **verstärkte Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen** dient der Verkehrsberuhigung und stärkt die Aufenthaltsfunktion im direkten Wohnumfeld. So werden in den verkehrsberuhigten Bereichen normalerweise Mischverkehrsflächen hergestellt, die eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmenden vorsehen und eine gegenseitige Rücksichtnahme forcieren. Im verkehrsberuhigten Bereich ist das Parken nur in dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Dies kann bei der Gestaltung der Verkehrsberuhigung zur Steuerung des ruhenden Verkehrs genutzt werden. Nachfolgend sind einige zur Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu prüfende Bereiche angeführt:

- Josef-Werres-Straße und weitere Straßen in Bösinghoven: (temporäre) Fahrbahnverengung z. B. im Bereich der dortigen Kita
- Josef-Kohtes-Straße und Seitenstraßen: sinnvoll wäre die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich, dies würde jedoch einen Vollausbau bedeuten. Eine weitere Option ist die Einrichtung einer Einbahnstraße. Mögliche Umwegverkehre sind zu beachten.
- Lortzingstraße/Witzfeldstraße: Punktuelle Verengungen (z. B. vorgezogene Seitenräume, „Gehwegnasen“), siehe hierzu auch die Fußverkehrs-Haupttrouten (vgl. A1)
- Auf der Gath (nördlicher Abschnitt): Punktuelle Verengungen, Fahrradstraße
- Gonellastraße: Einrichtung einer Einbahnstraße ortsaußwärts, ggf. punktuelle Verengungen, Prüfung der Situation für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Wohngebiet Brucknerstraße: sinnvoll wäre die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich, dies würde jedoch einen Vollausbau bedeuten. Ggf. ist eine Zone 20 möglich.
- Wohngebiet Alt Schürkesfeld: Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich
- Karl-Borromäus-Straße: Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Kolpingstraße und Nordstraße

A5 Stärkung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität in den Meerbuscher Stadtteilzentren

Die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums trägt zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schafft Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus. Attraktive Stadtteilzentren fördern den heimischen Einzelhandel und wirken sich positiv auf die Identität mit Stadt und Stadtteil aus. Belebte und attraktiv gestaltete Räume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen den Konsum, die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Gerade das sogenannte „Flanieren“, Schaufensterbummeln und Spaziergehen – was essenziell für lokalen Handel und Gastronomie ist – ist durch die motorisierte, schnelle Mobilität zunehmend in den Hintergrund gerückt. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehrwert“ einer Stadt aus. Dieser kommt jedoch nicht zum Tragen, wenn öffentliche Räume monofunktional auf motorisierte Verkehrsmittel

ausgelegt sind und bei Straßen die Erfordernisse des Kfz-Verkehrs im alleinigen Vordergrund stehen.

Die polyzentrale Stadtstruktur Meerbuschs weist mehrere Ortsteile mit unterschiedlichem Charakter vor. Hier können teils gut, teils weniger gut funktionierende Stadtteilzentren oder Ansätze solcher wahrgenommen werden. Diese gilt es, anhand ihrer individuellen Voraussetzungen weiterzuentwickeln und durch zugeschnittene Maßnahmen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität zu erhöhen. Das Maßnahmenspektrum reicht dabei von kleinen Einzelaspekten (bspw. mehr/bessere Sitz- und Spielgelegenheiten) bis hin zu großen, baulichen Projekten (Verkehrsberuhigung, Straßen- und Platzgestaltungen), die ggf. erst mittel- oder langfristig realisiert werden können. Hier können allerdings mit temporären Formaten und/oder Verkehrsversuchen bereits neue Situationen erprobt werden.

A5 Stärkung der Attraktivität und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Zentren

A5.1 Büderich: Aufwertung der Dorfstraße und des Dr. Franz-Schütz-Platzes

Der Dr. Franz-Schütz-Platz ist die größte Freifläche im Zentrum von Büderich. Sie wird dauerhaft als öffentlicher Parkplatz sowie gelegentlich als Veranstaltungsfläche genutzt. Das vorgehaltene Angebot an Parkständen wird in diesem Umfang nicht benötigt (Höchstauslastung von 52 % im Rahmen der Erhebungen zum Mobilitätskonzept). Hier gilt es zu erörtern, in welchem Umfang eine vollversiegelte Parkplatzfläche im Büdericher Zentrum vorgehalten werden muss. Durch die Reduzierung des Parkplatzangebotes ergeben sich Möglichkeiten alternativer Platzgestaltung. Die **Entsiegelung von Flächen sowie Schaffung unterschiedlicher Nutzungsbereiche** können einerseits zur **Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Schaffung eines Ortszentrums** sowie andererseits auch zur **Anpassung an Klimafolgenereignisse** (z. B. verstärkt auftretende Starkregenereignisse) führen. Es sollte eine entsprechende Detailbetrachtung durchgeführt werden, die die **unterschiedlichen Bedürfnisse** der Stadtgesellschaft (z. B. auch die Möglichkeit von Großveranstaltungen/Märkten/Festen u. Ä.) an den Platz berücksichtigt. Mögliche Nutzungen, die zur Belebung des Platzes beitragen können, sind z. B. eine Erweiterung der nördlichen „Schwimmbadwiese“, die Einrichtung von Sitzgelegenheiten, Spielgeräten, einer Skateanlage, Stellplätze für Food-Trucks o. Ä.. Empfohlen wird die **Nutzung des südlichen Bereichs für den Aufenthalt**, sodass hier die Anzahl der Parkstände reduziert wird bzw. entfällt, dafür die **Parkstände in der nördlichen Hälfte jedoch eher erhalten bleiben**. Die Zufahrt zum Dr.-Franz-Schütz-Platz sollte ausschließlich über die Büdericher Allee (west) erfolgen. Die **Theodor-Hellmich-Straße sollte verkehrsberuhigt und in die Planung für die Aufwertung des (südlichen) Dr.-Franz-Schütz-Platzes integriert** werden. Möglich wäre hier eine Sackgasse am südlichen Ende. Ebenso ist die Dorfstraße nezugestalten (s. u.), sodass hier ein **möglichst fließender Übergang zwischen Platz und Stra-**

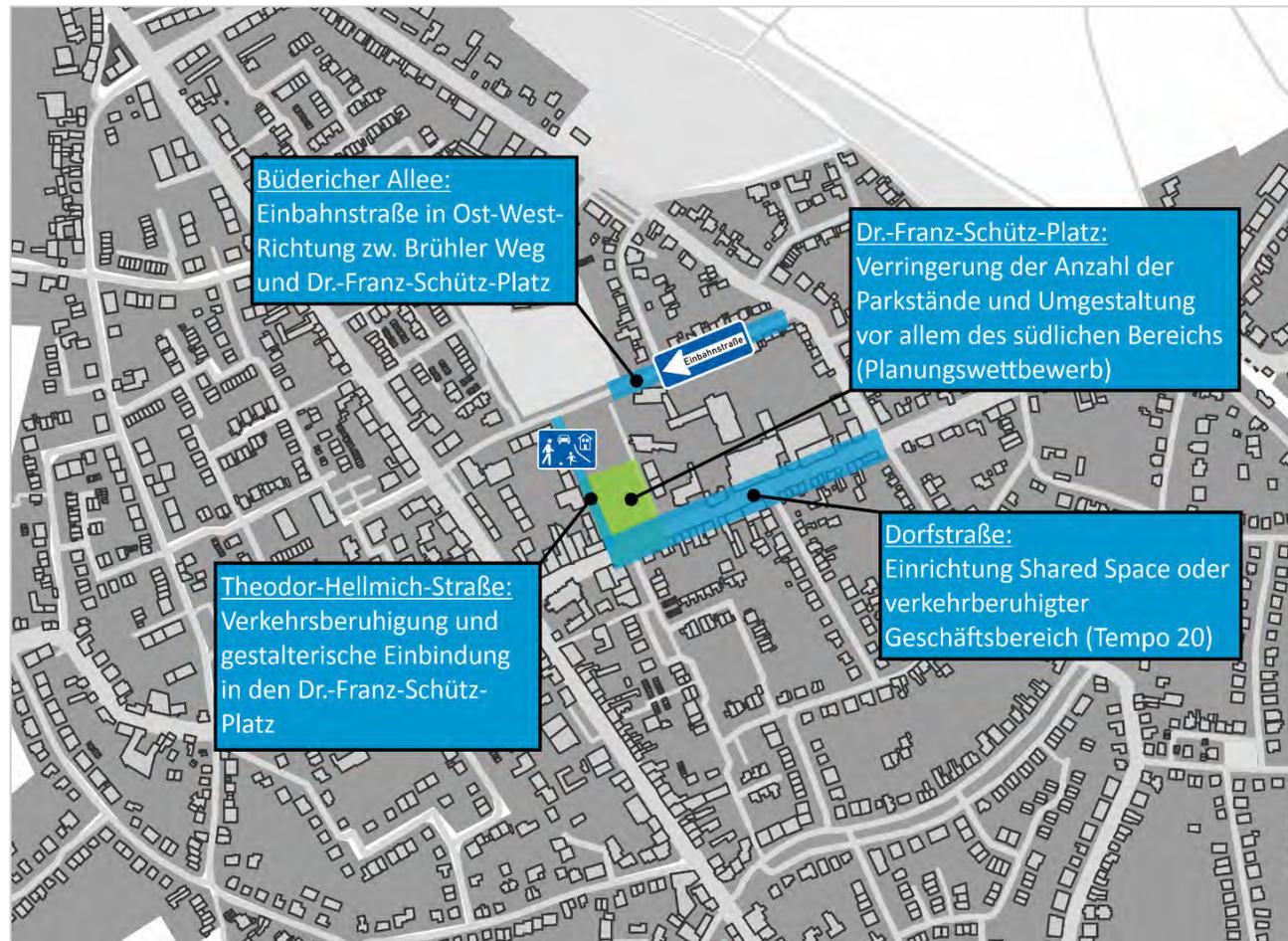
ßenraum der Dorfstraße entsteht. Weiterhin kann überlegt werden, die Durchfahrtsmöglichkeit auf der Büdericher Allee vollständig zu unterbinden. Insgesamt sind hier viele verschiedene Interessen in Einklang zu bringen, zu denen auch die Schulwegesituation gehört. Um die anspruchsvolle Planungsaufgabe, die Belange aus dem Bereich Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanung berührt und vielfältige Herausforderungen bereithält, in hoher Qualität umzusetzen, sollte für die Aufwertung des gesamten Bereichs ein **Gestaltungswettbewerb** durchgeführt werden, welcher den gesamten Bereich Dorfstraße, Dr.-Franz-Schütz-Platz und Theodor-Hellmich-Straße einschließt. So kann ein **attraktives, erkennbares Stadtteilzentrum mit hoher Aufenthaltsqualität** entstehen. Die hier angeführten Vorschläge tragen vor allem aus Mobilitätssicht dazu bei.

Die Dorfstraße wird für das Flanieren, Einkaufen und Verweilen als wichtigste Straßen in Büderich angesehen. Ebenso wird sie als Hauptroute des Fußverkehrs kategorisiert (vgl. A1.1). Aufgrund dichter, beidseitiger Nutzungen kommt es hier zu einem erhöhten Querungsbedarf, der sich zwischen der Moerser Straße und dem Brühler Weg ergibt. Hier gilt es, die **Bedingungen für den Fußverkehr, insbesondere die Querungssituation zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen**. Der Seitenraum sollte **mehr Platz für Außengastronomie, Warenauslagen und Aufenthaltsmöglichkeiten** bieten. Auch der (fließende und ruhende) Radverkehr ist angemessen zu berücksichtigen. Mögliche **Lösungsansätze** sind die Einrichtungen eines **Verkehrsberuhigten Bereichs im Sinne eines „Shared Space“** oder ein **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20**. Bestenfalls kann die Dorfstraße gestalterisch an die Planungen zum Dr.-Franz-Schütz-Platz angepasst werden. Die Durchfahrt in beide Richtungen – und somit die grundsätzliche Verbindungsfunktion – sollte, nicht zuletzt aufgrund des wichtigen Busverkehrs,

erhalten bleiben. Mögliche Verkehrsverlagerungen wurden anhand des Verkehrsmodells geprüft und als vertretbar eingeschätzt.

Es ist anzumerken, dass die Dorfstraße derzeit als Landesstraße kategorisiert ist und Maßnahmen daher mit dem Straßenbaulastträger Land NRW zu diskutieren sind. Grundsätzlich weist die Dorfstraße jedoch bereits jetzt den Charakter eines

Ortsteilzentrums und weniger den Charakter einer Verbindungsstraße auf und kommt auf eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung. Daher wäre eventuell zu überlegen, ob die Dorfstraße in diesem Bereich in kommunale Baulast überführt werden sollte, um entsprechende Maßnahmen umsetzen zu können.



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

*Maßnahmen zur Aufwertung des
Büdericher Stadtteilzentrums*

Maßnahmen zur Aufwertung des Büdericher Stadtteilzentrums

A5 Stärkung der Attraktivität und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Zentren

A5.2 Osterath: Aufwertung der Meerbuscher Straße/Hochstraße

Auch im Zentrum von Osterath gibt es Potenziale zur Steigerung der Attraktivität. Hier kann an das Integrierte Handlungskonzept für den Stadtteil angeknüpft werden. Folgende Anstöße werden darüber hinaus aus dem Mobilitätskonzept gegeben:

- Die Straßenräume der Meerbuscher Straße und Hochstraße sind mit verschiedenen gestalterischen Elementen versehen. Dabei wirken diese jedoch teilweise eher isoliert. Einzelne Spielgeräte an der Hochstraße laden zum Spielen ein, jedoch fehlt eine direkte Aufenthaltsmöglichkeit, Zusammengehörigkeit und Raumqualität. Hier sollten weitere Spiel- und vor allem Aufenthaltsmöglichkeiten (Bänke) ergänzt und Spielbereiche besser abgegrenzt werden.
- Für die Meerbuscher Straße wurde untersucht, ob sich diese zwischen dem Raiffeisenplatz und der Alten Poststraße in eine Fußgängerzone umwandeln lässt. Aufgrund der Bedeutung der Straße für den Busverkehr (insbesondere auch nach Fertigstellung der neuen Verkehrsführung im Bereich Bahnhof) wird dies zunächst nicht empfohlen, auch wenn hier eine Fußgängerzone in der Vergangenheit schon einmal gut funktioniert hat. Diese strategische Überlegung kann weiter im Hinterkopf behalten werden. Weitere Aufwertungsmaßnahmen könnten u. a. durch eine Ausweisung als Shared Space (Verkehrsberuhigter Bereich), eine Neuordnung, ggf. Reduzierung des Parkens (damit geht eine Abnahme des Verkehrs allgemein einher sowie eine Aufwertung des öffentlichen Raums (z. B. mittels Parklets, Entsiegelung) erfolgen.



Isoliert wirkende Spielgeräte auf der Hochstraße (eigene Aufnahme)

- Während die Meerbuscher Straße im westlichen Teil bereits einige Aufenthaltselemente vorweist, fehlen diese im östlichen Teil der Alten Poststraße und sollten dort noch stärker eingesetzt werden.
- Insgesamt ist der Bereich Meerbuscher Straße/Hochstraße auf eine barrierefreie Gestaltung zu prüfen (z. B. Wegeoberfläche, Querungen).

A5 Stärkung der Attraktivität und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Zentren

A5.3 Lank-Latum: Aufwertung der Fußgängerzone Hauptstraße und bessere Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs

Die Hauptstraße in Lank-Latum weist als Fußgängerzone schon gute Qualitäten für den Aufenthalt auf. Aufgrund der Öffnung für den Radverkehr kommt es auf der einen Seite teilweise zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Auf der anderen Seite ist es eine hohe Qualität, das Fahrrad nah an den Geschäften sicher abstellen zu können; dies trägt dazu bei, dass viele Besucher:innen bereits das Fahrrad nutzen. Dies soll erhalten bleiben. So wurden bereits Radabstellanlagen an der Hauptstraße ergänzt. Durch die Ausweisung der Mühlenstraße als Fahrradstraße soll hingegen der (schnellere) Fahrrad-Durchgangsverkehr von der Hauptstraße verlagert werden. Dadurch sollen die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr abgebaut werden. Ggf. kann zusätzlich, anlassbezogen, durch Kommunikation auf ein besseres Miteinander und mehr Rücksichtnahme hingewiesen werden.

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Entgegenwirken des hohen Versiegelungsgrads können mehr Grün-Elemente, z. B. (temporäre) Blumenkübel oder sogenannte Blumenampeln an Lichtmasten gepaart mit Sitzgelegenheiten, im Bereich der beiden Plätze auf der Hauptstraße eingerichtet werden. Diese können

zum Beispiel mit essbaren Pflanzen bepflanzt und/oder in Kooperation mit lokalen Vereinen oder Schulen angelegt werden, um die Nutzbarkeit und lokale Identifikation zu erhöhen.



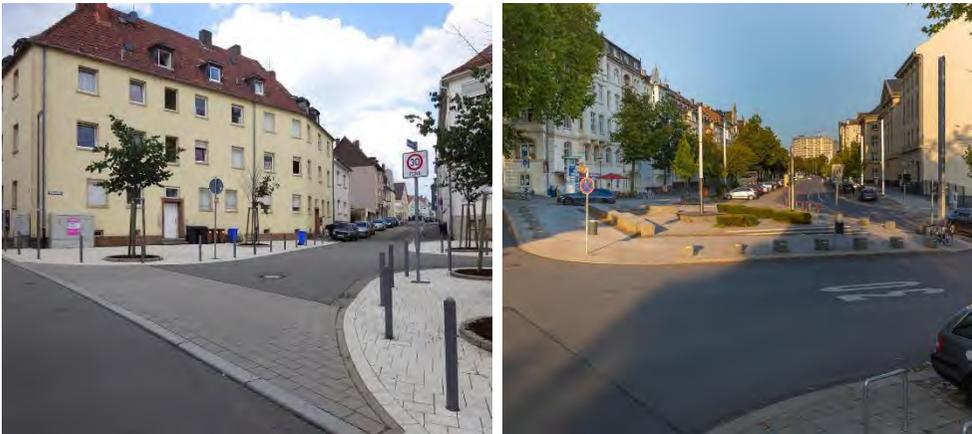
Überdachte Radabstellanlagen in Waltrop (links) und alternative Bepflanzungen in Paderborn (rechts)

A5 Stärkung der Attraktivität und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Zentren

A5.4 Strümp: Aufwertung des Stadtteilzentrums Schmitterhof

Im Stadtteil Strümp stellt der Schmitterhof an der Ecke Buschstraße/Xantener Straße das Stadtteilzentrum dar, ist teilweise jedoch nicht als dieses zu erkennen. Der Platz sollte als Dorfmitte gestaltet werden. Dazu werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ggf. Reduzierung der Parkplätze und Erweiterung der nutzbaren Fläche
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität z. B. durch Erweiterung und Modernisierung der Spielgeräte und Sitzmöglichkeiten
- Einbezug der gegenüberliegenden Straßenseite (z. B. gleicher Belag, vereinfachte Querung)
- Einrichtung von Grünflächen/Aufstellen von Pflanzkübeln (ggf. mit essbaren Pflanzen und lokaler Kooperation, siehe Lank-Latum)



Beispiele aus Pirmasens (links) und Kassel (rechts)

A6 Programm „Barrierefreies Meerbusch“

Die Stadt Meerbusch hat bei der Herstellung eines barrierefrei nutzbaren öffentlichen Raums noch Aufholbedarf. Im Rahmen von Um- und Neubauten sind einige Straßenräume Meerbuschs bereits für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei gestaltet worden. Allerdings besteht noch kein programmatischer Ansatz, Wege, Querungen und Plätze proaktiv barrierefrei umzugestalten. Eine barrierefreie Gestaltung ist vor allem in Bereichen wichtig, die von Mobilitätseingeschränkten stark frequentiert werden (z. B. Krankenhaus, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen). Barrierefreiheit ist aber nicht nur für Mobilitätseingeschränkte, sondern für alle Menschen hilfreich, da das Gehen durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege ohne Stufen und Kanten komfortabler wird.

Aktuelle Bauliche Maßnahmen im Straßenraum sind obligatorisch an den jeweils aktuellen Standards der Barrierefreiheit auszurichten. Diese Standards beschreibt die DIN 18040-3 (u. a. zum sog. „Zwei-Sinne-Prinzip, zur Oberflächengestaltung und zu Längs-/Querneigungen von Wegen, zu Kontrasten und Beleuchtungen).

Für die nachträgliche Herstellung einer Barrierefreiheit ist ein **Maßnahmenprogramm zu empfehlen, mit dem der öffentliche Raum schwerpunktmäßig in den Zentren und im direkten Umfeld sensibler Einrichtungen, langfristig möglichst flächendeckend, barrierefrei oder zumindest möglichst barrierearm gestaltet wird.** Insbesondere betrifft dies **Straßenübergänge** an Querungshilfen/Mittellinien und Kreuzungen. Um Konflikte zwischen den Bedürfnissen Sehbehinderter (benötigen Kanten) und von Rollstuhlfahrern (möglichst niveaugleiche Übergänge) gerecht zu werden, gibt es das System der sog. „Doppelquerung“: Ein Bereich wird für niveaugleich abgesenkt, daneben wird ein Bereich mit taktiler Kante angeheben, Kontraste werden geschaffen. Im **Umfeld von wichtigen Bushaltestellen, Kirchen oder des Krankenhauses sollten die Nahbereiche über taktile Leitelemente linear angebunden werden.** Wird der Radverkehr im Seitenraum gemeinsam/getrennt mit dem Fußverkehr geführt, ist eine **taktile Trennung zwischen**

Fuß- und Radweg zu empfehlen. Zusätzlich zu den taktilen Leitelementen sind **akustische Signale an Lichtsignalanlagen** eine wichtige Maßnahme. Insgesamt ist auch für die Barrierefreiheit ein **systematischer Netzgedanke** zu verfolgen, bei dem wichtige Ziele und deren Umfeldnutzungen betrachtet werden. Daher sollte die nachträgliche Herstellung der Barrierefreiheit nicht als Inseln an einzelnen Querungen oder Wegen, sondern angepasst an das Netz der tatsächlichen Wege der Bevölkerung umgesetzt werden. Als erste Anhaltspunkte können die in Maßnahme A1 aufgezeigten Routen herangezogen werden.

In einigen Zentren sind die Beläge mit Kopfsteinpflaster gestaltet (z. B. Hauptstraße in Lank-Latum, Meerbuscher Str./Hochstr. in Osterath). Diese müssen unter Abwägung des Spannungsfeldes Stadtgestalt und Barrierefreiheit/Komfort betrachtet werden. In der Regel ist das Kopfsteinpflaster gewünschtes, historisches und stilbildendes Element des öffentlichen Raums und schafft Wertigkeit und Identität, sodass grundsätzlich ein Erhalt anzustreben ist.

Der barrierefreie Umbau der Haltestellen soll weitergeführt werden (siehe C3.4). Bei der Umsetzung von barrierefreier Gestaltung sind begleitende Maßnahmen, wie ausreichende Beleuchtung, und Baustellenmanagement, mitzudenken. Anhaltspunkte für eine Prüfung von Gehwegbreiten und nicht barrierefreien Querungshilfen liefert die Betrachtung der Fußverkehrsanlagen aus der Bestandsanalyse.

Bei der Planung und Umsetzung von barrierefreien Elementen sind entsprechende Verbände und Beauftragte einzubeziehen. Darüber hinaus kann ein Behindertenbeirat eingesetzt werden, welche Planungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bewertet und Handlungsempfehlungen ausspricht.

A7 Aufbau eines Wegweisungssystems für den Fußverkehr

Eine informative, lückenlose und auffällige Wegweisung ermöglicht es zu Fuß Gehenden, ohne Umwege und auch ohne genaue Ortskenntnis an das gewählte Ziel zu gelangen. Hinzu kommt das Benefit als Komfortelement, beispielsweise auf dem Weg zu einer ÖPNV-Haltestelle. Auch die **Ausweisung von Treppen oder Rampen bzw. barrierefreien Alternativstrecken** ist Teil der anzustrebenden Barrierefreiheit und kann zur Vermeidung von Umwegen beitragen. Eine Wegweisung sollte auf ein **klares, wiedererkennbares Design, einfache Sprache und allgemeingültige Bilder bzw. Piktogramme** zurückgreifen, damit diese auch von Fremdsprachler:innen und geistig eingeschränkten Personen verstanden werden können. Insgesamt ist ein flächendeckender Ansatz für die **Zentren Büberich, Osterath, Strümp und Lank-Latum unter Einbezug der wichtigen ÖPNV-Haltestellen** (v. a. Stadtbahnhaltestellen und Bahnhof) zu empfehlen, bei dem Zielorte wie öffentliche Einrichtungen, Kirchen, Naherholungsflächen, Haltestellen des ÖPNV, Schulen, Einzelhandelskonzentrationen und ggf. Sport- und Freizeiteinrichtungen ausgewiesen werden. Zur besseren Einschätzung des Weges sollten **neben der Richtung auch die Entfernung von Zielen** ausgewiesen werden. Zusätzlich können auch die voraussichtlichen Gehminuten (als Mittelwert unterschiedlicher Gehgeschwindigkeiten) ausgewiesen werden. Diese sind jedoch deutlich subjektiver und variieren stärker je nach Personengruppe, helfen aber häufig für die persönliche Einschätzung, ob ein Weg zu Fuß zurückgelegt werden kann oder nicht (Bsp.: erreiche ich meinen Zug am Bahnhof noch? / Sind mir 30 Minuten zu Fuß zu beschwerlich? / etc.).

Eine bessere Beschilderungen (u. a. mit Entfernungsangaben) sollte auch für die Freizeitwege in und um Meerbusch erfolgen. Beispielhaft kann hier der Campingplatz genannt werden.



Wegweiser mit Entfernung und Piktogrammen, Bocholt (eigene Aufnahme)



Wegweisung mit zeitlicher Entfernung, Neuenburg am Rhein (eigene Aufnahme)

A8 Abbau von Angsträumen und Gefahrenstellen

Das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum spielt für viele Menschen eine wichtige Rolle in ihrem Mobilitätsverhalten und ist ein präsent Thema. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist von verschiedenen Faktoren abhängig (z. B. der Gestaltung der Räume oder dem subjektiven Sicherheitsempfinden). Ängste im öffentlichen Raum konzentrieren sich meist auf die Abend- und Nachtstunden und auf bestimmte Orte. Vor allem innerstädtische Grün- und Parkanlagen, Warte- und Umsteigesituationen an ÖPNV-Haltestellen sowie Parkhäuser und Tiefgaragen werden als Angsträume wahrgenommen. Ebenso sind Passagen und Unterführungen Orte, die als Angsträume gelten. Solche Situationen lassen sich außerdem durch folgende Merkmale beschreiben:

- Mangelnde Beleuchtung (auch Wechsel zwischen hell und dunkel)
- Als unangenehm empfundenes Publikum
- Unbelebtheit
- Unübersichtlichkeit

In der Stadt Meerbusch gibt Räume, die diese Merkmale aufweisen. Dies umfasst zum Beispiel am Siedlungsrand liegende ÖPNV-Haltestellen (z. B. Haus Meer, Bover, Kamper Weg) oder einzelne Straßenabschnitte (z. B. Ladestraße). Durch die dezentrale Struktur können auch Radverbindungen (z. B. abseits der Hauptstraßen oder an Hauptstraßen ohne Beleuchtung), Grün- und Parkflächen oder Freizeitwege (z. B. Rheindeich) dazu gezählt werden. Da die Wahrnehmung dieser Räume jedoch sehr subjektiv ist, empfiehlt es sich zuerst eine Abfrage nach Angsträumen auf Meerbuscher Stadtgebiet durchzuführen und daraufhin Maßnahmen zu entwickeln, um das Sicherheitsgefühl der Stadtbevölkerung zu erhöhen.

In einem ersten Schritt sollte der bestehende Mängelmelder der Stadt um die Kategorie Angsträume/Gefahrenstellen erweitert werden, bei dem Angsträume, Orte, die Unwohlsein hervorrufen und (subjektive) Gefahrenstellen gemeldet

werden können. Bei Einrichtung eines neuen digitalen Mobilitätsportals (siehe Maßnahme E5) sollte der Mängelmelder auch dort eingepflegt werden.

Für den Abbau von Angsträumen sollen allgemeine, auf verschiedene Räume und Situationen übertragbare Lösungen zur Verbesserung von Beleuchtung, Sauberkeit, und Einsehbarkeit öffentlicher Wege und Plätze sowie ÖPNV-Haltestellen etc. angewendet werden. Dadurch kann eine schnelle, einheitliche und effiziente Abarbeitung der Mangelstellen gewährleistet werden.

Zu den üblicherweise umzusetzenden Maßnahmen zählen u. a.:

- schneller Ersatz defekter Beleuchtung
- Prüfung und Verbesserung der Beleuchtung
- schnelle Instandsetzung von Wegen
- schnelle, regelmäßige und intensive Müllbeseitigung
- schnelle, regelmäßige und intensive Reinigung
- Grünschnitt, gezielte Setzung oder Entfernung von Bepflanzung
- Gestaltung von Unterführungen und abgelegenen Orten durch innovative Beleuchtung, professionelle Graffiti und Ähnliches

Es sollte ein entsprechendes Budget für die weitere Umsetzung der Maßnahmen eingeplant werden.



Eine attraktive Straßenraumgestaltung mit hohem Grünanteil hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Straßenbegleitgrün, Bäume, Beete und entsiegelte Flächen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Temperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern. Nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in Vorgärten oder an Hausfassaden ist in dieser Hinsicht ein positiver Faktor. Eine Möglichkeit zur stärkeren Einbindung der lokalen Bevölkerung ist die Übernahme von Patenschaften der Anwohner:innen für straßenbegleitendes Grün (z. B. die Bepflanzung/Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner:innen). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt der Bevölkerung die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten, was wiederum die Identifikation mit dem Wohnumfeld erhöht.

Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen können zur Gesundheitsförderung, zur Verhaltens- und zur Verhältnisprävention beitragen. Daher sind sie für Kommunen, die die Bewegung und Gesundheit ihrer Bevölkerung fördern möchten, ein wichtiger Aspekt. Wohnortnahe Bewegungsräume sind eine wichtige Voraussetzung für alle Bevölkerungsgruppen, v. a. jedoch für Kinder- und Jugendliche, um sich im Alltag und in der Freizeit zu bewegen. Hier gibt es mit den Bewegungsparks in den Stadtteilen bereits ein erstes gutes Angebot. Ebenso hat Meerbusch mit dem Zugang zum Rhein Freiraumstrukturen, die zum Sport, zum Spazierengehen und zum Erholen einladen.

Konzeptionelle Überlegungen in diesen Bereichen liegen überdies im Freiflächenentwicklungskonzept von 2019 vor. Dort wird u. a. festgehalten, dass die Landschaftsräume in Meerbusch gut für verschiedene Aktivitäten nutzbar sind, jedoch die Grünflächenversorgung in den Stadtteilen Mängel aufweist. Aufgrund des hohen Anteils von privaten Grünflächen und die Nähe der offenen Landschaft wird dieser jedoch nicht so stark wahrgenommen. Es wird empfohlen die erarbeiteten

Grünen Ringe in den Stadtteilen umzusetzen. Dabei sind vor allem die Umsetzung der Grünen Ringe im Ort sowie im Straßenraum von Bedeutung:

- Grüner Ring im Ort
 - Hochwertig ausgestattete Spielplätze
 - Kleine Parks mit hoher Aufenthaltsqualität
 - Aufwertung der Straßenräume durch Anlage von Baumscheiben und neu gepflanzten, stadtklimageeigneten Gehölzen
 - Ggf. Einrichtung weiterer Bewegungsparks/Calisthenicsanlagen
- Grüner Ring im Straßenraum
 - Durchgrünung des Straßenraum durch wo möglich Straßenbegleitgrün sowie Fassaden- und Dachbegrünung

Weiter sollte bei Straßenneu- und -umbauten nicht nur Straßenbegleitgrün, sondern auch aktiv eingeplante Spiel-, Grün- und Aufenthaltsbereiche mitgedacht werden. Dies bietet sich z. B. an, wenn ehemals großzügig dimensionierte Kreuzungsbereiche angepasst werden. Alternativ können auch Abschnitte von Parkstreifen dafür eingesetzt werden. Weiterhin kann geprüft werden, ob Dächer Bushaltestellen begrünt werden können.



Pocket-Park in Ansbach (links) und verschatteter Gehweg in Stuttgart (rechts)

B Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international immer mehr im Trend. Für fast alle Bevölkerungsgruppen und stellt das Radfahren eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart dar. Aufgrund eines geringeren Flächenverbrauchs im Vergleich zum Kfz-Verkehr und einer konkurrenzfähigen Geschwindigkeit bei städtischen Entfernungen, ist das Radfahren insbesondere für den urbanen Raum häufig sogar die effizienteste Fortbewegungsmöglichkeit. Durch neue Trends in der Fahrradbranche (E-Bikes, Pedelecs, Transport- bzw. Lastenräder) vergrößern sich die Nutzungsradien des Fahrrads und dessen Einsatzmöglichkeiten. Hierdurch gewinnt eine regional vernetzte Radinfrastruktur an Bedeutung. Durch zunehmende Geschwindigkeiten, breitere Lastenräder und immer höherwertige Fahrräder entstehen jedoch auch erhöhte Sicherheitsanforderungen an die Wegeinfrastruktur und an die Abstellmöglichkeiten. Grundvoraussetzung ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz.

Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs liegt in Meerbusch bei etwa 15 %. Die Förderung des Radverkehrs ist ein fest definiertes Ziel im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Meerbusch, sodass mittel- bis langfristig ein Anteil des Radverkehrs am Modal Split von 25 % erreicht werden soll.

Als zentrale Handlungserkenntnisse aus der Bestandsanalyse wurden die Definition von vorrangigen und schnellen Radverkehrsverbindungen (Radschnellwege) (vgl. B1), die Verbesserung der innörtlichen Verbindungen sowie über die Stadtgrenzen hinaus (vgl. B2, B3), die weitere Ertüchtigung des Radwegenetzes auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes (vgl. B3, B4), die Entzerrung

vom Fußverkehr, die Ausweisung von Fahrradstraßen (vgl. B3) und der Ausbau und nutzerorientierte Aufwertung des Fahrradparkens (vgl. B6) identifiziert.

Tabelle 3: Übersichtstabelle Handlungsfeld B

B	Radverkehr
B1	Planung und Realisierung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
B1.1	Radschnellverbindung Krefeld – Osterath – Büderich – Düsseldorf
B1.2	Radschnellverbindung/Radvorrangroute KRE-Uerdingen – Lank – Strümp – Büderich – Düsseldorf
B2	Verbesserung der Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie mit angrenzenden Kommunen
B2.1	Radverbindung Büderich – Düsseldorf Nord: Neue Rheinbrücke im Rahmen des Stadtbahnbaus U81
B2.2	Ausbau der Radverbindung Büderich – Neuss
B2.3	Ausbau der Radverbindung Büderich – Kaarst
B2.4	Ausbau der Radverbindung Osterath – Kaarst
B2.5	Ausbau der Radverbindung Osterath – Willich
B2.6	Verbesserung der Anbindung von Bösinghoven
B2.7	Rad- und Fußwegeführung entlang des Rheindeichs

B3	Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen
B3.1	Fahrradstraßen in Büderich
B3.2	Fahrradstraßen in Osterath, Bösinghoven und Strümp
B3.3	Fahrradstraßen in Lank-Latum
B4	Optimierung von Radverkehrsführungen
B4.1	Überprüfung von Radwegebenutzungspflichten
B4.2	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
B4.3	Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr
B5	Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten
B5.1	Prüfung der Einführung einer eigenen Signalisierung mit Grün-Vorlaufzeit

B5.2	Einrichtung von sicheren Linksabbiegemöglichkeiten
B5.3	Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr
B5.4	Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten
B5.5	Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten
B6	Ausbau von Radabstellanlagen
B7	Erhöhung des Komforts und des Servicelevels im Radverkehr
B7.1	Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst
B7.2	Sichere Baustellenführung
B7.3	Beleuchtung von Radverkehrsanlagen
B7.4	Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet

B1 Planung und Realisierung von regionalen Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Meerbusch als Stadt im dicht besiedelten Rheinland ist eng mit der Region verflochten. Dies spiegelt sich in täglichen Pendlerbeziehungen zwischen Meerbusch und ihren Nachbarstädten wider. Insbesondere die Verbindungen nach Düsseldorf und Krefeld sind sowohl für die Meerbuscher:innen als auch regional gesehen zentrale Achsen des Alltagsverkehrs. Eingebettet in den regionalen Kontext Meerbuschs gilt es daher, im Sinne von Radschnellverbindungen (RSV) hochwertige regionale Achsen für den Alltagsverkehr zu schaffen. Ein Radverkehrsnetz besteht aus unterschiedlichen Hierarchiestufen. Radschnellverbindungen stellen die höchste Hierarchiestufe dar, deren Zweck es ist, die wichtigsten Verbindungen für den Alltagsradverkehr auf einer hochwertigen, zügig befahrbaren Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und hier den Radverkehr zu bündeln. Ein Wert von durchschnittlich 2.000 Radfahrenden/Tag im Querschnitt sollte erreicht werden. Dort, wo der hohe infrastrukturelle Standard von RSV und die voraussichtlichen Potenziale von 2.000 Radfahrenden pro Tag im Querschnitt nicht erreicht werden können, können Radvorrangrouten (RVR) zur Anwendung kommen. Diese stellen die Hierarchiestufe unter den Radschnellverbindungen dar und bilden damit eine Zwischenstufe zwischen den hochwertigen RSV und dem städtischen Radnetz. So sollen auch Ziele im Entfernungsbereich zwischen fünf und 20 km erschlossen werden, welche die Entfernungen des normalen Alltagsradverkehrs übersteigen, aber mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes immer besser zu erreichen sind. Eine der zentralen Funktionen von regionalen RSV und RVR für den Alltagsverkehr ist es, die Verkehre der Region zu bündeln, Stadtteile miteinander zu verbinden und mit allen Nachbarkommunen zu verknüpfen. Dazu gehören vor allem Verbindungen zwischen den Meerbuscher Stadtteilen sowie nach Düsseldorf, Krefeld und Neuss. Hierzu müssen Umwege und Wartezeiten möglichst gering sein, um eine zügige Befahrbarkeit und einen hohen Fahrkomfort zu gewährleisten.

Planungsgrundlagen

Bestehende Planwerke für den Radverkehr sind das Radverkehrskonzept aus dem Jahre 2017, das regionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier von 2021 und

das NRW-Knotenpunktsystem. Im Radverkehrskonzept Rheinisches Revier werden für Meerbusch wichtige regionale Verbindungen und zum Teil auch schon konkrete Routenvorschläge dargestellt. Auch das RegioNetzWerk, dem, neben weiteren Kommunen, auch Meerbusch, Krefeld und Düsseldorf angehören, kann als regionaler Zusammenschluss grundlegend auf diese Maßnahme hinwirken. Auf dieser Basis sowie unter Berücksichtigung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im Rahmen des Mobilitätskonzepts Routenvorschläge für Meerbusch erarbeitet. Diese gilt es, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie detailliert zu prüfen.

Standardanforderungen

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA der FGSV) stellen allgemeingültige Standardanforderungen für den Radverkehr. Diese werden auch im Meerbuscher Radverkehrskonzept als Standard für das städtische Radverkehrsnetz festgelegt. RSV und RVR haben höhere Standardanforderungen. Detaillierte Angaben bzgl. der Standardanforderungen und Ausgestaltung von RSV ergeben sich vor allem aus dem Leitfaden „Radschnellverbindungen in NRW“ vom Verkehrsministerium. RSV können eigenständig geführt werden, an Hauptverkehrsstraßen liegen oder über Fahrradstraßen im Nebennetz verlaufen. Grundsätzlich sollte eine Radschnellverbindung im Einrichtungsverkehr mindestens 3 Meter breit sein, im Zweirichtungsverkehr 4 Meter breit sein und eine Fahrtgeschwindigkeit von mindestens 20 km/h ermöglichen.

Zuständigkeit

Das Land Nordrhein-Westfalen übernimmt gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. §§ 43, 44 StrWG NRW die Straßenbaulast für Radschnellwege mit regionaler Verkehrsbedeutung (ausgenommen Ortsdurchfahrten bei Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohner:innen). Die betroffenen lokalen Gebietskörperschaften müssen jedoch den Planungswillen bekunden sowie den Bedarf mittels Erstellung einer Machbarkeitsstudie nachweisen. Dies ist, nach einer gemeinsamen Willensbildung mit den Städten Krefeld und Düsseldorf, ein erster konkreter Planungsschritt.

B1.1 Radschnellverbindung Krefeld – Osterath – Büderich – Düsseldorf

Innerhalb des Meerbuscher Stadtgebietes verbindet diese RSV die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile Osterath und Büderich und ermöglicht so auch eine Anbindung an den Bahnhof und die K-Bahn. Nach außen wird Meerbusch an die beiden Nachbarstädten, mit welchen die stärksten Pendlerbeziehungen (Krefeld und Düsseldorf) bestehen, angebunden. Unter Mitwirkung dieser Nachbarstädte kann so eine Radschnellverbindung mit hoher regionaler Bedeutung entstehen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und enger Raumverhältnisse auf den Hauptverkehrsstraßen soll nach Möglichkeit ein eigenständig geführter Radweg entstehen. Ein potenzieller Streckenverlauf ist in der nachstehenden Karte dargestellt. Um auf diesen Strecken einen Radschnellwegstandard zu errichten, sind je nach Abschnitt unterschiedliche Maßnahmen notwendig. Der Streckenverlauf lässt sich in folgende Abschnitte mit entsprechenden Maßnahmen unterteilen. Die Streckenführung stellt einen ersten Vorschlag dar und ist in nachfolgenden Planungsschritten genauer auf die tatsächliche Umsetzbarkeit zu prüfen. Wo derzeit Fußwegeverbindungen bestehen, ist die sichere Führung des Fußverkehrs mitzuplanen.

- 1. Stadtgrenze Krefeld bis Meyersweg** (parallel zur Stadtbahnlinie): Verbreiterung des Wirtschaftsweges auf mindestens 4 Meter und Ausweisung einer Fahrradstraße
- 2. Meyersweg, Görgesheideweg, Am Sportplatz, Schiefelberg bis Strümper Weg:** Einrichtung von Fahrradstraßen mit entsprechender Bevorrechtigung an Knotenpunkten; Rot-Markierung der Kurven- und Knotenbereiche; Ordnung (ggf. Entfall) des Parkens.
- 3. Querungshilfe über Strümper Straße** z. B. mittels durch Sensoren gestützte LSA
- 4. Stadtbahnhaltestelle Hoterheide bis Stadtbahnhaltestelle Kamperweg** (parallel zur Stadtbahnlinie): Führung über den bereits ausgebauten und asphaltierten Radweg
- 5. Kalverdonksweg:** Streckenweise Asphaltierung und Verbreiterung und des bestehenden Wirtschaftsweges auf mindestens vier Meter. Einbezug in die städtebaulichen Planungen im Bereich Kalverdonk; benötigte Flächen sollten im Rahmen der Bauleitplanung gesichert und können im Rahmen der städtebaulichen Entwürfe geplant und eingebunden werden.
- 6. Mönkesweg** (Kalverdonksweg bis Meerbuscher Straße): Einrichtung einer Fahrradstraße und Roteinfärbung des gesamten Abschnitts, ggf. Gesamtumbau nötig
- 7. Verbesserung der Querungssituation über die Meerbuscher Straße** z. B. Mittels der Möglichkeit zur frühzeitigen Kontaktanforderung (sensorgesteuert) an der bestehenden LSA sowie schnellere Grün-Freigabe
- 8. Meerbuscher Straße bis Straße Haus Meer:** Der Ausbau der Führung parallel zur Straße ist eine naheliegende Lösung, stellt jedoch möglicherweise einen naturschutzrechtlichen Eingriff dar. Näher zu prüfen. Ebenso ist die Querung am Knoten Meerbuscher/Moerser Straße sowie der K-Bahn bestenfalls planfrei zu erstellen. Bei der Überplanung des Knotens ist die RSV zu berücksichtigen.
- 9. Haus Meer, Am Breil:** Einrichtung von Fahrradstraßen mit entsprechender Bevorrechtigung an Knotenpunkten; Rotmarkierung der Knotenpunktbereiche
- 10. Friedhofweg:** Verbreiterung des bestehenden Fuß- und Radwegs auf mindestens vier Meter und Ausweisung getrennter Geh-/Radweg, Ausweisung des südlichen Friedhofwegs bis zur Dorfstraße als Fahrradstraße
- 11. Dorfstraße, Alter Kirchweg, Dückersstraße:** sensorgestützte LSA zur priorisierten Querung der Dorfstraße; Ausweisung von Alter Kirchweg und Dückersstraße als Fahrradstraße (zentraler Abschnitt „Anlieger frei“ näher zu prüfen); Ordnung, ggf. Entfall des Parkens; Rotmarkierung der Knotenpunktbereiche
- 12. Mataréstraße bis Stadtgrenze Düsseldorf:** Im weiteren Verlauf Führung über den bereits ausgebauten „Böhler Geh- und Radweg“ parallel zu den Gleisen der Stadtbahn auf das Stadtgebiet Düsseldorf

B1.2 Radvorrangroute Uerdingen – Lank – Strümp – Büderich – Düsseldorf

Auch diese Relation erfüllt den Zweck, die Meerbuscher Ortsteile besser miteinander zu verbinden und zugleich hochwertige regionale Verbindungen in die Nachbarstädte, insbesondere nach Krefeld/Krefeld-Uerdingen zu schaffen. Am Knotenpunkt Meerbuscher Straße/Moerser Straße sollen diese zukünftige Radvorrangroute und die Radschnellverbindung aus Osterath kommend aufeinandertreffen. Diese Verbindung ermöglicht eine schnelle Anbindung an die Stadtteile Strümp und Lank. In Kooperation mit der Nachbarstadt Krefeld gilt es, die Radvorrangroute auf deren angrenzenden Stadtgebiet fortzuführen. Anders als auf dem Radschnellweg in Richtung Osterath bieten sich hier kaum Möglichkeiten einer straßenunabhängigen und dennoch direkten Verbindung. Der Rheindeich, der ebenfalls als Nord-Süd-Verbindung genutzt wird, ist in seiner Ursprungsfunktion als Hochwasserschutzanlage nicht als Radvorrangroute zu empfehlen. Einzig möglicher Routenverlauf ist daher über die Hauptstraßen Moerser -, Xantener- und Uerdinger Straße. Aufgrund der z. T. engen Raumverhältnisse kommt eher ein Ausbau als Radvorrangroute in Frage, welche etwas geringere Standards als eine Radschnellverbindung aufweist. Es befinden sich bereits im Bestand Radverkehrsanlagen, die es im auszubauen gilt. Insgesamt gilt es, die Belange des Radverkehrs höher zu gewichten und bei Flächenkonkurrenzen ggf. zu priorisieren. Dies gilt auch für den Querverkehr. Die Belange des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und des ÖPNV dürfen jedoch nicht abfallen. Folgende Planungsabschnitte können gebildet werden:

Uerdinger Straße (Stadtgrenze Meerbusch/Krefeld) bis Xantener Straße: Ausbau des einseitigen Geh- und Radweges auf die maximal mögliche Breite; Ausweisung getrennter Geh-/Radweg mit taktlicher Mitteltrennung; gesicherte und priorisierte Querung Höhe Kreisverkehr Mittelstraße; Führung über Mittelstraße / Weingartsweg / am Latumer See als bevorrechtigte Fahrradstraße (auch Bevorrechtigung gegenüber der Bismarckstraße und ggf. unter Wegfall von Parkständen), Rotmarkierung der Knotenpunkte; gesicherte und priorisierte Querung am Knoten Am Latumer See / Uerdinger Straße; Ausbau des einseitigen Geh- und Radweges auf 3-4 Meter Breite und Ausweisung getrennter Geh-/Radweg bis Strümp

1. **Xantener Straße, Moerser Straße:** Ausbau des einseitigen Geh- und Radweges auf 3-4 Meter Breite und Ausweisung getrennter Geh-/Radweg bis Hellen-Keller-Straße; gesicherte Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn der Xantener Straße (z. B. lichtsignalisiert), Prüfung der straßenbündigen Führung mit Radverkehrsanlagen bis zum Knoten Auf der Gath, alternativ deutlich verbreiterter Seitenraum; ab auf der Gath kurze Führung über Geh- und Radweg (hier Prüfung der Möglichkeiten zur Führung, Verbreiterung oder Sicherung); im weiteren Verlauf Ausbau des einseitigen Geh- und Radweges auf 4 Meter Breite und Ausweisung getrennter Geh-/Radweg bis Haus Meer; Berücksichtigung der Belange des Landschaftsschutzes (Landschaftsschutzgebiet).

Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

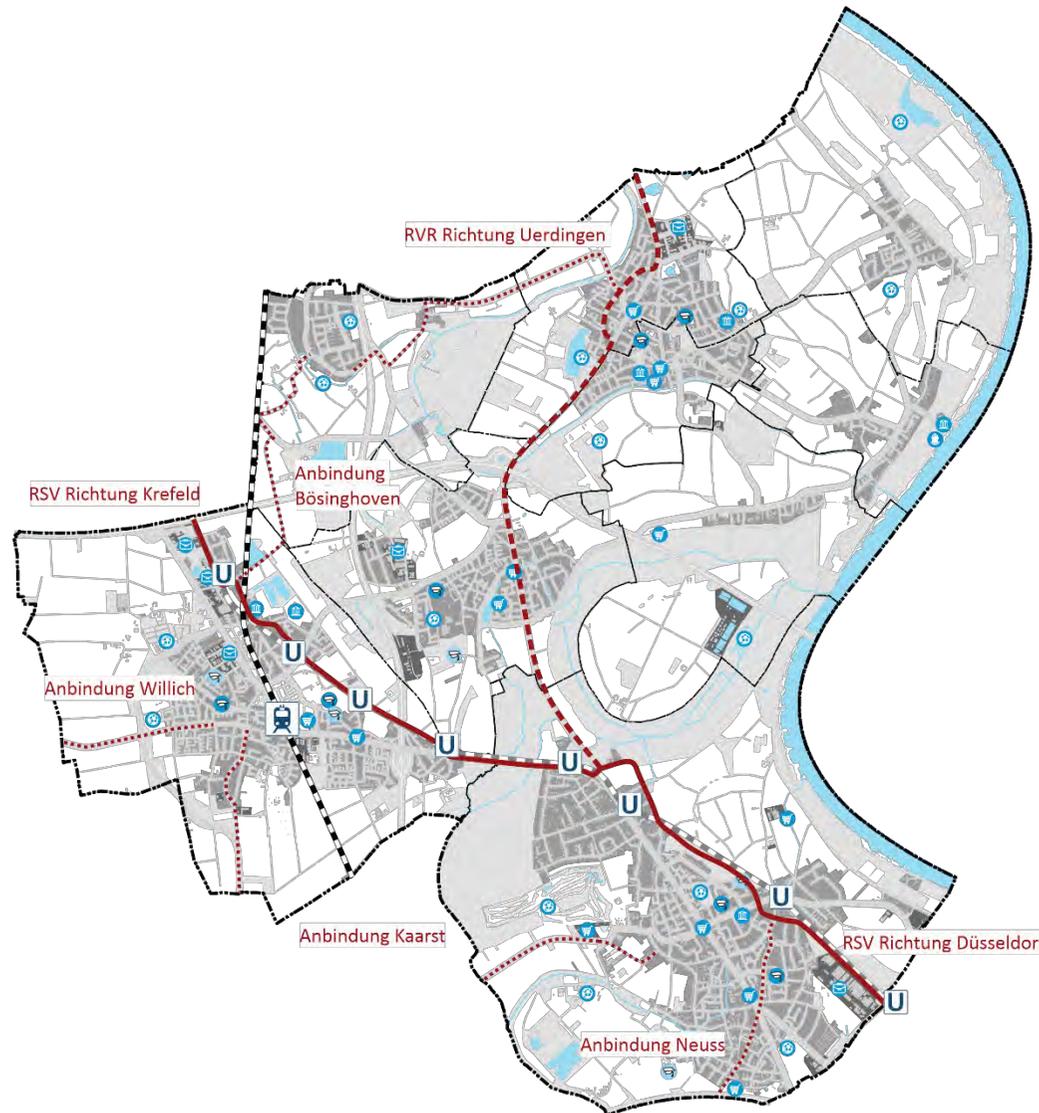
Wichtige übergeordnete Verbindungen
des Radverkehrs

Legende

-  mögliche Radschnellverbindungen
-  mögliche Radvorrangroute
-  weitere übergeordnete Radhauptverbindungen
(ggf. Radvorrangrouten)

Points of Interest

-  Arbeitsplatzkonzentration
-  Bahnhof
-  Dienstleistung / Handel
-  Grundschule
-  Weiterführende Schulen
-  Sport und Freizeit
-  Fähre
-  Öffentliche Einrichtung



B2 Verbesserung der Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie mit angrenzenden Kommunen

Zentrales Thema beim Radverkehr in Meerbusch ist die Anbindung der einzelnen Ortsteile untereinander sowie die Verbindung zu den Nachbarkommunen. Hier ergeben sich im Bestand zum Teil größere Mängel und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es großen Diskussionsbedarf. Mit dem Zielfeld „lokal und regional angebunden“ findet sich dies auch im Zielkonzept wieder; entsprechende Unterziele greifen den Radverkehr als wichtiges Verkehrsmittel im Alltag auf.

Durch die Schaffung der genannten Radschnellverbindungen (Maßnahme B1) werden bereits die wichtigsten Verbindungen mit den höchsten Standards für den Radverkehr in NRW behandelt. Dennoch bestehen aus Meerbuscher Sicht weitere wichtige Verbindungen, sowohl innerhalb des Stadtgebietes (z. B. zur Anbindung peripherer Stadtteile wie Bösinghoven) als auch zur Anbindung an die Nachbarkommunen (z. B. Kaarst, Willich, Neuss, Düsseldorf). Nicht auf allen Verbindungen wird die Nachfrage nach Radinfrastruktur so groß sein, dass eine Radschnellverbindung notwendig und wirtschaftlich ist. Vielfach geht es darum, einen Grundstandard entsprechend der gängigen Regelwerke zu schaffen (Führungsform, Breiten, Beleuchtung, Querungen). Auf vielen Verbindungen werden die Anforderungen des Radverkehrs gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV nicht erfüllt. In Anlehnung an das städtische Radverkehrskonzept wird für die hier definierten Maßnahmen die ERA-Regelanforderungen als Standard definiert. Nichtsdestotrotz gilt es, punktuell und streckenbezogen zu prüfen, inwiefern auch höhere Standards möglich sind.

Grundlage für die folgenden Verbindungen/Teilmaßnahmen sind insbesondere auch die Ergebnisse aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen, die Inhalte aus dem städtischen Radverkehrskonzept sowie die Routenvorschläge aus dem Radverkehrskonzept „Rheinisches Revier“.

Teilmaßnahmen

- B2.1 Büderich – Düsseldorf: Neue Rheinbrücke durch Stadtbahn U81
- B2.2 Ausbau der Radverbindung Büderich – Neuss
- B2.3 Ausbau der Radverbindung Büderich – Kaarst
- B2.4 Ausbau der Radverbindung Osterath – Kaarst
- B2.5 Ausbau der Radverbindung Osterath – Willich
- B2.6 Ausbau der Radverbindung Bösinghoven
- B2.7 Radweg auf dem Rheindeich

Folgende weitere Maßnahmen korrespondieren mit dem Maßnahmenfeld B2 (insbesondere mit Bezug auf die Verbesserung der Verbindung zwischen den Ortsteilen):

- Bau von Radschnellverbindungen (B1)
- Einrichtung von Fahrradstraße (B3.2)
- Beleuchtung von Radverkehrsanlagen (B7.4)

B2.1 Radverbindung Büberich – Düsseldorf Nord: Neue Rheinbrücke im Rahmen des Stadtbahnbaus U81

Derzeit wird die Düsseldorfer Stadtbahn U 81 in Richtung Flughafen im ersten Bauabschnitt verlängert. Perspektivisch soll die Stadtbahnlinie in weiteren Bauabschnitten auch den Rhein queren. Voraussichtlich wird die Stadtbahnlinie im Bereich Niederlörick auf das Meerbuscher Stadtgebiet treffen und weiteren Verlauf den Süden Büberichs sowie das „Böhler-Areal“ tangieren. Entlang der Stadtgrenze zwischen Meerbusch und Düsseldorf verläuft die Stadtbahnlinie dann bis nach Neuss. Für die bauliche Ausgestaltung dieser Verbindung kommen verschiedene Varianten in Frage. Für die notwendige Rheinquerung werden sowohl Tunnel- als auch Brückenlösungen untersucht.

Das Radverkehrskonzept „Rheinisches Revier“ definiert die Verbindung MB-Büberich – Düsseldorf als idealtypische Verbindung für eine Radvorrangroute. Dabei

ist nicht nur die Verbindung über Lörick und Oberkassel Richtung Düsseldorf Innenstadt, sondern auch Richtung Messe/Stadion, Flughafen und die Stadtteile Golzheim/Derendorf relevant. Demnach bedarf es in diesem Bereich einer Querung über den Rhein. Mit Blick auf die Belange des Meerbuscher sowie des regionalen Radverkehrs würde sich im Rahmen der U81-Planungen eine Brückenlösung empfehlen, bei der auch eine Radinfrastruktur mitberücksichtigt werden kann. Dies ist aus Sicherheits- und Kostengründen bei einer Tunnelvariante nicht möglich. Die Stadt Meerbusch sollte sich daher mit Blick auf ihre Interessen im Radverkehr verstärkt für den Bau einer Rheinbrücke inklusive hochwertiger Radinfrastruktur einsetzen.

B2.2 Ausbau der Radverbindung Büderich – Neuss

Das Radverkehrskonzept „Rheinisches Revier“ definiert die Verbindung Meerbusch-Büderich – Neuss als idealtypische Verbindung für eine Radschnellverbindung mit dem Bedarf einer Machbarkeitsstudie. Über das bestehende Straßennetz ergeben sich von Büderich aus gesehen zwei direkte Verbindungen in Richtung Neusser Stadtzentrum. Einmal über die Neusser Straße, die als Kevelaerer Straße (L 137) auf Neusser Stadtgebiet fortgeführt wird und zweitens die Römerstraße, die als Bataverstraße auf Neusser Stadtgebiet fortgeführt wird. Im Bestand weisen beide Strecken sowohl auf Meerbuscher als auch auf Neusser Stadtgebiet für eine besonders hochwertige Radverbindung eine unzureichende Radinfrastruktur auf.

Sowohl auf Meerbuscher als auch auf Neusser Stadtgebiet erscheint die Variante zwei, also eine Führung über die Römerstraße und Bataverstraße, als zu präferierende Variante, da beide Straßen in kommunaler Baulast liegen, keine Konflikte durch die Autobahnauffahrten der A 52 entstehen und insgesamt eine geringere Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist. Es werden Planungen mit Blick auf eine Radvorrangroute, ggf. in Absprache mit der Stadt Neuss auch als Radschnellverbindung, empfohlen.

Wichtige Bausteine

- Anpassung der Römerstraße für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur und Priorisierung der Belange des Umweltverbundes
 - Ausgestaltung von Bushaltestellen als Kap anstelle von Buchten
 - Einplanung ausreichend breiter Gehwege und Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität (Wohngebiet)
 - ggf. Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Da die hohen Anforderungen an Radschnellverbindungen hier aller Voraussicht nach nicht umgesetzt werden können, sollte Folgendes als Mindestvoraussetzung (Führungsform & Standardanforderung) gelten
 - mindestens Regelmaß nach ERA
 - eigenständiger richtungsgetreuer Radweg oder
 - mindestens baulich getrennter Geh- und Radweg oder
 - Radstreifen (erhöhte Standardanforderungen prüfen) oder
 - Einrichtung einer Fahrradstraße inklusive gepflasterten Mittelstreifen, um Überholvorgänge durch den Kfz-Verkehr zu verhindern; aufgrund des Busverkehrs sollte eine Fahrbahnbreite von 6 Metern nicht unterschritten werden
- Kooperation mit der Stadt Neuss, um eine gemeinsame Projektrealisierung sicherzustellen; Fortführung der erhöhten Ansprüche an die Radwegeinfrastruktur auf Neusser Stadtgebiet

B2.3 Ausbau der Radverbindung Büderich – Kaarst

Das Radverkehrskonzept „Rheinisches Revier“ definiert die Verbindung Meerbusch-Büderich – Kaarst als idealtypische Verbindung für eine Radschnellverbindung mit dem Bedarf einer Machbarkeitsstudie. Über das bestehende Straßennetz ergibt sich nur eine Verbindung über die Badendonker Straße. Hier befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 2,50 Metern, welcher jedoch auf Kaarster Stadtgebiet nicht fortgeführt wird. Angrenzend besteht grundsätzlich weiteres Flächen- und Wegepotenzial (Wirtschaftsweg, Abstandsgrünflächen, Landwirtschaftliche Flächen). Es empfiehlt sich aus Meerbuscher Sicht, diese Verbindung als Radvorrangroute weiter zu planen.

Wichtige Bausteine

- Prüfung der Errichtung von richtungsgetreuen getrennten Geh- und -Radwegen auf beiden Seiten der Badendonker Straße bzw. Prüfung der Möglichkeit eines eigenständig geführten Radweges unter Einbeziehung des parallelverlaufenden Wirtschaftsweges
- Aufgrund vergleichsweise geringerer Bedeutung im Gesamtnetz erscheint ein RSV-Standard aus Sicht der Stadt Meerbusch nicht notwendig (aus Sicht der Stadt Kaarst wäre dies jedoch ein Zubringer für die RSV nach Düsseldorf); Ansetzung mindestens der ERA-Regelmaße
- Beleuchtung der Radwege und Markierung von reflektierenden Begrenzungslinien
- Ab Necklenbroicher Straße (innerorts) Fortführung der Radwegeverbindung bei Tempo 30 auf der Fahrbahn (30 km/h erscheint derzeit auf Basis der StVO nicht möglich); anderweitig wäre es möglich, Parkplätze durch Radverkehrsanlagen zu ersetzen und ein Überholverbot zweispuriger Fahrzeuge auszuweisen
- Ergänzung alternativer südlich verlaufender Führung (Maßnahme B3.1)
- Zusammenarbeit mit der Stadt Kaarst und dem Rhein-Kreis zu dem Ausbau der Radverbindung

B2.4 Ausbau der Radverbindung Osterath – Kaarst

Das Radverkehrskonzept „Rheinisches Revier“ definiert für die Verbindung Meerbusch-Osterath – Kaarst eine potenzielle Streckenführung. Über das bestehende Straßennetz ergibt sich eine direkte Verbindung. Als Streckenführung wird die Führung über die Kaarster Straße/Pullerweg/Kaarster Straße vorgeschlagen. Hier befindet sich eine Tempo-30-Zone (Kaarster Straße innerorts und Pullerweg) sowie ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Kaarster Straße (außerorts). Aus gutachterlicher Sicht empfiehlt sich jedoch eine durchgehende Führung über die Kaarster Straße, ohne eine Abzweigung über den Pullerweg einzubeziehen, da sich hieraus keine Vorteile in der Entfernung und der Reisezeit ergeben. Vielmehr entsteht durch die Abzweigung Gatherstraße/Pullerweg Konfliktpotenzial. Auch das städtische Radverkehrskonzept definiert eine durchgehende Führung über die Kaarster Straße. Zur Herrichtung einer durchgängigen und intuitiv verständlichen Radwegeführung gilt es, folgende Bausteine umzusetzen.

Wichtige Bausteine

- Kaarster Straße innerorts: Ausweisung einer Fahrradstraße, ggf. Wegfall der Parkplätze auf der Fahrbahn
- Kaarster Straße außerorts: Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr mindestens durch einen taktilen Trennstreifen, Überprüfung der Breiten
- Schaffung eines sicheren und verständlichen Übergangs zwischen den beiden Führungsformen Fahrradstraße (innerorts) und einseitiger Seitenraum (außerorts)
- Beleuchtung außerorts liegender Streckenabschnitte (Maßnahme B7.3)
- Zusammenarbeit mit der Stadt Kaarst und dem Rhein-Kreis-Neuss zum Ausbau der Radverbindung

B2.5 Ausbau der Radverbindung Osterath – Willich

Neben der Umsetzung der Streckenvorschlägen aus dem Radverkehrskonzept „Rheinisches Revier“ ist die Anbindung an Nachbarkommunen außerhalb des Rhein-Kreis-Neuss, hier das benachbarte Willich im Kreis Viersen, ebenso wichtig. Willich mit rd. 50.000 Einwohner:innen stellt ein Mittelzentrum der Region dar und weist Verkehrsverflechtungen mit Meerbusch auf. Die ERA 2010 empfiehlt, die Anbindung zu Mittelzentren über regionale Radverkehrsverbindungen (AR III) also über Haupttrouten. Im städtischen Radverkehrskonzept fehlt hier eine adäquate Verbindung. Die Anbindung Willichs erfolgt hier über die Niederrheinroute als Nebenroute. Eine direkte Verbindung aus dem Osterather Zentrum ohne Umwege und Zeitverluste ergibt sich jedoch über die Willicher Straße. Im Bestand wird der Radverkehr auf der Willicher Straße sowohl innerorts (ab Hugo-Recken-Straße) als auch außerorts auf einem zu schmalen Radweg im Seitenraum geführt.

Wichtige Bausteine

- Innerorts: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn: Schutzstreifen/Piktogrammreihe, Prüfung einer Temporeduzierung auf 30 km/h
- Verbreiterung des außerortsliegenden gemeinsamen Geh- und Radwegs auf mind. 2,50 m (Bestand ca. 1,80 Meter) und Beibehaltung eines Mindestabstands von 1,75 m Sicherheitsabstand zur Kfz-Fahrbahn gem. Regemaß der ERA
- Beleuchtung außerorts liegender Streckenabschnitte (Maßnahme B7.3)
- Zusammenarbeit mit der Stadt Willich und Straßen.NRW
- Alternative: Ausbau der Niederrheinroute/an der Buschschnitt (siehe städtisches Radverkehrskonzept) über den eigenständig geführten Radweg/Wirtschaftsweg. → Oberflächensanierung, Verbreiterung auf mind. 3,5 m, Ausweisung als Fahrradstraße möglich, Beleuchtung, Wegweisung

B2.6 Ausbau der Anbindung von Bösinghoven

Da die Radschnellverbindungen (siehe B1) nicht durch den Ortsteile Bösinghoven führen und Bösinghoven selbst nur eine geringe Qualität in der Versorgungsstruktur bietet, ist der Anschluss Bösinghovens an die umliegenden Ortsteile besonders wichtig. Hieraus ergeben sich folgende Möglichkeiten:

Wichtige Bausteine

- Ausweisung einschlägiger Fahrradstraßen zur Anbindung an Osterath und die Radschnellverbindung Krefeld – Osterath – Büderich – Düsseldorf (siehe auch B1.1 und B3.2)
- In Kooperation mit Stadt Krefeld: Bau eine Radverkehrsanlage auf Strümpfer Weg auf Krefelder Stadtgebiet als Anschluss zum Radschnellweg in Richtung Krefeld
- Anbindung Krefeld: Qualitätsausbau EUROGA-Radroute (gemäß städtischem Radverkehrskonzept), Strecke liegt jedoch größtenteils auf Krefelder Stadtgebiet → Oberflächensanierung, Verbreiterung auf mind. 3,5 m, Ausweisung als Fahrradstraße möglich, Beleuchtung, Wegweisung
- Anbindung Lank-Latum: Ausweisung einer Fahrradstraße auf Ossum und An der Autobahn, gesicherte Querungen an Ossum/Bismarckstraße und An der Autobahn / An der Autobahn (jeweils an den Bushaltestellen)
- Anbindung Strümp & Büderich: Sicherung der Einmündungen entlang An der Autobahn und Schloßstraße (z. B. Rotmarkierung der Furten Brucknerstraße und Osterather Straße)
- Beleuchtung außerorts liegender Streckenabschnitte (Maßnahme B7.3; Ausgestaltung ggf. als sensorgestützte Beleuchtung)
- Zusammenarbeit mit der Stadt Krefeld und Rhein-Kreis-Neuss

B2.7 Rad- und Fußwegeführung entlang des Rheindeichs

Dem Radweg auf dem Rheindeich kommt eine besondere Rolle zu. Grundsätzlich ist die Funktion des Deichs die Hochwasserschutzanlage. Jedoch wird er neben Freizeitradfahrenden und Radreisenden wird auch im Alltagsradverkehr aus Meerbusch und der Nachbarkommunen genutzt. Sportliche Radfahrende nutzen diese Verbindung außerdem als Strecke für schnelles Fahren. Zusätzlich gibt es hier ein hohes Fußverkehrsaufkommen durch Spazierengehende (Familien, in Gruppen und mit Hund) sowie durch Sporttreibende. Der offizielle gemeinsame Geh- und Radweg ist stellenweise nur 2,50 Meter breit, was zu erheblichen Konfliktpotenzial führt. Im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung wurde über diese Gefahrensituation diskutiert.

Der Stadt Meerbusch untersuchte hierzu bereits mehrere Lösungsmöglichkeiten. Aufgrund der besonderen Anforderungen als Hochwasserschutzanlage sind die Möglichkeiten stark eingeschränkt. Dies betrifft vor allem folgende Lösungen:

- Die Verbreiterung bestehender Wege und der Neubau von Wegen ist nicht möglich.
- Die Freigabe des Deichverteidigungsweges für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr ist nicht möglich.

Folgende Möglichkeiten werden von der Stadtverwaltung bereits diskutiert und sollen weiterverfolgt werden:

- Markierung von bestimmten Konfliktstellen / Schaffung von Aufmerksamkeit durch Markierung (Überprüfung bestehender Markierungen, ggf. Ergänzung an weiteren Stellen)
- Verstärkung der Kommunikation von Verhaltensregeln zur gegenseitigen Rücksichtnahme durch das regelmäßige Aufstellen von Hinweisschildern, durch Kampagnen oder Aktionen insbesondere an Tagen / zu Zeiten mit starkem Besucher:innen-Aufkommen (Sommermonate, Feiertage)

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

Die Radverkehrsinfrastruktur an den Hauptstraßen ist in Meerbusch zwar grundsätzlich vorhanden, mit der zumeist einseitigen Führung im Seitenraum jedoch unterdimensioniert und unattraktiv. Aufgrund der Ansprüche der anderen Verkehrsträger an die Straßen und vor allem innerorts begrenzter Platzverhältnisse sind deutliche Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs gegenüber dem Bestand kaum möglich. Die einzige Möglichkeit bestünde zumeist darin, den Straßenquerschnitt vollständig neu zu planen und damit einen Vollumbau auszulösen. Hauptstraßen umzugestalten, ist jedoch ein schwieriger, langwieriger Prozess; ein gesamthafter Umbau gleich mehrerer Hauptstraßen wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts als nicht realistisch eingeschätzt. Um hier eine sichere und für alle Bevölkerungsgruppen eine qualitativ hochwertige und kurzfristiger nutzbare Alternative anzubieten, sollen weitere Fahrradstraßen ausgewiesen werden, die möglichst direkte Verbindungen schaffen und zugleich eine hohe Erschließungswirkung haben. Ziel ist es, dass so ein Netz aus Fahrradstraßen und anderen hochwertigen Fahrradwegen in allen Ortsteilen entsteht. Das Fahrradstraßennetz soll an die neuen Radschnellverbindungen (vgl. Maßnahmen B1) angebunden werden, sodass ein hochwertiges und zusammenhängendes Radwegenetz entsteht.

Voraussetzung zur Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können dort eingerichtet werden, wo bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen vorherrscht oder dies zu erwarten und geplant ist. Auch die Herstellung von zusammenhängenden Radnetzen ist ein gutes Argument für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Diese haben den Vorteil, dass sie die Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Stadt erhöhen, Radfahrende auch an Kreuzungen bevorrechtigt werden und, Statistiken zufolge, sich die Verkehrssicherheit erhöht. Aufgrund der Regelgeschwindigkeit von 30 km/h eignen sie sich vor allem im nicht klassifizierten Netz und dort, wo aufgrund von Tempo-30-Zonen eigenständige Radverkehrsanlagen nicht möglich sind. Außerdem bieten Fahrradstraßen eine

hochwertige Infrastruktur für alle Teile der Bevölkerung (z. B. Kinder und Jugendliche, Senior:innen, Radpendlern auf dem Arbeitsweg) sowie für unterschiedliche Fahrradtypen (E-Bikes/Pedelecs, Lastenräder, Fahrradanhänger), denn Radfahrende dürfen auf Fahrradstraßen nicht behindert werden.

Hinweise zur Gestaltung und Umsetzung von Fahrradstraßen

Elementar für die Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Fahrradstraßen ist die wiedererkennbare Gestaltung, da die Regelungen einem Großteil der Verkehrsteilnehmenden noch nicht ausreichend bekannt sind. Aufgrund fehlender gestalterischer Vorgaben werden Fahrradstraßen kommunal und auch bundesweit häufig uneinheitlich gestaltet. Daher sollte die Gestaltung weiterer Fahrradstraßen sich an den bestehenden Fahrradstraßen orientieren. Zusätzlich sollten kreisweite Gestaltungshinweise, Empfehlungen der AGFS NRW sowie absehbare Anpassungen in der Neuauflage der ERA in das Design integriert werden. Für die Stadt Meerbusch bedeutet das, dass sie die Gestaltung ihrer weiteren Fahrradstraßen in Abstimmung mit dem Rhein-Kreis Neuss durchführt. Ggf. Markierung der sog. „Haifischzähne“ an untergeordneten Straßen. Grundsätzlich muss geprüft werden, ob allgemeiner Kfz-Verkehr oder nur noch Anlieger-Kfz weiter erlaubt ist; nach Möglichkeit ist eine Beschränkung auf Anlieger vorzunehmen.

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

B3.1 Einrichtung von Fahrradstraßen in Büderich

Fahrradstraßen in Büderich bieten Radfahrenden vor allem eine Alternative zu der engen und stark belasteten Neusser Straße, Düsseldorfer Straße und Moerser Straße. Ferner sollen die Büdericher Fahrradstraßen soziale Einrichtungen und das Zentrum erschließen und an die geplante Radschnellverbindung angeknüpft sein. Die bestehende Fahrradstraßen-Achse Poststraße / In der Meer / Niederdonker Straße / Karl-Arnold-Straße gilt es, in ein Gesamtkonzept einzubeziehen (siehe Vorschlag in Kartendarstellung). So wird empfohlen, in mindestens den folgenden Straßen in Büderich die Ausweisung einer Fahrradstraße zu prüfen. Dazu gehört auch, mögliche Anpassungen von Verkehrsführungen vorzunehmen (Bsp. Witzfeldstraße/Lortzingstraße: Änderung der Vorfahrtregelungen). Die Maßnahmen können auf einigen Straßen dazu führen, dass Kfz-Parkplätze im Straßenraum entfallen, z. B. an der Straße Kanzlei.

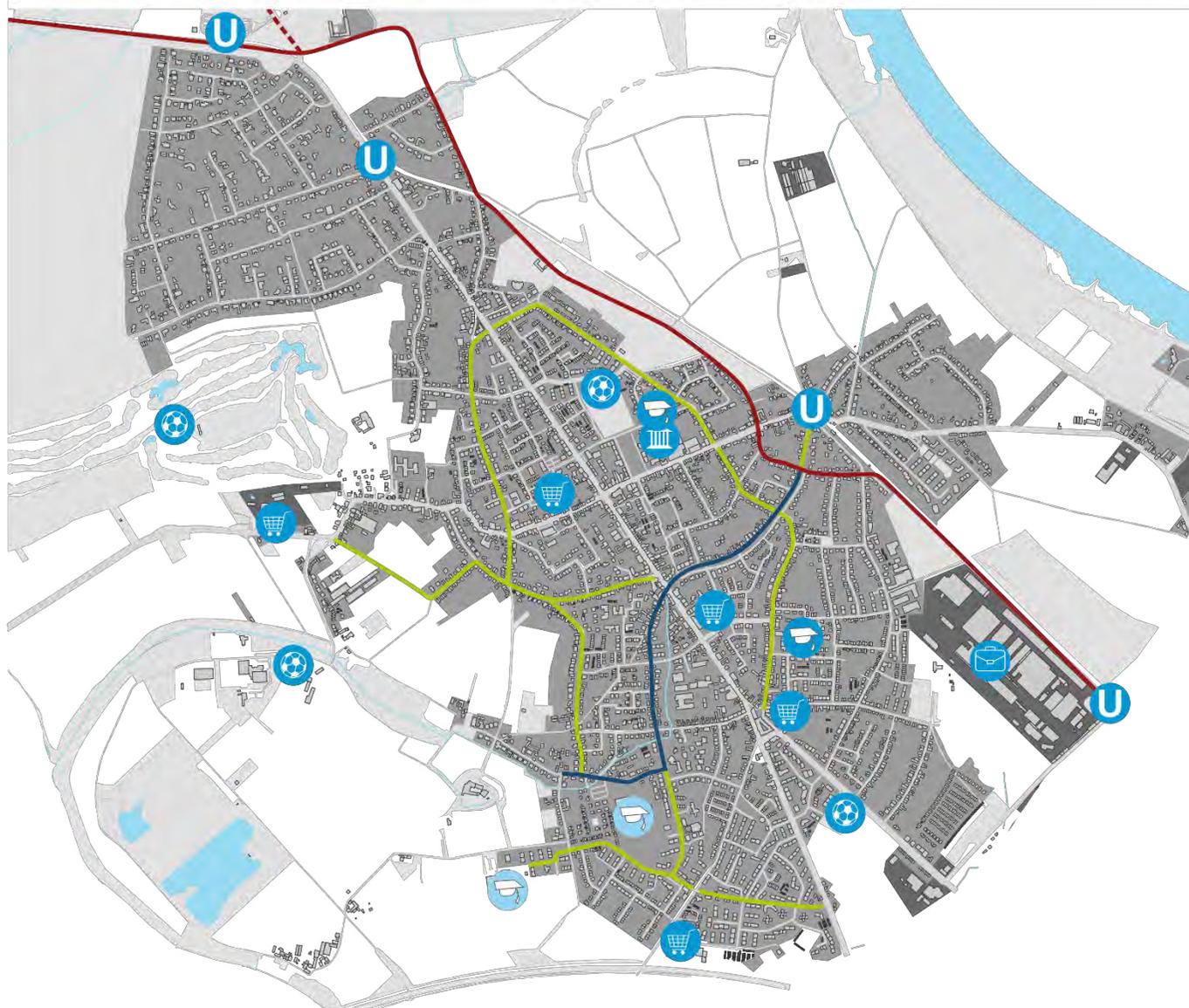
- Brühler Weg
- Am Fronhof
- Witzfeldstraße
- Kanzlei
- Hohegrabenweg
- Auf den Steinen
- Laacher Weg

Als Teil der Radschnellverbindung kommen folgende Straßen hinzu:

- Friedhofweg
- Alter Kirchweg
- Dückersstraße

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

B3.1 Einrichtung von Fahrradstraßen in Büderich



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Büderich Fahrradstraßen

Radwegenetz

- Radschnellverbindungen / Radvorrangrouten
- - - Routenvorschläge
- Fahrradstraße Bestand
- Fahrradstraße Vorschlag

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

- Arbeitsplatzkonzentration
- U-Bahn
- Dienstleistung / Handel
- Grundschule
- Weiterführende Schulen
- Sport und Freizeit
- Öffentliche Einrichtung

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

B3.2 Einrichtung von Fahrradstraßen in Osterath, Bösinghoven und Strümp

Neue Fahrradstraßen in Osterath sollen sichere und komfortable Möglichkeiten bieten, das Zentrum, die dortigen Schulen und auch den Bahnhof zu erreichen. Ebenso sollen angrenzende Stadtteile (z. B. Bösinghoven) sowie Kommunen (z. B. Kaarst) besser angebunden werden. Ebenso soll eine Fahrradstraßen-Achse als Parallelführung zur konfliktbehafteten Meerbuscher Straße (zwischen Bahnhofsweg und Autobahn) herausgebildet werden. Es wird empfohlen, mindestens die folgenden Straßen in Osterath, Strümp und Bösinghoven für die Einrichtung von Fahrradstraßen vorzusehen. Dies kann auf einigen Straßen dazu führen, dass Kfz-Parkplätze entfallen.

- Bommershöfer Weg
- Theodor-Heuss-Straße
- Kaarster Straße
- Schumannstraße
- Boverter Kirchweg
- Dresdener Straße
- Danziger Straße
- Insterburger Straße
- Hohlenweg

- Gatherstraße

Als Teil der geplanten Radschnellverbindung Krefeld – Osterath – Büderich – Düsseldorf sowie der Stadtteilverbindung nach Bösinghoven kommen folgende Straßen als Fahrradstraßen hinzu:

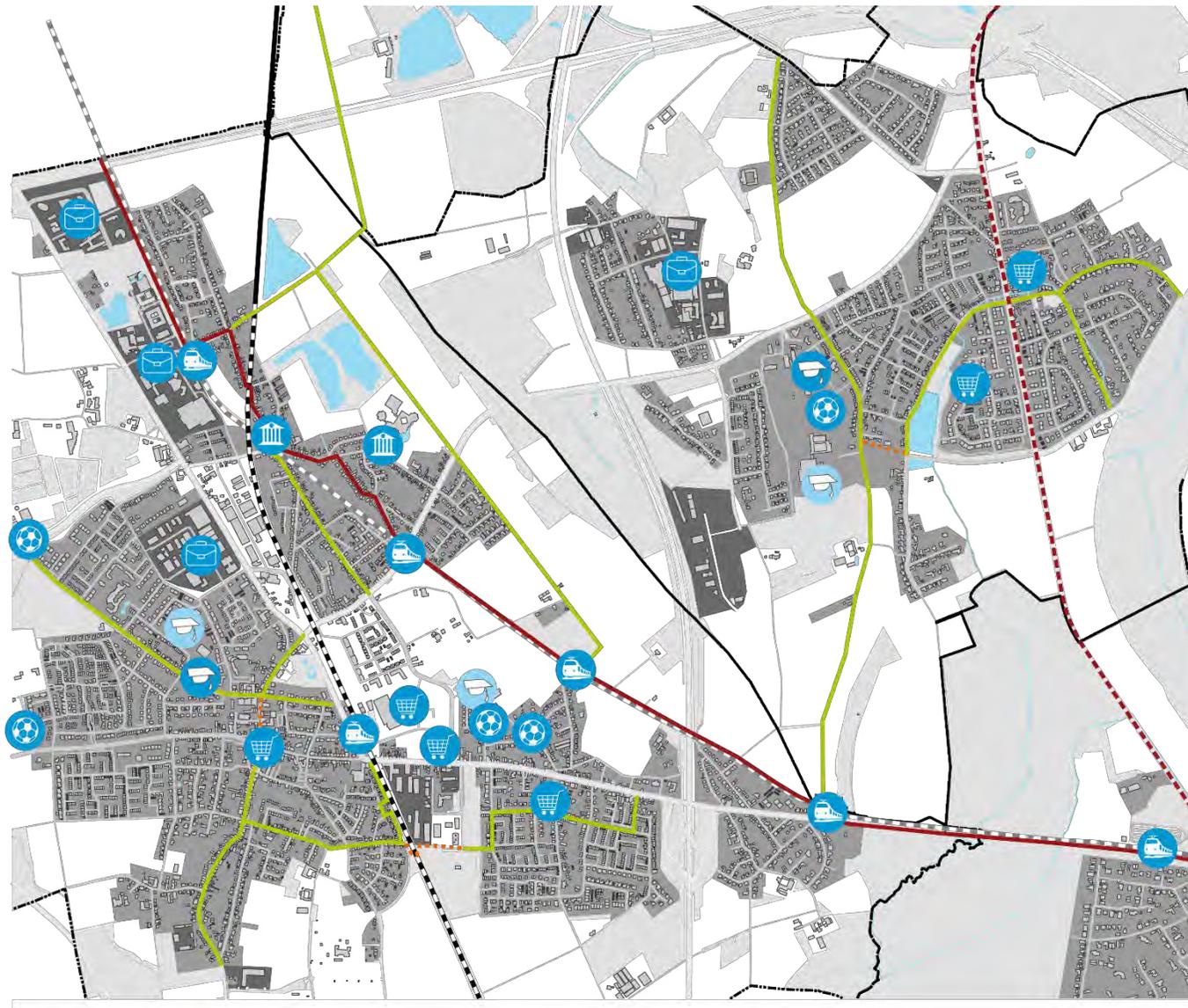
- Kalverdonksweg
- Grüner Weg
- Meyersweg
- Görgesheideweg
- Am Sportplatz
- Schiefelberg
- Fischelner Straße

In Strümp werden folgende Straßen vorgeschlagen:

- Mönkesweg
- Buschstraße
- Auf der Gath
- Strümper Berg

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

B3.2 Einrichtung von Fahrradstraßen in Osterath, Bösinghoven und Strümp



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Osterath, Strümp Fahrradstraßen

- Radschnellverbindungen / Radvorrangrouten
- Routenvorschläge
- Radinfrastruktur im Sinne des Netzes
- Fahrradstraße Vorschlag

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

- Arbeitsplatzkonzentration
- U-Bahn
- Dienstleistung / Handel
- Grundschule
- Weiterführende Schulen
- Sport und Freizeit
- Öffentliche Einrichtung

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

B3.3 Einrichtung von Fahrradstraßen in Lank-Latum

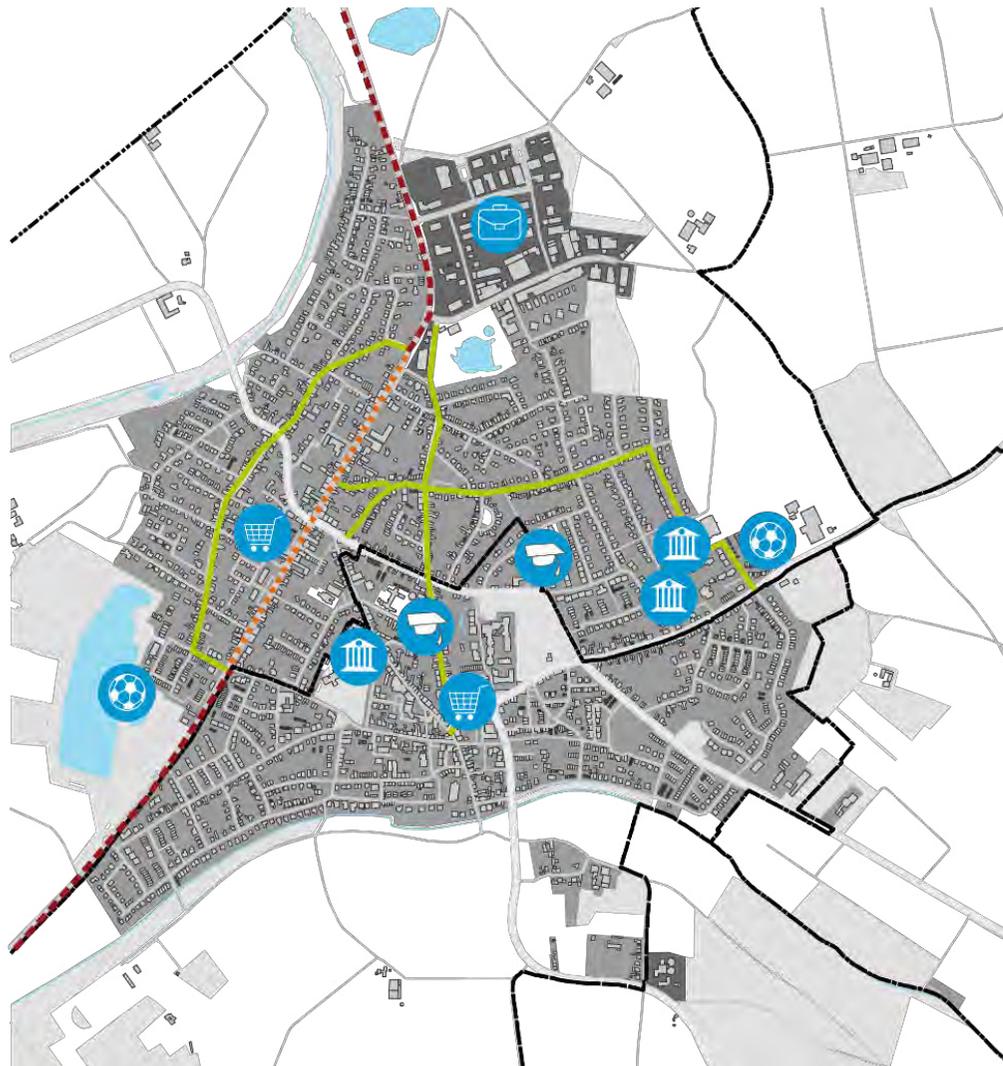
Auch in Lank-Latum spielen Fahrradstraßen zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere einer sichereren innerörtlichen Führung eine wichtige Rolle. So kann zum Beispiel eine Parallelstrecke zur Uerdinger Straße etabliert werden, die auch Teil einer Radschnellverbindung oder Radvorrangroute Uerdingen – Lank – Strümp – Büderich – Düsseldorf wird. Ebenso soll die Mühlenstraße für den Radverkehr attraktiver werden, so eine mögliche Entlastung für die Fußgängerzone Hauptstraße bieten und zugleich den Radverkehr sicher ins Zentrum führen. Von der Ausweisung der Hauptstraße (zwischen Fußgängerzone und Kaiserswerther Straße) wird an dieser Stelle abgesehen, da ansonsten das zügige Befahren auch der Fußgängerzone mit dem Fahrrad gefördert werden würde. Da Fahrradstraßen

den Radverkehr nicht nur sicher führen, sondern auch beschleunigen sollen, ergibt sich aus der parallel verlaufenden Mühlenstraße ein höheres Potenzial. Insgesamt werden folgende Straßen in Lank-Latum als Fahrradstraßen vorgeschlagen. Dies kann auf einigen Straßen dazu führen, dass Kfz-Parkplätze entfallen.

- Mittelstraße, Weingartsweg, Am Latumer See
- Mühlenstraße
- Wasserstraße
- Alte Wasserstraße
- Tilsiter Straße
- Wittenberger Straße

B3 Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen

B1.2 Einrichtung von Fahrradstraßen in Lank-Latum



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

Lank-Latum Fahrradstraßen

- Radschnellverbindungen / Radvorrangrouten
- - - Routenvorschläge
- - - Radinfrastruktur im Sinne des Netzes
- Fahrradstraße Vorschlag

Verkehrserzeugende Infrastrukturen

- Arbeitsplatzkonzentration
- U-Bahn
- Dienstleistung / Handel
- Grundschule
- Weiterführende Schulen
- Sport und Freizeit
- Öffentliche Einrichtung

B4 Optimierung von Radverkehrsführungen

Grundlage zur Etablierung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag ist ein durchgängiges Netz an (qualitativ hochwertiger) Fahrradinfrastruktur. Infrastruktur ist in Meerbusch an den allermeisten Stellen vorhanden, entspricht jedoch meist aufgrund der Platzverhältnisse nicht den erforderlichen und gewünschten Standards.

Die ERA der FGSV (in Verbindung mit der RASt 06 und ggf. weiteren Richtlinien und Empfehlungen der FGSV) stellt die maßgebliche Grundlage für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dar; es wird erwartet, dass diese demnächst aktualisiert wird und dann erweiterte Standards für den Radverkehr beinhaltet. Viele der derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen in Meerbusch entsprechen nicht diesen Grundlagen. Häufig ist die Untermaßigkeit ein Thema, da Straßen autozentriert geplant wurden und dem Rad- und Fußverkehr in der Regel nur die Restflächen zugestanden wurden. So bestehen an vielen Stellen beispielsweise recht schmale Zweirichtungsradwege im Seitenraum, die nicht nur Konflikte mit zu Fuß Gehenden hervorrufen, sondern auch Ziele auf der anderen Straßenseite kaum erreichbar machen. Häufig manifestieren sich diese Situationen an Hauptverkehrsstraßen und sind nur schwierig und unter ganzheitlicher Betrachtung des Straßenraums zu lösen. Aber auch abseits der Hauptverkehrsstraßen gibt es Handlungsbedarf; nicht mehr notwendige oder zulässige Benutzungspflichten oder noch nicht freigegebene Einbahnstraßen in Gegenrichtung bieten häufige

Optimierungspotenziale. Schwerwiegende Lücken im Radverkehrsnetz sind in Meerbusch nahezu nicht mehr vorhanden (eine Ausnahme ist hier noch die Necklenbroicher Straße).

Die Maßnahme B4 bündelt einzelne Optimierungsvorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung in Meerbusch. Unter Zugrundelegung des Radverkehrskonzepts und des Mobilitätskonzepts sollte das Radverkehrsnetz in den kommenden Jahren fortlaufend optimiert und (qualitativ) ausgeweitet werden. In Anlehnung an den Finanzierungsbedarf von Kommunen gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 sollte die Stadt Meerbusch mit einem Budget von mindestens 800.000 Euro jährlich die Radverkehrsinfrastruktur im Sinne dieser Teilmaßnahmen sowie der weiteren Maßnahmen (B2, B3, B5) ausbauen und ertüchtigen. Dazu ist jedoch – und dies gilt auch für die meisten anderen Maßnahmen – entsprechend Personal erforderlich.

Die Maßnahme B4 unterteilt sich in folgende Teilmaßnahmen:

- Überprüfung von Radwegebenutzungspflichten (B4.1)
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (B4.2)
- Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr (B4.3)

B4.1 Überprüfung von Radwegebenutzungspflichten

Der gemeinsame Geh- und Radweg – und dabei der aufgrund der Platzverhältnisse häufig mangelhaft getrennte Geh- und Radweg – sind Standardelemente des Radverkehrsnetzes in Meerbusch. Sofern aus Platzgründen (zu schmaler Straßenraumquerschnitt) keine Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur möglich ist, ohne gesamthaft die Straße neu zu planen, gilt es, in Verbindung mit der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen, ob die Radwegebenutzungspflicht im Seitenraum aufgehoben werden kann. Insbesondere für schnellfahrende und geübte Radfahrende, z. B. Radpendelnde mit Pedelecs, bietet die Nutzung der Fahrbahn einen Vorteil. Auch können so immer häufiger angeführte Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden verringert werden. Für Ungeübte und Radfahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis bietet der Fußweg mit dem Zusatzzeichen "Radfahrende frei" eine mögliche Ergänzung. Beispielhaft zu nennen ist hier die Straße "Im Bachgrund".

Problematisch könnte die weiterhin vorhandene Rotpflasterung im Seitenraum sein, die suggeriert, dass Radfahrende diese nutzen müssten. Daher sollte diese an den genannten Straßen nach und nach (z. B. im Rahmen von anderen Bauarbeiten) durch Gehwegpflasterung ersetzt werden.

Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht anhand folgender Bausteine:

- Kfz-Verkehrsbelastung
- Zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit
- Funktion der Straße im Gesamtnetz (vgl. Maßnahme D1 „Überprüfung und Fortschreibung des Nebenstraßennetzes“)

- Tatsächliche und zu erwartende Frequenz an Fahrradfahrenden
- Belange des Fußverkehrs, insb. Breitenanforderungen und Frequenz
- Belange des ruhenden Verkehrs (z. B. Wegfall von Fahrbahnparken möglich?)
- Vorhandensein von Bushaltestellen (Vermeidung von Konflikten mit Wartenden)
- Prüfung der Einbindung der Möglichkeit „Gehweg, Radfahrer frei“

Insbesondere zu überprüfende Straßen im Stadtgebiet

- Anton-Holtz-Straße
- Josef-Tovornik-Straße
- Rheinstraße
- Kaiserswerther Straße
- Im Bachgrund
- Römerstraße
- Dorfstraße
- Necklenbroicher Straße (innerorts)
- Niederlöricker Straße (innerorts)
- Laacher Weg
- südliche Karl-Arnold-Straße
- Marienburger Straße (Kreuzung zur Neusser Straße i. V. m. B5.2)

B4 Optimierung von Radverkehrsführungen

B4.2 Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

In Deutschland soll eine Freigabe für den Radverkehr auf der Fahrbahn einer Einbahnstraße erfolgen, wenn die Einbahnstraße ausreichend breit ist, die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt und die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist. Diese Voraussetzungen greifen jedoch nur bei der Freigabe echter Einbahnstraßen. Unechte Einbahnstraßen dürfen ohnehin in beide Richtungen befahren werden, hier bezieht sich die Radfahrer-Freigabe nur auf das Verbot der Einfahrt (Zeichen 267), das an einem Ende der Straße bzw. des Abschnitts steht. Darüber hinaus gilt es, bei der Einfahrt in eine Einbahnstraße durch Verkehrszeichen darauf hinzuweisen, dass Radfahrende auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung fahren dürfen (Zusatzschild 220: Fahrradsymbol mit darunter zwei entgegengesetzten Pfeilen, die die Fahrtrichtung symbolisieren). Die Prüfung einer Öffnung von Einbahnstraßen ist eine wichtige Maßnahme, um die Durchlässigkeit des Radverkehrs zu erhöhen, das Netz zu verdichten und so kurze Wege zu ermöglichen.

Die Stadt Meerbusch hat hierzu bereits fast alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben. Im Rahmen der Bestandsanalyse sind nachfolgend aufgeführte Einbahnstraßen aufgefallen, die in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Bereits freigegebene Einbahnstraßen gilt es, daraufhin zu prüfen, inwiefern durch eine entsprechende Bodenmarkierung die Freigabe verdeutlicht, und die Verkehrssicherheit erhöht werden kann, insbesondere an Stellen, von denen Gefahrenpotenzial zurückgespiegelt wird. Sofern es die Platzverhältnisse ermöglichen, empfiehlt sich die Markierung eines Schutzstreifens/Radstreifens (linke

Abbildung) für den Radverkehr in Gegenrichtung oder zumindest eine Kennzeichnung der Einfahrt (rechte Abbildung).



Beispiele aus Göttingen (rechts) und Darmstadt (links)

Die Freigabe, des Radverkehrs in Gegenrichtung auf den noch fehlenden Einbahnstraßen befinden sich bereits in der Prüfung und sind daher kurzfristig zur Umsetzung vorgesehen.

- Allensteiner Straße
- Karl-Rüsing-Straße
- Breslauer Straße (Schild fehlt Zeichen 267)

B4 Optimierung von Radverkehrsführungen

B4.3 Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr

Der Radverkehr in Meerbusch wird häufig im Seitenraum geführt. Häufig genutztes Führungselement ist der gemeinsame Geh- und Radweg sowie der getrennte Geh- und Radweg. Aufgrund gewachsener Strukturen, engen Raumverhältnissen und zu geringen Standardanforderungen für den Radverkehr im Straßenbau in der Vergangenheit, sind diese häufig mangelhaft ausgestaltet. Dies zeigt sich vor allem durch zu geringe Breiten und unzureichende Abgrenzungen zueinander sowie zu anderen Flächen (z. B. Parkständen und Bushaltestellen). Sofern sich nach einer Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht (vgl. Maßnahme B4.1) keine Änderungen ergeben, gilt es, die Ausgestaltung des Seitenrum zu verbessern.

An vielen Meerbuscher Hauptverkehrsstraßen können ausreichende Breiten in der Radwegeinfrastruktur nur durch die Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes erreicht werden könnten. Die bestehende Radinfrastruktur wird daher noch über einen längeren und undefinierbaren Zeitraum fortbestehen, weswegen es gilt, Übergangslösungen zu finden. Diese können durch kleinteiligere Maßnahmen erreicht werden.

Bausteine

- Prüfung der Seitenraumbreiten zur Verbreiterung der Radwege
- Optisch kontrastreiche und taktile Trennung von Geh- und Radwegen
- Überprüfung der Führungsform und der Flächenzuteilung bei punktuell auftretenden Flächenkonkurrenzen mit weiteren Nutzungen (z. B. Bushaltestellen)



Beispiele aus Stuttgart (oben links), Gütersloh (oben rechts) und Dortmund (unten)

Schaffung einer taktilen Trennung von Geh- und Radwegen im Seitenraum an Hauptverkehrsstraßen, wo eine Neutrassierung absehbar nicht möglich ist:

- Uerdinger Straße, Xantener Straße, Moerser Straße, Düsseldorfer Straße & Neusser Straße
- Meerbuscher Straße
- Strümper Straße

B5 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten

Knotenpunkte sind vermehrt besondere Konfliktpunkte, Hindernisse und Bremsstellen im Radverkehrsnetz. Dies liegt an den Interventionen mit abbiegenden/kreuzenden Kfz und zu Fuß Gehenden, aber häufig auch an der Signalplanung, die vorrangig auf den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehr ausgelegt ist. Wo etwa für Kfz eine grüne Welle besteht, fährt der Radverkehr aufgrund der langsameren Fahrgeschwindigkeit an jedem Knotenpunkt auf eine rote Ampel zu. Dies führt zu einem stärkeren Geschwindigkeitsnachteil des Fahrrads und behindert ein zügiges und flüssiges Radfahren.

Auf der Strecke wird der Radverkehr in Meerbusch fast ausschließlich im Seitenraum gemeinsam mit dem oder getrennt vom Fußverkehr geführt. Dies wird an den Knotenpunkten fortgeführt. Potenzielle und in Meerbusch häufig zu verzeichnende Konflikte entstehen daher an Knotenpunkten mit dem Fußverkehr, mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr, mit Bordsteinabsenkungen, Laternen- und Ampelmasten und aufgrund fehlender oder problematischer Führungen zum Linksabbiegen.

In Meerbusch lassen sich bereits eine Vielzahl von Maßnahmen zur sicheren Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten verzeichnen. So wurden bereits zahlreiche Radwegefurten rot eingefärbt oder eine Vorlaufzeit der Rad-Signalisierung der LSA-Schaltungen eingerichtet. Zur Fortführung dieser Bestrebungen und qualitativen Steigerung dient das Maßnahmenprogramm für Knotenpunkte B5. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden geht dabei immer vor der Schnelligkeit. Damit dies nicht einseitig zu Lasten des Radverkehrs geht, haben die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Regel auch Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr.

Die Gestaltung der Knotenpunkte muss für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich machen, wer welchen Raum nutzen darf und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus müssen Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt einheitlich sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dennoch soll der Radverkehr an Knotenpunkten mindestens gleichrangig und, wo vertretbar (z. B. im Rahmen von Radschnellverbindungen und auch Radhaupttrouten), auch bevorrechtigt abgewickelt werden. Für Meerbusch ergeben sich daher die folgenden Untermaßnahmen zur Schaffung von radverkehrsfreundlichen Knotenpunkten:

- Fortführung der Einrichtungen der Rad-Signalisierung mit Vorlaufzeit (B5.1)
- Überprüfung und Verbesserung der Bedingungen zum sicheren und zügigen Linksabbiegen (B5.2)
- Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr (B5.3)
- Fortführung der Rotmarkierung von Radfurten (B5.4)
- Einsatz von Haltgriffen an LSA-Masten (B5.5)

Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten orientiert sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz sowie der Maßnahmvorschläge bzgl. der Radschnellverbindungen (B1) und der Fahrradstraßen (B2).

B5 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten

B5.1 Prüfung der Einführung einer Grün-Vorlaufzeit an Knotenpunkten

Zentrale Richtlinie für Ampelschalungen ist die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA der FGSV, 2015). Ergänzend hierzu gibt es die Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa der FGSV, 2005). Für den Radverkehr wird unter anderem festgehalten, dass auf Radhaupttrouten die Radfurten nicht mehr abgesetzt werden sollen, sodass ein zügiges Befahren ermöglicht wird. Ferner wird verdeutlicht, dass der Radverkehr dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr bevorrechtigt ist. Eine gesonderte Signalisierung des Radverkehrs soll vorgenommen werden, wenn (Auszug):

- ein Zeitvorsprung benötigt wird, um Abbiegekonflikte zu entschärfen.
- ein Zeitvorsprung zum Einfädeln an Engstellen benötigt wird.
- Es sich bei großen Knotenflächen anbietet, die Räumzeit des Fußverkehrs mitzunutzen.
- Der Radverkehr auf einer Busspur geführt wird.
- Zwischenhalte auf Mittelinseln vermieden werden sollen.

Insbesondere der erstgenannte Punkt ist essenziell. Die dargestellten Abbildungen aus Bocholt zeigen, dass sich eine eigene Signalisierung mit Grün-Vorlaufzeit sowohl bei Führung auf der Fahrbahn (hier mit Schutzstreifen und Aufstellfläche) sowie bei einer Führung im Seitenraum anbieten (hier mit LSA auf der eigenen oder auch gegenüberliegenden Straßenseite. Bei der Führung im Seitenraum sollte, wie im Bocholter Beispiel, darauf geachtet werden, dass der Radverkehr eine vorgezogene Haltelinie erhält, sodass der Radverkehr beim Warten im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs ist. Für typische Knotenpunktsituationen in Meerbusch erweist sich die rechte Abbildung als passendes Beispiel. Auf dieser Abbildung lässt sich zwar die LSA für den Radverkehr nur schwer erkennen, jedoch sind die Straßenquerschnitte an Meerbuscher Kreuzungen in der Regel schmaler. Dies hat den Vorteil, dass kein zusätzlicher Mast aufgestellt werden muss, sodass weniger Hindernisse im Kreuzungsbereich liegen. Hinzu sollte stets ein Rotmarkierung geprüft

werden (B5.4). Ebenso sollte eine wettersensitive Steuerung der LSA für Radfahrende geprüft werden, um bei schlechtem Wetter die Wartezeiten zu verkürzen.



Beispiele aus Bocholt

An folgenden Knotenpunkten sollte eine eigene Signalisierung geprüft werden:

- Xantener Straße (Auf der Gath)
- Uerdinger Straße (Kaiserswerther Straße)
- Krefelder Straße (Strümper Straße)
- Uerdinger Straße (Claudiusstraße)
- Moerser Straße (Kanzlei)
- Moerser Straße (Dülsweg)
- Moerser Straße (Necklenbroicher Straße)
- Neusser Straße (Römer Straße)

B5.2 Einrichtung von sicheren Linksabbiegemöglichkeiten

Die in Meerbusch übliche Führung des Radverkehrs im Seitenraum zeigt ihre Schwächen besonders an Knotenpunkten. Schwieriges oder gar unmögliches Linksabbiegen, schlechte und späte Sichtmöglichkeiten von abbiegenden Kfz auf den Radverkehr, Konflikte mit zu Fuß Gehenden und eingeschränkte Möglichkeiten der Bevorrechtigung gehören zu den Nachteilen. Im Kern geht es auch insbesondere um eine verständliche Führung. Sofern Fußgängerfurten genutzt werden müssen, sollte dies verständlich angezeigt sein (z.B. durch geteilte Markierung). Bessere Optionen ergeben sich bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Hier können vorgezogene Aufstellflächen oder indirektes Linksabbiegen sichere Möglichkeiten darstellen. Da indirektes Linksabbiegen den Radverkehr benachteiligt, sollte dies nur im Ausnahmefall und aufgrund erhöhter Sicherheitsansprüche angewendet werden.

Vorgezogene Aufstellflächen auf der Fahrbahn ermöglichen das Einordnen von Radfahrenden vor den Kfz auch zum Linksabbiegen. Sie erfordern jedoch

zuführende/vorgelagerte Radverkehrsanlagen. Diese Lösung ist beispielsweise an folgenden Stellen möglich:

- Rheinstraße (Kreuzung Kaiserswerther Straße) i.V.m. der Markierung eines Schutzstreifens auf Josef-Tovornik-Straße und Rheinstraße
- Kanzlei & Brühler Weg (Kreuzung mit Moerser Straße) i.V.m. Ausweisung von Fahrradstraßen
- Marienburger Straße (Kreuzung mit Neusser Straße) i.V.m B4.1 und Markierung eines Schutzstreifens

Im Rahmen der typischen Seitenraumführung, die auch an Knotenpunkten nicht aufgelöst wird, sollten insbesondere folgende Maßnahmen geprüft werden:

- bessere Markierung (rot und mit Piktogrammen), vor allem auch in Abgrenzung zum Fußverkehr, um Missverständnisse zu reduzieren
- Maßnahmen im Sinne von B5.1

B5.3 Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr

Seit April 2020 ist der grüne Pfeil für Radfahrende offiziell als neues Verkehrszeichen eingeführt. Er erlaubt das Rechtsabbiegen bei Rotlicht für Radfahrende nach vorherigem kurzen Anhalten. Der schon bekannte Grünpfeil für den Autoverkehr gilt auch für den begleitenden Radweg. Freies Rechtsabbiegen bei Rot fördert den Radverkehr, denn verkürzte oder vermiedene Wartezeiten machen das Radfahren attraktiver und führen zu einem Geschwindigkeitsvorteil. Außerdem kann der Grünpfeil da, wo die Erfüllung von Wartepflichten keinen Sicherheitsvorteil bringt, die Akzeptanz von Ampelsignalen dort erhöhen, wo sie notwendig sind.

Anordnungsvoraussetzungen

Anordnungsvoraussetzungen sind unter anderem, dass der rechtsabbiegende Radverkehr nach der Kreuzung auf einen benutzungspflichtigen Radweg oder in eine Tempo 30 Zone eingeleitet wird. Ausnahmen hiervon bestehen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (VZ 240), da Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen können. Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr sollten getrennte Geh- und Radwege sowie Wartebereiche des Fußverkehrs deutlich voneinander abgetrennt werden. Wartebereiche des Fußverkehrs müssen über eine hinreichend große Wartefläche verfügen.

Nicht erlaubt ist der Grünpfeil für den Radverkehr in Verbindung mit konfliktfreiem Kfz-Linksabbiegen im Gegenverkehr, da durch den Grünpfeil der entgegenkommende Kfz-Verkehr keinen Gegenverkehr erwartet. Darüber hinaus verbietet sich eine Anwendung in Verbindung mit indirektem Linksabbiegen (Fahrradtaschen), bei der Querung von Gleiskörpern und es ist bei LSA mit vorgeschriebener

Fahrtrichtung nicht erlaubt. Ferner werden zunächst die gleichen Vorgaben wie für die bereits bekannten Grünpfeile für den allgemeinen Verkehr gefordert. Weitere Hinweise und Vorgaben ergeben sich aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in § 37.



Beispiel aus Darmstadt

Insbesondere zu prüfende Knotenpunkte für einen Grünpfeil im Stadtgebiet

- von Claudiusstraße auf Uerdinger Straße
- von Kapellenstraße auf Strümper Straße
- von Marienburger Straße auf Düsseldorfer Straße
- von Am Junkerstrauch auf Neusser Straße
- von Laacher Weg auf Römerstraße
- von Anton-Holtz-Straße auf Düsseldorfer Straße

B5.4 Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten

Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, liegen im Meerbuscher Stadtgebiet keine definitionsgemäßen Unfallschwerpunkte vor. Dennoch kommt es auf einigen Strecken und Knotenpunkten vereinzelt zu Unfällen; zugleich steigt der Anteil der Radfahrenden an. Außerdem werden bspw. „beinahe-Unfälle“ nicht statistisch erfasst. Die häufige Führungsform im Seitenraum des Radverkehrs ist insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen ein erhöhtes Sicherheitsdefizit, da Radfahrende nicht im Sichtfeld der rechts abbiegenden Kfz-Fahrenden sind. An (potenziell) konfliktreichen Stecken und Kreuzungen bietet sich die Rotmarkierung von Furten und ganzer Kreuzungsbereiche an. Die Stadt Meerbusch hat hier bereits an einigen Hauptverkehrsstraßen Radfurten (z. B. Düsseldorfer Str./Im Bachgrund) und Kreuzungsbereiche von Fahrradstraßen (Karl-Arnold-Straße/Niederdonker Straße) rot eingefärbt. Im Sinne einer Daueraufgabe prüft die Stadt Meerbusch bereits anlassbezogen, ob eine Rotmarkierung bestimmter Bereiche umgesetzt werden kann.



Beispiele aus Nijmegen/Niederlande (links) und Meerbusch (rechts)

Weitere rot einzufärbende Radfurten in Meerbusch

- Moerser Straße (Kanzlei)
- Moerser Straße (Dülsweg)
- Moerser Straße (Necklenboricher Straße)
- Neusser Straße (Römer Straße)
- Kreisverkehr Willicher Straße

Rot einzufärbende Kreuzungsbereiche in Meerbusch

- Prüfung im Rahmen der Ausweisung neuer Fahrradstraßen
- Prüfung als Möglichkeit von Gefahrenstellen auf dem Rheinradweg
- Hochstraße/Bommershöfer Weg/Theodor-Heuss-Straße

B5 Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten

B5.5 Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten

Der Komfort beim Radfahren beeinflusst die Verkehrsmittelwahl für oder gegen das Fahrrad. An Knotenpunkten beim Warten an einer LSA müssen Radfahrende absteigen bzw. mindestens einen Fuß auf den Boden bringen. Im Vergleich dazu haben Kfz-Führende außer der Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Wartezeiten an sich keinen Komfortverlust durch das Warten an einer LSA. Hier bietet sich an, durch kleinteilige Maßnahmen den Komfort des Radfahrens zu erhöhen und auch ein positives Zeichen für eine sichtbare Radverkehrsförderung zu setzen. Wie den Abbildungen zu entnehmen ist, kann dies z. B. durch Haltegriffe an Ampeln (vorzugsweise bei Führung im Seitenraum) oder durch Trittbretter/Haltegriffe auf Fußhöhe (vorzugsweise bei eigenständig geführten Radwegen, Radstreifen, Schutzstreifen und Mischverkehr) erreicht werden. Auch an Bahnübergängen ist der Einsatz möglich.

Aufgrund baulicher Unterschiede der Masten der Lichtsignalanlagen und da es bisher keine normierten Trittbretter durch die die AGFS NRW gibt, müssen für die jeweilige Situation Sonderanfertigungen in Auftrag gegeben werden. In Meerbusch bietet sich im Rahmen der vorherrschenden Führungsformen daher zunächst der Einsatz von Haltegriffen an (LSA-)Masten an.

Haltegriffe sind grundsätzlich an allen LSA stark frequentierter Verbindungen des Radverkehrs wie z.B. entlang der Hauptverkehrsstraßen denkbar. Für Trittbretter haben einen deutlich größeren Platzbedarf und es ist verstärkt auf Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu achten.



Beispiele aus Berlin (links) und Erfurt (rechts)

Potenzielle Knotenpunkte für Trittbretter

- entlang der Hauptverkehrsachsen, wo der Radverkehr im Seitenraum geführt wird, z. B. in Büderich und Lank-Latum

B6 Ausbau von Radabstellanlagen

Zentraler Baustein der Radverkehrsinfrastruktur sind das Angebot an Abstellmöglichkeiten und das Angebot zusätzlicher Ausstattungselemente. Eine bedarfsge- rechte Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Quell- und Ziel- punkten sowie in der Fläche hat in der Radverkehrsförderung eine hohe Bedeu- tung. Durch die zunehmende Anzahl von wertigen Fahrrädern (z. B. Pedelecs) und breiteren Sonderfahrrädern (z. B. Lastenrädern) steigen auch die Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten. Diese sind bei der Ausgestaltung der Anlagen zu berücksichtigen.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, durch weitere Service- und Dienstleistungen eine ganzheitliche Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Service- und Dienstleis- tungen sind einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse des Radfahrens ab- bauen können und das Radfahren komfortabler und angenehmer gestalten. In der Umsetzung haben sich dezentrale Service-Angebote, die prioritär entlang des de- finierten Radroutennetzes entstehen sollten, bewährt. Die nebenstehende Abbil- dung zeigt eine empfohlene Grundausstattung und mögliche zusätzliche Ausstat- tungselemente für verschiedene Zielorte im Stadtgebiet. Je nach Zweck des Ab- stellens des Fahrrads ergibt sich eine unterschiedliche Parkdauer und damit erge- ben sich unterschiedliche Ansprüche an die Radabstellanlage und den Bedarf zu- sätzlicher Ausstattungselemente.

Wie aus der Bestandsanalyse hervorgeht, wurden Radabstellanlagen an den Hal- testellen bereits stark ausgebaut und es gibt einige Radboxen. In der Fläche fehlt zum Teil ein grundlegendes Angebot, wohingegen das Angebot in den Zentren in den letzten Jahren stark ausgebaut wurde. So wurden im Jahr 2022 insgesamt rund 300 Radbügel in den Zentren errichtet und auch private Supermärkte ver- bessern in Kooperation mit der Stadt ihr Angebot. Auf diesen Entwicklungen lässt sich aufbauen. Außerdem besteht ein Konzept für Radabstellanlagen in Büderich, Osterath und Lank-Latum.

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä.	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)		
	Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden			
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Bahnhöfe mit RE-Halt (Service-Station)		 	
	Bahnhofsvorplatz/ -umfeld	Mehrere Stunden, Tagesparken		
	Bushaltestelle			
	Wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz			
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Std.	 	
	zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Std., kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
	Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std.		
Bildungseinrichtungen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken		

- Reine Anschließfunktion
- Luftpumpe
- Gepäckaufbewahrung
- Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
- Werkzeug
- Abstellanlagen für Lastenräder
- Überdachte Anlage
- Lademöglichkeit
- Besonderer Service (z. B. Reparatur, Waschanlage)

B6 Ausbau von Radabstellanlagen



Thema	Ort	Spezifische Lage	Besonderheit	Bereits erfüllt?
<i>Ortsteile (insbesondere Zentren)</i>	Büderich	Bereich rund um die Katholische Kirchen „Sankt Mauritius und Heilig Geist“	Vorderradklemmen durch Radbügel ersetzen ggf. Überdachung schaffen	
		Dr. Franz-Schütz-Platz	(Überdachte) Radbügel angrenzend zur Dorfstraße; Platzierung sollte flexible Nutzung des Platzes weiterhin ermöglichen, z. B. hinter der Haltstelle „Büderich Kirche“	
		Dorfstraße	Vorderradklemmen durch Radbügel ersetzen; Empfehlung, das Aufstellen von Werbeaufstellern/Vorderradklemmen durch Ladenlokale zu unterlassen	
		Ecke Poststraße/Düsseldorfer Straße	Errichtung von RadbügelIn auf Freifläche/Kfz-Stellplätzen	
		Kreuzung Düsseldorfer Straße/Im Bachgrund/Lortzingstraße	Vorderradklemmen durch Radbügel ersetzen; Schaffung von überdachten RadbügelIn auf dem Parkplatz „Lortzingstraße“	
		Ecke Neusser Straße/Düsseldorfer Straße	Errichtung Radbügel ggf. unter Wegfall von Kfz-Stellplätzen	

Thema	Ort	Spezifische Lage	Besonderheit	Bereits erfüllt?
		Ecke Witzfeldstraße/Oststraße/Düsseldorfer Straße	Errichtung Radbügel ggf. unter Wegfall von Kfz-Stellplätzen	
		Stadtbahnhaltestelle Landsknecht	Angebotsausweitung von Radboxen, ggf. neue überdachte Abstellanlage	
	Osterath	Raiffeisenplatz	Errichtung überdachter Radbügel	
		Katholische Kirche Osterath	Vorderradklemmen durch Radbügel ersetzen, ggf. Überdachung schaffen	
		Bahnhof	Errichtung Radstation/Fahrradparkhaus; Radboxen und Bügel bereits vorhanden	
		Stadtbahnhaltestelle Hoterheide	Errichtung von Radboxen und/oder überdachter Abstellanlage	
		Stadtbahnhaltestelle Görgesheide	ggf. Angebotsausweitung überdachter Radabstellanlagen	
		Stadtbahnhaltestelle Kamperweg	Entwicklung als Verknüpfungspunkt im Rahmen städtebaulicher Entwicklung	
	Strümp	Buschstraße Hausnummer 1-3	Errichtung von RadbügelIn unter Wegfall straßenbegleitender Kfz-Stellplätze	
		Parkplatz Buschstraße/ Bushaltestelle Auf der Gath	Angebotsausweitung überdachter Radbügel	
		Fouesnantplatz & Martinusschule	Errichtung überdachter Radbügel	
	Lank-Latum	Fußgängerzone Hauptstraße	Empfehlung zum Unterlassen der Aufstellung privater Vorderradklemmen der Geschäfte, Angebotsausweitung v. a. an den Eingängen zur Fußgängerzone	
		Bushaltestelle Hauptstraße	Angebotsausweitung überdachter Radbügel	
		Kreuzung Kaiserswerther Straße/Uerdinger Straße/Xanter Straße/Bismarckstraße	Schaffung von RadbügelIn (Flächenpotenzial auf der Kaiserswerther Straße zwischen den Hausnummer 4a/6)	
Bezirkssportanlage „Nierster Straße“		Prüfung Angebotsausweitung und Qualitätsausbau vorhandener Radabstellanlagen		

Thema	Ort	Spezifische Lage	Besonderheit	Bereits erfüllt?
	Bösinghoven	Pfarrzentrum (Von-Arenberg-Straße 35) ggfs. i. v. m. der Haltestelle „Auf der Geest“	Errichtung (überdachter) Radbügel	
		Sportplatz Bösinghoven & Bewegungspark	Prüfung Angebotsausweitung und Qualitätsausbau vorhandener Radabstellanlagen	
		Kapelle St. Pankratius	Errichtung Radbügel	
<i>In der Fläche: Arbeitsplatzschwerpunkte & weitere Alltagsziele</i>	Gewerbegebiete	Unterstützung ansässiger Unternehmen bei der Errichtung überdachter und ggfs. abschließbarer Radabstellanlagen, Ausstattung mit Lademöglichkeit (Steckdose, Schließfach für Akkus). Bereitstellung von Informationsmaterialien im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.		
	Klinikum in Lank-Latum	Unterstützung des Klinikums bei der Errichtung überdachter und ggf. abschließbarer Radabstellanlagen. Bereitstellung von Informationsmaterialien im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Prüfung der Angebotsausweitung und Qualitätsstandards vorhandener Radabstellanlagen für den Besucherverkehr.		
	Schulen	Analyse der Bedingungen zum Abstellen von Fahrrädern an den einzelnen Schulstandorten. Prüfung des Bedarfs einer Angebotsausweitung und Schaffung eines erhöhten Qualitätsstandard. An Schulen sollten mindestens eine große Anzahl an Radbügeln vorhanden sein. Es bietet sich an, das Angebot räumlich zu bündeln.		
	Sportanlagen und weitere Freizeiteinrichtungen	Analyse der Bedingungen zum Abstellen von Fahrrädern an den Sportanlagen und weiterer öffentlicher Freizeitanlagen. Prüfung des Bedarfs einer Angebotsausweitung und Schaffung eines erhöhten Qualitätsstandart. An Sportanlagen sollten (überdachte) Radbügel vorhanden sein. Es bietet sich an das Angebot räumlich zu bündeln. Private Sport- und Freizeiteinrichtungen sollten bei der Errichtung überdachter Radabstellanlagen in Eingangsnähe unterstützt werden. Ortsbezogen kann auch eine Bereitstellung im öffentlichen Raum sinnvoll sein.		
	Einzelhandel (insb. Nahversorger)	Analyse der Bedingungen zum Abstellen von Fahrrädern an Einzelhandels- und Nahversorgerstandorten. Prüfung des Bedarfs einer Angebotsausweitung und Schaffung eines erhöhten Qualitätsstandards in der Regel durch die Betreiber. An Nahversorgern sollte in Eingangsnähe nach Möglichkeit überdachte Radbügel vorhanden sein und ebenfalls Platzbedarf für Lastenräder und Fahrradanhänger (mit entsprechender Kennzeichnung) eingeplant werden. Dies kann über die Stellplatzsatzung festgeschrieben werden. Die Stadt Meerbusch kann hier proaktiv auf die Unternehmen zugehen und		

Thema	Ort	Spezifische Lage	Besonderheit	Bereits erfüllt?
		Informationsmaterial bereitstellen. Ggf. ergibt sich ebenso die Möglichkeit, zusätzliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum zu schaffen.		
	In Wohngebieten	Grundsätzlich gilt auch für das Abstellen von Fahrrädern, so wie auch für das Kfz-Parken, dass dieses auf privaten Grundstücken untergebracht werden soll. Dennoch sind die Bedingungen für das Kfz-Parken auch flächenmäßig im öffentlichen Raum sehr gut. Beim Fahrradparken ist das anders. Können Anwohner:innen Fahrräder zumeist in Garagen oder Kellern abstellen, gibt es für Besucher:innen keine adäquaten Abstellmöglichkeiten. Radabstellanlagen sollten daher auch in Wohngebieten, mit Vorrang in verdichteten Siedlungsbereichen, ausgebaut werden, da sie zusätzlich auch die Sichtbarkeit des Fahrrads im Alltag erhöhen. Als Grundregel lässt sich festhalten, dass mindestens alle 200 Meter bzw. bestenfalls immer in Sichtweite öffentliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum vorhanden sein sollten.		

B7 Erhöhung des Komforts und des Servicelevels im Radverkehr

Parallel zur streckenbezogenen Infrastruktur, der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und einem besseren Angebot an Radabstellanlagen beinhaltet eine ganzheitliche Radverkehrsförderung ebenso den Unterhalt und die Pflege der Radverkehrsanlagen sowie die Ausweitung begleitender Service-Angebote. Neben klassischen Daueraufgaben wie der Instandhaltung, der Pflege, der Durchführung eines Winterdienstes sowie einer radverkehrsfreundlichen Baustellenführung kommen hier auch infrastrukturelle Maßnahmen in Frage. Dies ist die Beleuchtung von Radwegen und die Bereitstellung von Service-Angeboten wie frei nutzbaren Reparaturstationen. Für die Stadt Meerbusch eröffnet sich durch dieses Maßnahmenbündel daher die Möglichkeit, kleinteilig den Radverkehr weiter zu fördern.

Der Maßnahmensteckbrief unterteilt sich in folgende Teilmaßnahmen

- Instandhaltung, Pflege und Winterdienst (B7.1)
- Baustellenführung (B7.2)
- Beleuchtung (B7.3)
- Reparaturstationen (B7.4)

Weitere Querbezüge ergeben sich vor allem durch die Maßnahmen

- Haltegriffe oder Trittbretter (siehe Maßnahme B5)
- Ausbau von Radabstellanlagen

B7.1 Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst

Instandhaltung, Pflege und Winterdienst sind elementar für einen komfortablen und alltagstauglichen Radverkehr. Langfristige Instandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise die Wiederherstellung von Oberflächen und Markierung, die Reinigung und der Austausch von Verkehrsschildern (z. B. wenn diese verblasst sind) haben ebenso wie die Qualität der Umsetzung eine hohe Bedeutung. So sollten beispielsweise Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich der Oberflächenbeschaffenheit den Ansprüchen an neue Radverkehrsverbindungen gleichkommen. Regelmäßige bzw. saisonale Pflegearbeiten, wie Grünschnitt, Reinigung und Winterdienst, sind analog zu den Fahrbahnen auch für die Radwegeinfrastruktur durchzuführen und stellen wichtige Daueraufgaben dar. Damit bleibt das Rad auch witterungsunabhängig benutzbar und Alleinunfällen wird entgegengewirkt. Die Stadt Meerbusch sollte gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan ein Budget von jährlich ca. 100.000 Euro für Instandhaltung und Pflege des Radnetzes einplanen. Die Priorisierung von Winterdienst und Pflege ist entsprechend der Hierarchisierung des Netzes vorzunehmen.

Bausteine

- Monitoring und Instandhaltungsmanagement: Etablierung der bereits genutzten systematischen und elektronischen Zustandserfassung der Radverkehrsinfrastruktur, z. B. auch unter Einbezug des bereits bestehenden bzw. auszuweitenden Mängelmelders, ergänzend empfiehlt sich eine turnusmäßige Kontrolle des Radnetzes mittels Befahrung.
- Hinweise zu bestehenden auch kleinteiligen Mängeln ergeben sich aus den Dokumentationen der Beteiligungsformate zum Radverkehrskonzept von 2017 und den Beteiligungsbausteinen zu diesem Mobilitätskonzept.
- Reinigungs- und Winterdienst: regelmäßige Reinigung durchführen, saisonal verstärkt; Verstetigung der bestehenden Bemühungen den Winterdienst auch auf Radwegen analog zum Straßenverkehr durchzuführen; weiterhin priorisiert werden sollten Schulwege, Radschnellverbindungen und Radhaupttrouten; Prüfung einer Ausweitung auf weitere Strecken; es ist darauf zu achten, dass von der Straße oder vom Gehweg zur Seite geschobener Schnee oder Schmutz keine Radwege blockiert.

B7.2 Sichere Baustellenführung

Bei Baustellen, die die Radverkehrsführung beeinträchtigen, ist der Radverkehr in die Planung der Baustelle einzubeziehen. Baustellen müssen für Radfahrende früh erkennbar sein, um Umwege oder Unfälle zu vermeiden. Hinweisschilder mit Umfahrungshinweisen sind frühzeitig anzubringen oder temporäre Markierungen/Radverkehrsführungen im Bereich der Baustelle herzustellen. So kann weiterhin eine (möglichst) durchgängige, komfortable und vor allem sichere Fahrt gewährleistet werden. Gleichzeitig ist die Führung und Ausweisung ein wichtiges Signal für die Bedeutung, die dem Radverkehr seitens der Kommune zugesprochen wird. Besonderer Fokus wird auf die sichere Einrichtung von Baustellen gelegt. Dabei geht der Schutz von Fuß- und Radverkehr der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs und dem Erhalt von Parkständen vor. Dienstleister zur Einrichtung von Baustellen bzw. Bauträger werden angewiesen, bei der Konzeption und dem Aufbau die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen und ggf. ergänzende Maßnahmen wie Absperrungen im Umfeld durchzuführen. Hier empfiehlt sich ein Pflichtenheft für Bauträger, sofern noch nicht vorhanden.

Bausteine

- Aufbau einer internen Kommunikationsstruktur und Sensibilisierung betroffener Abteilungen/Akteure für die Belange einer sachgerechten Baustellenführung (betrifft z. B. Straßen-, Hoch- und Tiefbaubehörden, Ordnungsamt, Bauaufsicht etc.)
- frühzeitige Einbeziehung des Radverkehrs bei der Planung von Baustellen und entsprechende Gestaltung der Baustellen (Hinweisschilder oder Markierungen für die Radverkehrsführung)
- Machen Baustellen es notwendig, dass die Radverkehrsführung deutlich eingeschränkt werden muss, sind Umleitungen auch für den Radverkehr auszuweisen und zu beschildern und auf den Umleitungsstrecken ggf. Verbesserungen für den Radverkehr (z. B. Parkverbote) umzusetzen
- Vermeidung der Lösung „Radfahrer absteigen“ (wird bereits angewendet)
- Erteilung von Hinweisen zu den Belangen des Fuß- und Radverkehrs an externe Vorhabenträger, Dienstleister und Bauunternehmen bei der Einrichtung von Baustellen, ggf. in Form eines Pflichtenhefts
- Freihaltung der Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen, u. Ä. (RSA – Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen) bei der Einrichtung von Baustellen oder veranstaltungsbedingten Umleitungen
- Kontrolle der eingerichteten Baustellen und Ahndung von Verkehrssicherheitsverstößen

B7.3 Beleuchtung von Radverkehrsanlagen

Ein wichtiges Handlungsfeld im Meerbuscher Radverkehr ist grundsätzlich die Verbesserung der Anbindung zwischen den unterschiedlichen Ortsteilen. Dies trifft auch auf das Thema der Beleuchtung der Radwege zu, da diese Verbindungen vielfach außerhalb bebauter Ortsteile liegen. Die Beleuchtung der Radwege außerhalb der bebauten Bereiche hat jedoch auch Einfluss auf den Lebensraum von Flora & Fauna und damit auf die Belange des Naturschutzes. Daher sind bezüglich der Beleuchtung außerhalb die verschiedenen Ansprüche abzuwägen und ggf. Sonderlösungen zu finden. Das Thema der Beleuchtung wichtiger außerhalb liegender Radwege wurde vielfach durch die Bürger:innen im Rahmen der Beteiligung angebracht. So wurde bemängelt, dass viele Verbindungen aufgrund fehlender Beleuchtung abends und in den Wintermonaten kaum genutzt werden können, da große Sicherheitsdefizite entstehen und das subjektive Sicherheitsempfinden eingeschränkt ist.

Neben der intelligenten Beleuchtung (Aktivierung über Bewegungsmelder) und einer Priorisierung des Radhauptnetzes ist auch eine Beleuchtung auf die stärker nachgefragten Nutzungszeiten eine Möglichkeit, die außerhalb häufig berührten Belange des Naturschutzes mit den Belangen der Radverkehrsförderung in Einklang zu bringen. Durch eine zeitliche Steuerung (jahreszeitabhängig) kann die Beleuchtung auf Zeiten mit Verkehrsaufkommen beschränkt und zu Zeiten mit sehr geringem Verkehrsaufkommen (z. B. zwischen 0 und 5 Uhr) eingeschränkt werden (dann z. B. nur noch sensorgesteuert). Dadurch wird zusätzlich Energie eingespart.

Erste Ansätze hierzu lassen sich beim neuen Böhler-Radweg in Büderich verzeichnen. Auf dem rund 1,2 km langen Abschnitt wurden Beleuchtungskörper errichtet, welche durch Bewegungsmelder aktiviert werden. Hierdurch wird eine dauerhafte Beleuchtung des Radweges vermieden.

Bausteine

- Überprüfung der Beleuchtungssituation auf den außerorts liegenden Radwegen auf der Grundlage untenstehender wichtiger Verbindungen sowie gemäß der Haupttrouten des Radverkehrskonzeptes. Hier gilt es auch zu prüfen, ob eine bestehende Beleuchtung besser auch den Seitenraum ausleuchten könnte oder z. B. das Anbringen zusätzlicher Leuchten an bestehenden Masten eine Option ist.
- Prüfung der Möglichkeit zum Einsatz von intelligenter Beleuchtung durch Bewegungsmelder (Beispiel Böhler-Radweg)
- Prüfung der Möglichkeit zur Nachtabsenkung der Beleuchtung zwischen 0 und 5 Uhr.
- Ggf. können neue Alternativen, z. B. ausstrahlende Bodenbeläge oder Markierungen, eingesetzt werden.

Derzeit unbeleuchtete bzw. unzureichend beleuchtete wichtige Verbindungen

- Verbindung Osterath – Bösinghoven (über Kalverdonksweg, Grüner Weg, Meyersweg, am Weilerhof)
- Verbindung Bösinghoven – Strümp (Schloßstraße)
- Verbindung Büderich – Strümp (über Moerser Straße)
- Verbindung Lank-Latum – Krefeld (über Uerdinger Straße)
- Haus Meer (Potenzielle Strecke RSV & NRW-Netz)
- Kalverdonksweg (Potenzielle Strecke RSV Büderich-Osterath)
- Rheinradweg
- Verbindung Büderich – Kaarst (Badendonker Straße)
- Verbindung Osterath – Kaarst (Kaarster Straße)

B7.4 Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet

Im Juli 2022 wurde im Rahmen der Initiative „Meerbusch Radaktiv“ die ersten vier Fahrrad-Reparaturstationen am Dr.-Franz-Schütz Platz, an der Stadtbahnhaltestelle Landsknecht in Büderich, an der Hochstraße in Osterath und an der Zufahrt zu Rheinfähre in Langst-Kierst errichtet und eingeweiht. Dies ist eine positive Entwicklung und zeigt, dass der Radverkehr im Alltag auch durch kleinteilige Maßnahmen gefördert werden kann. Dieses Angebot gilt es, stadtweit an wichtigen Punkten des Alltagsverkehrs weiter auszubauen. An den Reparaturstationen sollte, ggf. in Kooperation mit dem Handel, einfaches Reparaturmaterial (z.B. Schlauchautomaten) angeboten werden.

Mögliche Standorte

- Bahnhof in Osterath (im Rahmen einer Errichtung einer Radstation)
- weitere wichtige ÖPNV-Haltestellen, z.B. Haus Meer, Hoterheide, Lank-Latum Schillerstraße
- in Lank-Latum: zwischen Klinikum und Fußgängerzone
- in Strümp: Parkplatz Buschsstraße/Xanter Straße bzw. Bushaltestelle „Auf der Gath“
- Angebotsausweitung auf Freizeitziele möglich
- Kooperation mit privaten/halb-öffentlichen Akteuren zur Angebotsausweitung auf privaten Grundstücksflächen z.B. durch Tankstellenbetreibende, Fahrradläden oder im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement (Bereitstellung von Informationsmaterialien und ggfs. finanzielle Förderung)

C ÖPNV und Sharing Mobility

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insbesondere mit Blick auf Pendlerverkehre oder auch Kunden- und Freizeitverkehre.

In vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternativer Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn gleichzeitig der Pkw-Besitz noch nicht zurückgeht. Viele junge Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, d. h. sie sind je nach Wegeziel oder -zweck mit dem Fahrrad oder mit Bus & Bahn oder mit einem Sharing-Angebot unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen im Bezug zum ÖPNV und zur Sharing Mobility gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes und erhöhen die Flexibilität des Systems.

Um die angestrebten Ziele zur Stärkung des Anteils im Umweltverbund am Modal Split auf 60 % und Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV um 40 % bis 2035 zu erreichen, sind entsprechende Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV in Meerbusch sowie über die Stadtgrenzen hinaus erforderlich. Aus der Bestandsanalyse können der Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen (vgl. C5), eine bessere Verknüpfung der Stadtteile untereinander sowie des Bahnhofs (vgl. C2) sowie die Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots (vgl. C1, C4) als zentrale Handlungsansätze benannt werden.

Tabelle 4: Übersichtstabelle Handlungsfeld C

C	ÖPNV und Sharing Mobility
C1	Sicherung und Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr
C1.1	Angebotsverbesserung auf der K-Bahn
C1.2	Schaffung bzw. Sicherung eines hochwertigen Busverkehrsangebots
C2	Schaffung neuer und besserer Verbindungen im Busverkehr
C2.1	Bessere Anbindung des Bahnhofs Meerbusch-Osterath sowie des Stadtteils Osterath aus Büderich
C2.2	Anbindung Meerbuschs an den Flughafen Düsseldorf
C2.3	Bessere Verknüpfung des Bahn- und Busverkehrs
C2.4	Einsatz von On-Demand-Verkehren in Meerbusch
C3	Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität
C3.1	Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen in Osterath und Strümp
C3.2	Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an Bushaltestellen
C3.3	Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus
C4	Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs
C4.1	Beschleunigung an Knotenpunkten
C4.2	Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps

C4.3	Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr
C5	Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet
C6	Etablierung von Sharing Mobility in Meerbusch
C6.1	Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems
C6.2	Etablierung von Carsharing-Angeboten
C6.3	Etablierung der Meerbuscher Strategie zum Einsatz von E-Scootern

C1 Sicherung und Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr

Der ÖPNV ist das Rückgrat des öffentlichen Mobilitätsangebots und soll zukünftig auch in Meerbusch eine noch stärkere Rolle einnehmen. Die detaillierte Planung des ÖPNV erfolgt vor allem im Nahverkehrsplan auf Kreisebene. Mit dem Mobilitätskonzept sollen dabei die Interessen der Stadt Meerbusch gegenüber den weiteren Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vertreten und Impulse zur weiteren Verbesserung gegeben werden. Der Bus- und Stadtbahnverkehr in Meerbusch wird weit überwiegend durch die Rheinbahn gewährleistet, die vor allem auf den Hauptstrecken bereits ein gutes Angebot etabliert hat.

Die wesentlichen Kriterien für die Qualität des ÖPNV zeigen sich in der Angebotsqualität (also die Anzahl an Fahrten bzw. Taktdichte), die Verbindungsqualität (Strecken, Linien und Verbindungen, Anschlüsse und Umstiege) und die Erschließungsqualität (Erschließung des Stadtgebiets mit Haltestellen mit regelmäßigen Abfahrten). Die Maßnahme C1 zielt auf die Sicherung und Verbesserung der Angebotsqualität in Meerbusch, also insbesondere die Fahrtenhäufigkeit und den Tageszeitraum des Betriebs der Busse und Stadtbahnen. Dazu sind bereits im Zielkonzept, neben der Steigerung des Anteils im Umweltverbund, wozu der ÖPNV zählt, konkrete Zielwerte im Hinblick auf die Angebotsqualität festgelegt worden. Ebenso sollen die Fahrgastzahlen signifikant gesteigert werden.

Die Kernmaßnahme dafür ist die Bereitstellung eines hochwertigen Angebots. Dieses soll weiterhin sichergestellt und auf einigen ausbaufähigen Verbindungen ausgeweitet werden. Die folgenden Angebotsqualitäten sind in Meerbusch anzustreben:

- Stadtbahnverkehr (K-Bahn, Krefeld – Meerbusch – Düsseldorf): 10-Minuten-Takt zur Haupt- und Normalverkehrszeit, mittelfristig auch ein 5-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit; 15-Minuten-Takt zur Schwachverkehrszeit (siehe C1.1); Nachtverkehrsangebot am Wochenende (mind. Takt 60)
- Busverkehr: 20-Minuten-Takt auf den Hauptverbindungen (perspektivisch ein 10-Minuten-Takt auf der wichtigsten Linie 830), 30-Minuten-Takt auf den weiteren Verbindungen zur Haupt- und Normalverkehrszeit; 30-Minuten-Takt auf den Hauptverbindungen, ggf. On-Demand-Angebot auf den weiteren Verbindungen und in der Fläche zur Schwachverkehrszeit (siehe C1.2)
- Schnellbusangebot Richtung Düsseldorf-Flughafen sowie in weitere angrenzenden Kommunen bzw. Düsseldorfer Stadtteile

C1 Sicherung und Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr

C1.1 Angebotsverbesserung auf der K-Bahn

Die sogenannte K-Bahn, die Stadtbahnstrecke Krefeld – Meerbusch – Düsseldorf ist ein Herausstellungsmerkmal im ÖPNV und das Rückgrat auf diesen durch Pendler- und Freizeitverkehre stark frequentierten Relationen. Hier profitiert Meerbusch auch von seiner Lage im Ballungsraum, sodass mit der Stadtbahnanbindung eine besondere Qualität besteht. Diese sollte Basis für einen höheren Anteil des ÖPNV am Verkehrsgeschehen bieten. Das Angebot durch die Linien U70 und U76 besteht derzeit in einem ganztägigen 20-Minuten-Takt, der in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zu einem 10-Minuten-Takt verdichtet wird. Ab ca. 21 Uhr wird das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt. **Die Zielvorstellung aus Sicht der Stadt Meerbusch ist ein 10-Minutentakt zur Haupt- und Normalverkehrszeit** (mit möglichen weiteren Verdichtern insb. zur morgendlichen Hauptverkehrszeit in Lastrichtung) **und einem 15-Minutentakt zur Schwachverkehrszeit**. Dies wird durch die Maßnahme „Rheintakt“, die kurzfristige Verbesserungen im ÖPNV-Netz der Rheinbahn beschreibt, angestrebt. Die letzte Verbindung ab Düsseldorf Hbf. sollte nicht vor 1 Uhr erfolgen, um einen Anschluss von mehreren Nah- und Fernverkehrszügen zu bieten. Am Wochenende ist ein 24-Stunden-Betrieb auf der K-Bahn anzustreben.

Zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des Angebots auf der K-Bahn besteht zudem ein Letter of Intent der Städte Meerbusch, Krefeld und Düsseldorf, um das Angebot weiter auszubauen. Die Umsetzung des ganztägigen 10-Minuten-Takts ist auch vor diesem Hintergrund bereits in Planung, hierzu haben sich die drei betroffenen Städte bereits abgestimmt.

Die Verdichtung auf der K-Bahn kann Auswirkungen auf die weitere Verkehrsinfrastruktur in Meerbusch mit sich bringen. Vor allem auf die bestehenden Bahnübergänge in den Bereichen Görgesheide, Hoterheide, Haus Meer und

Landsknecht wirkt sich eine Taktverdichtung aus, da die Schranken häufiger, ggf. auch länger, geschlossen sind und so häufigere, ggf. längere, Wartezeiten entstehen. Diese Auswirkungen können derzeit lediglich abgeschätzt werden. In der ersten Ausbaustufe, dem geplanten durchgängigen 10-Minutentakt, sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten, da dieses Angebot zur Spitzenstunde der Verkehrsbelastung bereits gefahren wird. Eine Verdichtung auf einen 5-Minutentakt wäre näher zu untersuchen, wobei hier dann auch eine weitere Verlagerung von Wegen auf den ÖPNV miteinzukalkulieren ist. Außerdem sind im Sinne der Ziele die Konsequenzen zu Gunsten des ÖPNV zu bewerten und längere Wartezeiten für den MIV unter Umständen zu akzeptieren. Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr wären ebenfalls zu prüfen.

Im Zusammenhang mit dem Streckenausbau der Linie U81 soll eine weitere Verbindung in Richtung des Düsseldorfer Nordens (Messe/Stadion) angeboten werden. Ebenso kann Büderich von den U81-Planungen Richtung Neuss (Verlauf entlang der südlichen Stadtgrenze) profitieren. Auf diese Weise kann der wachsenden Nachfrage bei den Verkehrsverflechtungen der Städte Meerbusch, Düsseldorf und Krefeld sowie durch Siedlungsentwicklungen vor allem in Meerbusch (v. a. Baugebiet Kalverdonk) Rechnung getragen und zusätzlich ein Anreiz für Neu-Nutzer:innen geschaffen werden.

C1 Sicherung und Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr

C1.2 Schaffung bzw. Sicherung eines hochwertigen Busverkehrsangebots

Der Busverkehr übernimmt in Meerbusch verschiedene Aufgaben. Zum einen dient er als Haupteinschließung und -verbindung auf wichtigen Relationen, beispielsweise in Büderich, Strümp und Lank sowie mit Verbindung nach Neuss. Zum anderen dient er als Anschlussverkehr an die Stadtbahn und den SPNV und erschließt die Stadt in der Fläche. In diesem Rahmen soll das Angebot im Busverkehr weiter gestärkt werden. Grundlage dafür soll mindestens ein 20- oder 30-Minutentakt, ggf. dichter, sein. 60-Minuten-Takte sollten tagsüber nicht mehr vorkommen.

Konkret würde dies folgendes Busangebot in Meerbusch bedeuten:

- **Hauptverbindungen: 20-Minutentakt oder dichter zur Haupt- und Normalverkehrszeit, 30-Minutentakt oder dichter zur Schwachverkehrszeit** (betrifft insbesondere die Linien 830 und 831)
- **weitere Verbindungen mit Verbindungs- und Erschließungswirkung: 30-Minutentakt oder dichter zur Haupt- und Normalverkehrszeit, 60-Minutentakt oder dichter zur Schwachverkehrszeit**, alternativ On-Demand-Verkehr, jeweils **mit Anschluss an die Stadtbahn** (betrifft die Linien 828, 829, 832, 839). Pläne für einen ganztägigen 30-Minuten-Takt auf der Linie 839 sind bereits erarbeitet worden. Die Taktverdichtung der Linie 828 ist Bestandteil des Nahverkehrsplans des Kreises.

- **Schnellbusverbindungen: Erhalt des Schnellbusangebots mit mindestens dem aktuellen Angebotsstandard, ggf. Prüfung der Ausweitung der Betriebszeiten** (z.B. SB52 am Wochenende) sowie **die Einführung neuer Schnellbusverbindungen in die Region**. Hier hat der VRR mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW die Einrichtung weiterer Schnellbuslinien auf schienenfernen Relationen beschlossen. In Bezug auf Meerbusch ist die **Einführung der Linie X49 (Kempen – Anrath – Willich – MB-Osterath – MB Haus Meer)** konkret geplant, was bessere regionale Verbindungen, aber auch zwischen Osterath und Haus Meer als Ergänzung zur Linie 071 mit sich bringt. Eine weitere Verlängerung dieser Linie bis Büderich würde die derzeit fehlende Verbindung Büderich – Osterath (und Anschluss Büderichs an den Bahnhof Osterath, wobei die X49 den RE10 anbindet, wichtiger wäre der Anschluss an den RE7 nach Köln) abdecken, ist aber aktuell nicht vorgesehen. Ggf. kann sich die Stadt Meerbusch im Rahmen der Möglichkeiten für diese Modifizierung einsetzen.

Erster Ansprechpartner für mögliche Taktverdichtungen im Busnetz ist die Rheinbahn als Verkehrsunternehmen der meisten Buslinien in Meerbusch, welche die konkrete Betriebsplanung übernimmt. Die Finanzierung von Mehrleistungen muss zwischen der Stadt Meerbusch und die Rheinbahn bzw. weiteren Verkehrsunternehmen und Bestellern geklärt werden.

C2 Schaffung neuer und besserer Verbindungen im Busverkehr

Neben der Angebotsqualität (siehe C1) sind auch die Verbindungsqualität und die Erschließungsqualität wesentliche Merkmale zur Bewertung des ÖPNV-Angebots. Die Maßnahmen C2 befasst sich mit der Verbindungsqualität, also den Linienverläufen und -verbindungen. Neben der Einbindung in ein regional gut abgestimmtes ÖPNV-Netz mit Verbindungen in die umliegenden Kommunen und Points of Interests kommt dem Busverkehr aufgrund der Stadtstruktur auch innerhalb Meerbuschs die wichtige Aufgabe zu, die Stadtteile untereinander zu verbinden. Als Zu-/Abbringer von der Stadtbahn (zentrale Umstiegshaltestelle Haus Meer) funktioniert dieses System bereits recht gut – insoweit Anschlussgarantieren bestehen und eingehalten werden –, bei der Vernetzung der einzelnen Stadtteile gibt es jedoch noch Verbesserungspotenzial. Durch die polyzentrale Struktur sind wichtige Ziele, Einkaufsmöglichkeiten oder der Schienenverkehr zum Teil erst in anderen Stadtteilen zu erreichen. Außerdem wird so der Charakter Meerbuschs als eine Stadt gestärkt. Eine gute Vernetzung ist daher von großer Bedeutung.

Verbesserungspotenzial wird bei den folgenden Punkten gesehen, die nachfolgend in Einzelmaßnahmen ausführlicher dargestellt sind:

- Bessere Verbindungen zwischen Büberich und Osterath und dem dortigen Bahnhof Meerbusch-Osterath
- Bessere Anbindung an den Bahnhof Meerbusch-Osterath aus den nördlichen Stadtteilen
- Prüfung einer Direktverbindung Kaarst – Osterath(– Krefeld)
- Sicherung und Verbesserung der Anbindung an den Düsseldorfer Flughafen
- Einsatz von Schnellbussen für regionale schienenferne Verbindungen
- Einsatz von On-Demand-Verkehr, vorwiegend zu Tagesrandzeiten
- Herstellung und Sicherung von Anschlüssen zwischen SPNV und Bus bzw. Stadtbahn und Bus

C2.1 Bessere Anbindung des Bahnhofs Meerbusch-Osterath sowie des Stadtteils Osterath aus Büderich und Kaarst

Der Bahnhof Meerbusch-Osterath ist der einzige SPNV-Haltepunkt auf Meerbuscher Stadtgebiet. Mit Verbindungen u. a. in Richtung Köln und Neuss ist er nicht nur für Freizeit- und Gelegenheitsverkehre, sondern in hohem Maße auch für Pendler:innen von Bedeutung.

Die Linien 832 und SB52 stellen die Verbindung zwischen dem Bahnhof Osterath und den Stadtteilen Strümp und Lank her. Zwischen dem Bahnhof und dem größten Meerbuscher Stadtteil Büderich gibt es keine Busverbindung; ebenso fehlt eine Verbindung zwischen den Stadtteilzentren. Die Stadtbahn ist auf dieser Relation keine Alternative, da sie Osterath (und den Bahnhof) sowie Büderich nur gering erschließt. **Es wird empfohlen, hier eine stadtteilverbindende Buslinie einzurichten, die sowohl Büderich mit dem Bahnhof Osterath als auch die Zentren von Osterath und Büderich miteinander verbindet** und ggf. zusätzlich lokale Erschließungsaufgaben übernehmen könnte. Diese Maßnahme ist auch Bestandteil des Nahverkehrsplans des Kreises. Dies könnte beispielsweise die Linie 829, die derzeit Büderich erschließt und am Haus Meer endet, übernehmen, indem diese bis Osterath verlängert wird. Ebenso könnte die neue Schnellbuslinie X49 von Haus Meer bis Büderich verlängert werden, um mit Halten am Bahnhof sowie der Kaarster Straße die Verbindung zwischen den Stadtteilen herzustellen. Im Rahmen der Umgestaltung und neuen Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld werden zukünftig in diesem Bereich neue Linienführungen und Abfahrtspositionen in Bahnhofsnähe entstehen, die für eine grundlegend bessere Verknüpfung von SPNV und Bus in Osterath sorgen werden.

Erster Ansprechpartner für die vorgeschlagene neue Linienführung ist die Rheinbahn als Verkehrsunternehmen der meisten Buslinien in Meerbusch, die die Detailkonzeption und Betriebsplanung durchführt. Die Schnellbuslinie X49 wird durch den VRR geplant und von diesem sowie dem Land NRW finanziell unterstützt. Die Finanzierung von Mehrleistungen muss zwischen der Stadt Meerbusch, der Rheinbahn sowie weiteren Bestellern und Verkehrsunternehmen geklärt werden.

Aus Osterath besteht ferner keine Direktverbindung nach Kaarst. Mit Umstieg in Büderich (U76 > SB51) ist das Fahrzeitverhältnis nicht konkurrenzfähig. Für Kaarst besteht auch keine angemessene Anbindung an Krefeld. Daher sollte in die kreisweite Nahverkehrsplanung die Prüfung einer direkten Busverbindung Kaarst – Osterath – Krefeld eingebracht werden. Dies sollte vorab mit den entsprechenden Kommunen abgestimmt werden.

C2.2 Anbindung Meerbuschs an den Flughafen Düsseldorf

Der Düsseldorfer Flughafen ist als viertgrößter deutscher Flughafen ein internationaler Verkehrsknotenpunkt und liegt quasi Vis-a-Vis auf der anderen Rheinseite in nur rund fünf bis 10 Kilometern Entfernung. Der Stadtteil Büberich wird durch die Schnellbuslinie SB51 an den Flughafen angebunden. Die Stadtteile Osterath, Strümp und (eingeschränkt) Lank-Latum werden von der Schnellbuslinie SB52 erschlossen, die jedoch nur bis Nordpark/Aquazoo fährt. Eine Führung zum Flughafen wurde im Prozess immer wieder angemerkt, konnte jedoch aus betrieblichen Gründen bislang nicht realisiert werden. Zugleich wird diese Linie häufiger im Grundsatz diskutiert, da das Potenzial noch ausbaufähig ist. Eine Führung zum Flughafen – und ggf. weiter zum Flughafen-Bahnhof – sollte einer erneuten Überprüfung unterzogen werden, insofern sich Rahmenbedingungen (andere Anpassungen im Düsseldorfer Busnetz, die z. B. zu freiwerdenden Haltepositionen führen) ändern. Dabei können auch weitere Aspekte, beispielsweise die Auslastung von Haltestellen, Änderung der Taktdichte, Zusammenführung mit der Linie SB51 etc. offen diskutiert werden.

Mit der Umsetzung der Nordtangente der U81 zwischen Neuss, Büberich und dem Düsseldorfer Norden wird die Verbindung zum Flughafen v. a. aus Büberich und über die K-Bahn (mit Umstieg) langfristig noch einmal aufgewertet. Dann werden sich wahrscheinlich auch grundhaft die Schnellbusverkehre SB51 und SB52 neu ordnen.

C2.3 Bessere Verknüpfung des Bahn- und Busverkehrs

Die Verknüpfung des Bahn- und Busverkehrs spielt in Meerbusch eine vergleichsweise besonders wichtige Rolle. Die K-Bahn durchläuft das Stadtgebiet, ohne eine große Erschließungswirkung zu entfalten; die Stadtteile Büderich und Osterath werden lediglich tangiert. Der Bahnhof Meerbuschs liegt im Stadtteil Osterath und damit in deutlicher Entfernung zu allen anderen Stadtteilen. Die Verknüpfung der K-Bahn und des Bahnhofs mit dem Busverkehr (und auch weiteren Mobilitätsangeboten) ist somit notwendig, um die Vorteile der Schienenstrecken bestmöglich auszunutzen. Zur K-Bahn bestehen am Haus Meer bereits die wesentlichen Anschlüsse vor allem in Richtung Strümp, Lank und Rheingemeinden. Diese müssen auch in Zukunft gesichert werden, insbesondere beim Umstieg von der Bahn auf den Bus.

Am Osterather Bahnhof bestehen noch Optimierungspotenziale. Wichtig ist hier eine bestmögliche Verknüpfung der Züge der Regionalexpress-Linie RE7 und der Buslinie 832. Ebenso sollte eine weitere Buslinie Büderich an den Bahnhof anbinden (siehe C2.1). Mittelfristig sollte der Umbau des Bahnhofsumfeldes mit neuer Verkehrsführung die Umstiegssituation deutlich verbessern, mit klar zugeordneten Haltepositionen nah am Bahnsteig und neuen Linienführungen.

C2.4 Einsatz von On-Demand-Verkehren in Meerbusch

Die Rheinbahn plant den Aufbau von On-Demand-Verkehren in ihrem Bedienungsgebiet. Diese verkehren auf Bestellung per App (oder auch über weitere Kanäle) und haben keinen festen Linienweg, müssen jedoch zumindest an Start oder Ziel bestimmte Haltestellen (die auch virtuell bestehen können) anfahren. Sie stellen damit eine moderne Weiterentwicklung des klassischen Anrufsammeltaxis dar. Auf der einen Seite entstehen so schnelle, effiziente Verbindungen bei gleichzeitig flächendeckender Erschließung und kurzen Wartezeiten, auf der anderen Seite bestehen allerdings weiterhin Nutzungshürden wie die Vorbestellung und die zumeist erforderliche Zahlung eines Aufpreises. Zudem sind die Konzepte nicht geeignet für den Transport großer Fahrgastmengen, da die zumeist eingesetzten kleineren Fahrzeugtypen, fehlende Nachfragebündelung auf Hauptverkehrs-

relationen und damit verbunden ein stark erhöhter Fahrzeug- und Personalaufwand bei Buchungen in großen Mengen dem entgegenstehen. On-Demand-Verkehre können daher nur eine Ergänzung eines festen, hochwertigen ÖPNV-Angebots darstellen und vor allem Räume und Zeiten mit geringerer Nachfrage abdecken. So gibt es in Meerbusch Einsatzmöglichkeiten zur Schwachverkehrszeit, als Zu- und Abbringerverkehr zur/von der Stadtbahn und als flächige Erschließung des Stadtgebiets, vor allem der kleineren, peripheren Stadtteile (Rheingemeinden, Bösinghoven).

So wird empfohlen, dass die Rheinbahn im Rahmen ihrer Planungen für den Einsatz von On-Demand-Verkehren unter den genannten Rahmenbedingungen die Einsatzmöglichkeiten für Meerbusch prüft.

C3 Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität

Neben der Angebotsqualität und der Verbindungsqualität ist die Erschließungsqualität die dritte wichtige Säule eines guten ÖPNV-Angebots. Dabei geht es um die Erschließung des (besiedelten) Stadtgebiets durch Bahn- und/oder Bushaltestellen. Der Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss legt den sogenannten Haltestelleneinzugsbereich fest. Dieser beträgt für den Busverkehr in Mittelzentren 300 Metern, in Ausnahmefällen bis zu 500 Metern Luftlinie.

Allerdings reicht allein das Vorhandensein einer Haltestelle nicht aus, diese muss auch in einer Häufigkeit bedient werden, die es einerseits attraktiv macht, sie zu nutzen und die andererseits berücksichtigt, wie viele Einwohner:innen, Arbeitsplätze oder sonstige wichtige Zielorte sich im Einzugsbereich befinden.

Das Ziel sollte lauten, dass möglichst alle Siedlungsgebiete durch eine Haltestelle in einem Radius von maximal 300 Metern erschlossen werden, an der ein Angebot von tagsüber mindestens alle 20 bis 30 Minuten gefahren wird. Aufgrund von Stadt- und Straßenstrukturen lässt sich dieses beispielsweise für einige Siedlungsränder oder disperse Siedlungslagen nicht vollständig erreichen. Hier sollte im Gegenzug damit geplant werden, dass die nächstgelegene Haltestelle einen besonders hohen Angebots- und Ausstattungsstandard aufweist, wodurch längere Distanzen zur Haltestelle in Kauf genommen werden.

Die Analyse zeigt, dass Meerbusch grundsätzlich gut bis sehr gut durch Haltestellen des ÖPNV erschlossen ist und die Standards des Nahverkehrsplans in Bezug auf die Erschließung erfüllt werden. Punktuell kann geprüft werden, ob sich die bestehende Situation noch weiter verbessern lässt. So kann vereinzelt die Ergänzung einer zusätzlichen Haltestelle oder die Verlegung einer Haltestelle geprüft werden, um mehr Menschen zu erreichen. Diese Potenziale sind in Maßnahme C3.1 dargestellt.

Darüber hinaus gilt es auch, die Haltestellen selbst attraktiv und einladend zu gestalten. Sie stellen für die Nutzer:innen den ersten physischen Kontakt zum System ÖPNV dar. Eine umfangreiche und komfortable Ausstattung der Haltestellen ist daher insbesondere hinsichtlich der folgenden Punkte wichtig:

- Fahrgastinformationen
- Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Einsehbarkeit
- Barrierefreiheit entsprechend den aktuell geltenden Standards (insbesondere Hochbord, taktile Leitelemente und barrierefreie Zuwegung)
- eine sichere Straßenquerung im unmittelbaren Umfeld (gesicherte Kreuzung, Fahrbahnteiler, FGÜ, Tempo 30 etc.)
- sichere Führung des Radverkehrs (v.a. im Seitenraum, taktile und farbliche Abgrenzung)

C3.1 Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen in Osterath und Strümp

Mit dieser Maßnahme soll geprüft werden, wo und mit welchen Möglichkeiten sich die noch vorhandenen, relativ geringen, Erschließungslücken beheben lassen.

Die Einrichtung einer neuen Haltestelle kommt in diesen Bereichen in Betracht:

- Osterath: Meerbuscher Straße, Höhe Schumannstraße/Ivgangsweg, zwischen den Haltestellen Neusser Feldweg und Bovert, für die Linie 071 sowie ggf. eine neue Linie Büderich – Osterath (siehe dazu C2.1). Die Distanz zwischen den bestehenden Haltestellen beträgt ca. 1.050 Meter, Wohngebiete südlich der Meerbuscher Straße liegen außerhalb des 300-Meter-Einzugs. Insbesondere, wenn im Bereich Ivgangsweg/Kamperweg neue Wohngebiete erschlossen werden, erhöht sich die Nachfrage in diesem Bereich nochmals.
- Strümp: Im Zuge einer möglichen Linienverlegung der Linie 832 durch den Stadtteil Strümp (Buschstraße, Forststraße, Strümp Gymnasium, Am Strümper Busch, Schneiderspfad) werden neue Haltestellen bzw. Haltepositionen notwendig. Dies hängt auch mit dem dortigen Straßenneubau zusammen und muss entsprechend mitgeplant werden. Dadurch erhöht sich die Erschließungsqualität in Strümp. Wenn sich in Strümp neue Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Buslinien ergeben, ist dies zu unterstützen.
- Strümp: Die Haltestelle Bergfeld liegt außerhalb des Siedlungsbereiches mit geringer Erschließungswirkung; aufgrund des Liniennetzes und erst kürzlich erfolgter Sanierung mit Fördermitteln ist eine Verlegung kurz- oder mittelfristig nicht möglich. Zu überlegen wäre, ob eine zusätzliche Haltestelle an der Xantener Straße auf Höhe der Querungshilfe (Ilbertzweg) eingerichtet werden könnte. So würde die in diesem Bereich deutlich erhöht und zugleich eine verkehrsberuhigende Wirkung an der Xantener Straße erreicht.

C3.2 Einrichtung von dynamische Fahrgastinformationsanzeigen an Haltestellen

Auch im ÖPNV wird immer mehr Wert auf Echtzeitinformationen gelegt, die bereits über Apps verfügbar sind. An den Bushaltestellen in Meerbusch finden sich jedoch lediglich statische Fahrplaninformationen. Dabei ist das Informationsbedürfnis im ÖPNV grundsätzlich hoch, vor allem, wenn es um Verspätungen, Ausfälle, Anschlüsse oder Umleitungen geht. Um den bereits meist guten Haltestellenausstattung in Meerbusch weiter zu verbessern und den ÖPNV zu attraktivieren, wird die Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an den wichtigsten Haltestellen empfohlen. An den Stadtbahnhaltestellen sind diese Systeme in der Regel bereits vorhanden. Eine Erweiterung auf die wichtigsten, stärker frequentierten Bushaltestellen sollte die nächste Stufe darstellen. Die Anzeigen sollten Informationen über die folgenden Abfahrten sowie die Möglichkeit der Einspielung von flexiblen Texten bieten. In nicht unerheblichem Maß wird so das Vertrauen in das System ÖPNV, die Sicherheit in der Nutzung und die Zuverlässigkeit gestärkt.

Die nachfolgend aufgelisteten Bushaltestellen sind prioritär für die Ausstattung in Betracht zu ziehen. Vorgeschlagen wird, zunächst zentral in jedem Stadtteil eine Bushaltestelle mit dynamischer Fahrgastinformation auszurüsten und in folgenden Bauabschnitten Ausweitungen vorzunehmen. Bei der Anlage neuer Haltestellen oder dem Ausbau bestehender Haltestellen sollte eine grundsätzliche Prüfung und ggf. Vorbereitung für dynamische Fahrgastinformation erfolgen. Im Zielzustand sollten mindestens die 25 % der am stärksten frequentierten Bushaltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet sein. Hier gibt es neben investitions- und betriebsintensiven LED-Bildschirmen vor allem für kleinere

Haltestellen auch andere, energiesparende Möglichkeiten wie solarbetriebene E-Paper-Displays (vgl. z. B. in Bonn), die keinen Stromleitungsanschluss benötigen.

- Büderich, Büderich Kirche (hier werden aufgrund der verschiedenen Haltepositionen mehrere separate Anzeigen erforderlich)
- Büderich, Am Wildpfad
- Büderich, Deutsches Eck
- Büderich, Forsthaus
- Büderich, Brühler Weg
- Osterath, Kaarster Straße
- Osterath, Bahnhof (im Zuge des Umbaus)
- Osterath, Bahnhofsweg
- Strümp, Auf der Gath
- Lank-Latum, Schillerstraße
- Lank-Latum, Hauptstraße
- Lank-Latum, Lank Kirche
- Lank-Latum, Lank Friedhof
- Bösinghoven, Auf der Scholle
- Nierst, Nierst Kirche
ggf. weitere

C3.3 Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Der Ausbau der ÖPNV-Haltestellen entsprechend der aktuellen barrierefreien Standards ist eine der Hauptaufgaben bei der Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur. Laut Gesetz sollte der Umbau Haltestellen (sofern nicht als Ausnahme im Nahverkehrsplan benannt) bereits bis 2022 erfolgt sein, jedoch hat kaum eine Kommune dieses Ziel erreichen können. Meerbusch zählt hier mit 70 % vollständig und weiteren 19 % zumindest eingeschränkt barrierefrei ausgebauten Haltestellen schon zu den Städten, die bereits viel erreicht haben. So gilt es, nun auch noch die verbleibenden Haltestellen entsprechend auszubauen. Da im Nahverkehrsplan von

2018 keine Ausnahmen benannt sind, gilt dies theoretisch für jede Bushaltestelle in Meerbusch. Es gibt in Meerbusch auch nur wenige Bushaltestellen im absoluten Außenbereich oder mit extrem geringen Fahrgastzahlen, bei denen auf einen Umbau verzichtet werden könnte. Daher ist ein Vollausbau anzustreben. Weiterhin sollte beim Umbau in geschlossenen Ortschaften künftig auf Busbuchten verzichtet werden. Gegebenenfalls sind Abstimmungen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu treffen.

C4 Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs

Der Busverkehr stellt neben der K-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in Meerbusch dar. Dieser verkehrt jedoch ausschließlich im Straßenraum gemeinsam mit dem übrigen Kfz- und Radverkehr. Der Busverkehr nutzt dabei, ebenso wie der Kfz-Verkehr, überwiegend die Hauptachsen und ist dort entsprechend den hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Insbesondere zur Hauptverkehrszeit und in Lastrichtung können so Verspätungen auftreten. In Meerbusch ist jedoch ein pünktlicher und zuverlässiger Busverkehr insbesondere auch vor dem Hintergrund der Anschlusssicherung an die Stadtbahn oder an den Bahnhöfen von besonderer Bedeutung, da er häufig als Zubringer fungiert. Dies betrifft fast alle in Meerbusch verkehrenden Buslinien. Die stark frequentierte Linie 830 ist mit ihrem Verlauf durch Büberich über die Römerstraße, Düsseldorfer Straße und Moerser Straße besonders betroffen.

Zugleich lautet die Zielsetzung, den Busverkehr generell zu attraktivieren und Menschen zum Umsteigen zu bewegen. Dies ist vor allem dann realistisch, wenn durch die Nutzung des ÖPNV ein Zeitvorteil generiert werden kann. Auf der Schiene ist dies bereits auf vielen Verbindungen möglich, der Busverkehr ist jedoch in der Regel nicht schneller als eine Autofahrt. Um die Attraktivität des Busverkehrs zu erhöhen, muss dieser beschleunigt werden. Dies hängt nicht unbedingt mit der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit zusammen – Busse können aufgrund der Haltestellendichte innerorts nur selten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausfahren – sondern vielmehr am ständigen Stop-and-Go an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten, Rückstauungen und beim Wiedereinfädeln aus Haltestellen in den fließenden Verkehr.

Daher lautet die Maßnahme, Möglichkeiten und Stellen zu identifizieren, dem Busverkehr Vorrang zu gewähren, um diesen zu beschleunigen und zuverlässiger zu machen. Grundsätzlich kommen dafür folgende infrastrukturellen Maßnahmen in Betracht:

- Eigene Trassen bzw. Fahrspuren
- Busschleusen (in Osterath bereits in Anwendung)
- eigene Signalregelungen
- Bevorrechtigung an (lichtsignalisierten) Knotenpunkten
- Bevorrechtigung bei der Ausfahrt aus einer Haltestelle
- Umbau von Bushaltestellen zu Buskaps oder Fahrbahnrandhaltestellen

Auf den betroffenen Streckenabschnitten in Meerbusch können aus räumlichen Gründen keine eigenen Trassen/Fahrspuren hergestellt werden. Somit können vor allem Maßnahmen an Haltestellen und an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten in Erwägung gezogen werden. Hier ist vor allem die Durchfahrt durch Büberich (Römerstraße, Düsseldorfer Straße, Moerser Straße) betroffen. Weitere Potenziale könnten sich an der Meerbuscher Straße (östlich der Bahngleise), in Strümp (Xantener Straße, Moerser Straße) sowie in Lank (Uerdinger Straße) ergeben. Auch der Bahnübergang Moerser Straße (Haus Meer) ist hier zu nennen.

An einigen Haltestellen im Vor- oder Nachlauf eines Knotenpunkts ist die Ausfahrt des Busses bevorrechtigt möglich. In Bezug auf eine streckenhafte Beschleunigung ist bislang noch keine LSA in Meerbusch mit den technischen Anforderungen zur ÖPNV-Beeinflussung ausgestattet. Da die genannten Straßenabschnitte zu meist in Zuständigkeit von Straßen.NRW liegen, ist hier eine intensive Abstimmung unter Verdeutlichung der Mobilitätsziele erforderlich. Die Rheinbahn als hauptsächliche Betreiberin des Busverkehrs erfüllt mit ihren Fahrzeugen die Voraussetzungen für eine Beschleunigung (Kontaktaufnahme mit den LSA) und ist ebenfalls zu beteiligen, dies gilt auch für weitere Verkehrsunternehmen.

Maßnahmen, die bereits jetzt der aktiven Verkehrsberuhigung dienen, vor allem in Wohngebieten, sollten in der Abwägung ihrer weiteren Vorteile bestehen bleiben. Hier könnte ggf. eine verstärkte Falschparkerkontrolle Probleme vermindern.

C4.1 Beschleunigung an Knotenpunkten

Die Möglichkeit der Busbeschleunigung an Knotenpunkten besteht in Meerbusch vor allem an der **Römerstraße, Düsseldorfer Straße und Moerser Straße (Haus Meer bis Stadtgrenze Neuss)**. Hier gibt es elf LSA in dichtem Abstand ohne ÖPNV-Beeinflussung, die allesamt auf dem Linienweg der wichtigen Linie 830 liegen.

Es muss unterschieden werden zwischen einer bevorrechtigten Ausfahrt aus einer Haltestelle und einer streckenbezogenen Beschleunigung durch eine „grüne Welle“, bei der die Busse mit den LSA kommunizieren und, je nach Umlaufphase und Verkehrslage die Grünzeit angefordert oder verlängert wird.

Die bevorrechtigte Haltestellenausfahrt, die z. B. mit einem Sondersignal geregelt werden kann (siehe Prinzipskizze auf der folgenden Seite), wird bereits an einigen Stellen in Meerbusch angewendet. An anderen findet bereits eine Prüfung statt bzw. soll kurzfristig eine Prüfung stattfinden. Es handelt sich um folgende Stellen:

- **Moerser Straße / Hindenburgstraße (beide Fahrrichtungen): Bevorrechtigung nicht vorhanden, Prüfung erfolgt**
- Moerser Straße / Hildegundisallee (nördliche Fahrtrichtung): Bevorrechtigung vorhanden
- Moerser Straße / Kanzlei (südliche Fahrtrichtung): Bevorrechtigung vorhanden
- Moerser Straße / Anton-Holtz-Straße (südliche Fahrtrichtung): Bevorrechtigung vorhanden
- Meerbuscher Straße / Neusser Feldweg (östliche Fahrtrichtung): Bevorrechtigung vorhanden
- **Xantener Straße / Buschstraße (südliche Fahrtrichtung): Bevorrechtigung nicht vorhanden, Prüfung erfolgt**

An den folgenden Knoten bestehen Bushaltestellen entweder hinter dem Knotenpunkt oder in etwas größerer Distanz, auch hier könnten Prüfungen erfolgen, ob der Bus in der Ausfahrt bevorrechtigt werden kann:

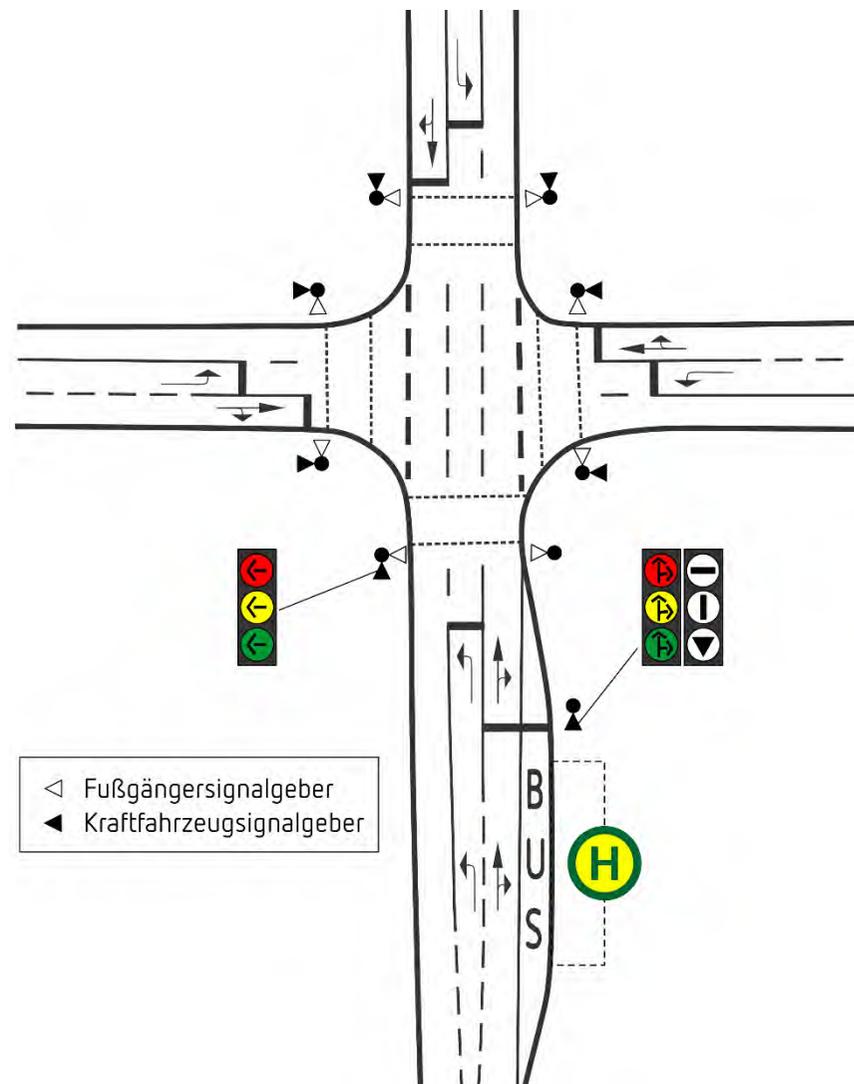
- **Düsseldorfer Straße / Lortzingstraße:** Haltestelle nördlich des Knotens, mögliche Prüfung von Maßnahmen für beide Fahrtrichtungen
- **Uerdinger Straße / Claudiusstraße:** Haltepositionen jeweils hinter dem Knoten, Prüfung von Bevorrechtigungsmaßnahmen möglich

Die zweite Handlungsmöglichkeit besteht in einer streckenbezogenen Beschleunigung mittels Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und den LSA. Dies kann sowohl zentral über Mobilfunk und einen Verkehrsleitreechner, dezentral über sogenannte Road Side Units an den LSA oder aber auch kombiniert erfolgen. Da ein Verkehrsleitreechner nicht vorhanden ist, wären individuelle Road Side Units einzusetzen. Diese werden von der Rheinbahn bereits genutzt. Nach Aussage der Rheinbahn ist bislang keine Meerbuscher LSA mit solchen Modulen ausgerüstet. **Insbesondere die dicht aufeinander folgenden LSA entlang des Straßenzugs Moerser Straße / Düsseldorfer Straße / Römerstraße (die nicht bereits im Rahmen der Haltestellenausfahrt eigene Signale für Busse aufweisen) sollten mit Funkmodulen zum Kontakt mit Bussen und einer Busbeeinflussung (z. B. beschleunigtes oder verlängertes Grün) ausgerüstet werden.** Dies würde vor allem für die wichtige Linie 830 ein großes Beschleunigungspotenzial und eine Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bedeuten. Es bedarf Rücksprache mit dem Baulastträger der meisten LSA, Straßen.NRW, sowie der Rheinbahn.

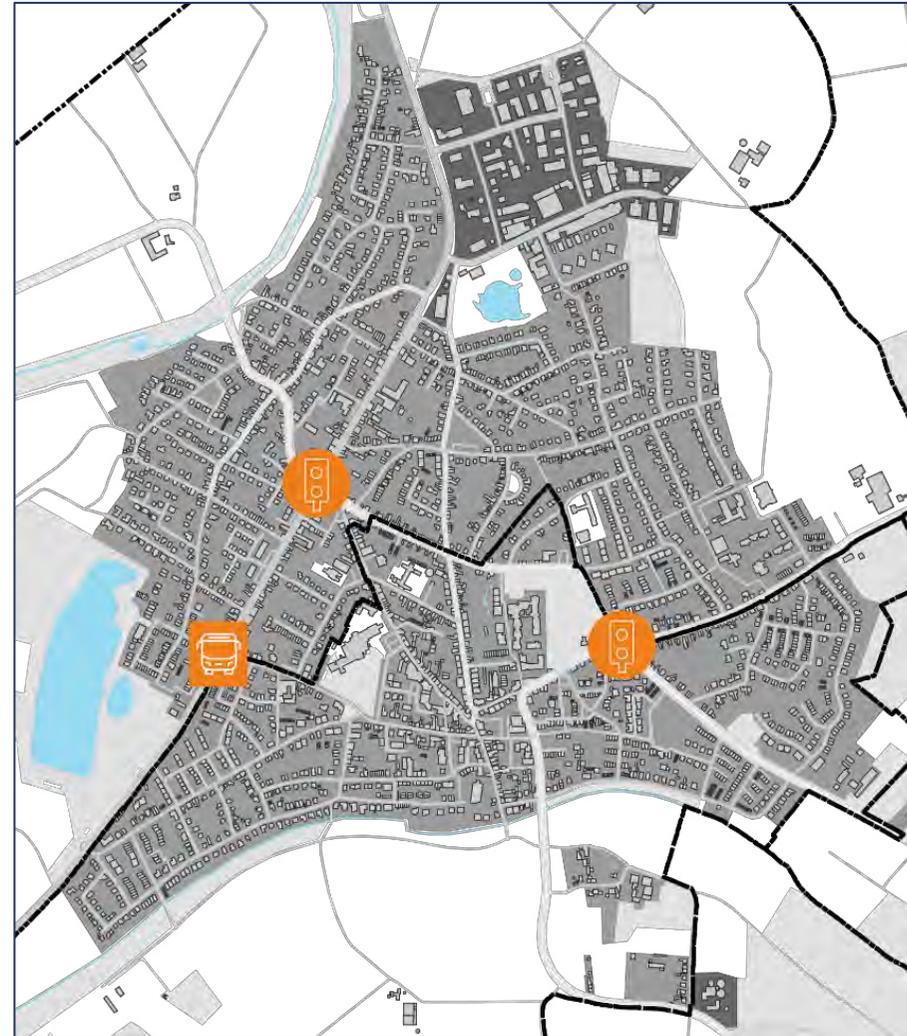
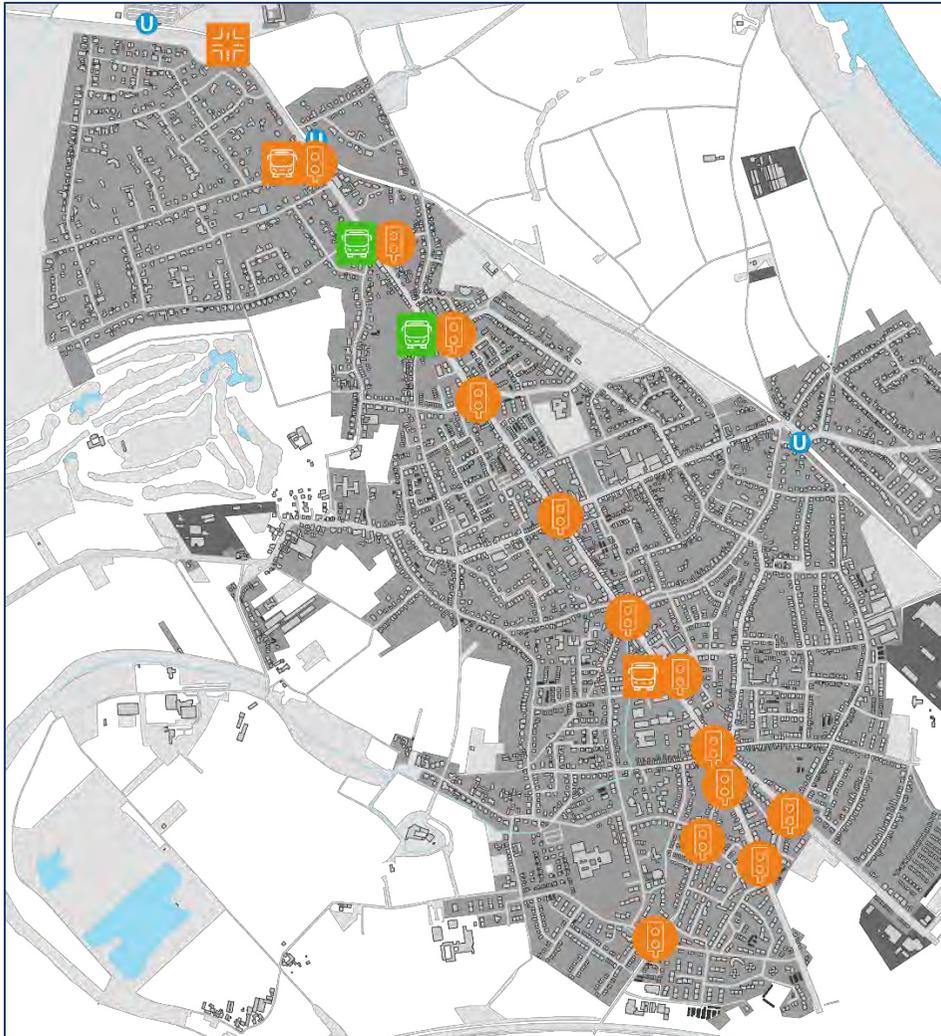
C4 Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs

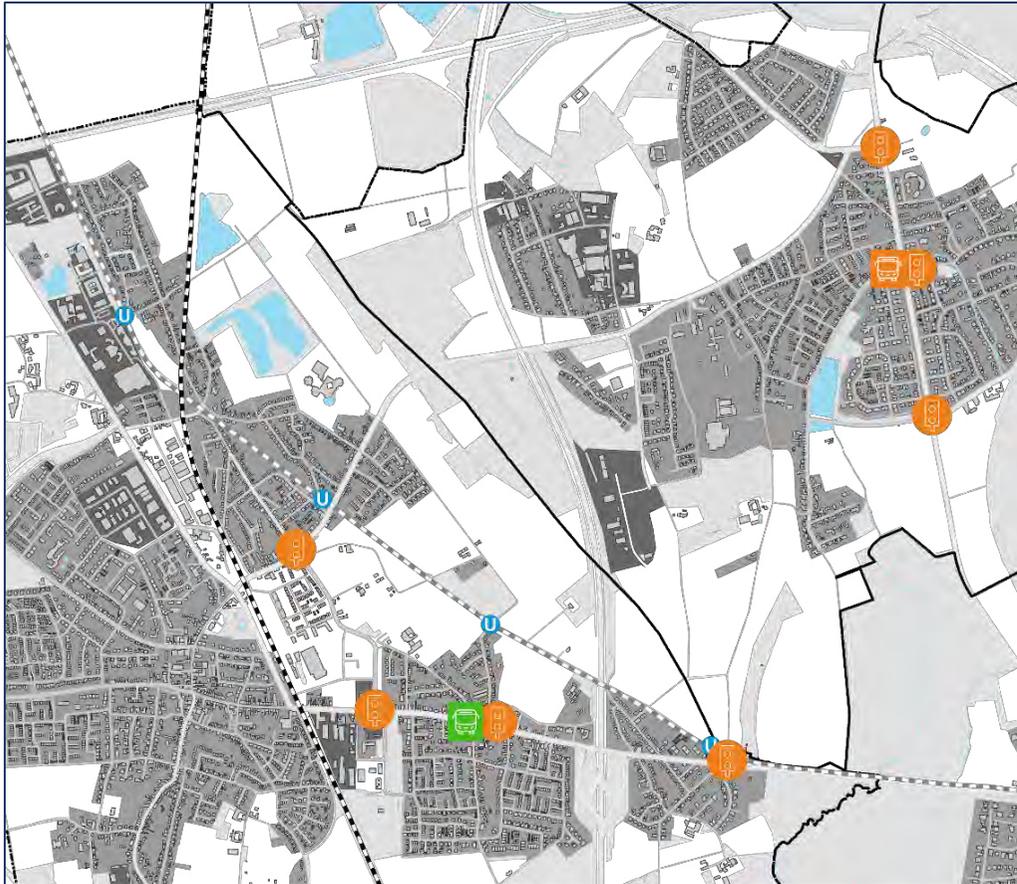
Abbildung rechts: Schema zur Bevorrechtigung der Ausfahrt aus der Bushaltestelle an Knotenpunkten, wie es in Meerbusch bereits angewendet wird. Dieses Prinzip sollte auf alle in Frage kommenden Bushaltestellen angewendet werden. (eigene Darstellung)

Abbildung unten: Ablauf der LSA-Beschleunigung mittels Funkkontakt (Darstellung der Rheinbahn)



C4 Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs





Busbeschleunigung

-  Technische Ausrüstung der LSA zu prüfen
-  Bevorrechtigte Ausfahrt an Halteposition vorhanden bzw. zu prüfen
-  Langfristig Umbau Knotenpunkt

C4.2 Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps

Eine weitere effektive Möglichkeit der Erhöhung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs bietet der Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps. Hier müssen Kfz nötigenfalls hinter dem haltenden Bus warten und der Bus muss sich nicht neu in den fließenden Verkehr einfädeln. Eine Umgestaltung bietet sich insbesondere dann an, wenn Bushaltestellen noch nicht barrierefrei umgebaut sind und dies noch erfolgen muss. Es sollte zudem der Grundsatz verfolgt werden, Bushaltestellen nicht als Busbucht neu (barrierefrei) herzustellen. Durch die schlechtere Anfahrbarkeit bieten diese Haltestellen häufig nur eine eingeschränkte Barrierefreiheit. Der Vorteil hingegen ist, dass Buchten auch für längere Standzeiten von Bussen genutzt werden können.

Daher ist ein Umbau insbesondere auch mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen und eine Bevorrechtigung könnte alternativ mittels Signalbevorrechtigung erfolgen (siehe C4.1).

Beispiel:

- Xantener Str. / Buschstr. (hier siehe auch C4.1, Prüfungen werden eingeleitet)
- Düsseldorfer Straße, Haltestelle „Büderich, Kirche“ (v. a. Fahrtrichtung Süden) – hier können so Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entschärft werden

C4.3 Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr

Insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen sollte der Busverkehr möglichst störungsfrei fließen können, was vor allem durch intelligente Ampelschaltungen, hindernisarme Ausfahrten aus Busbuchten bzw. den Einsatz von Fahrbahnrandhaltestellen/Buskaps erreicht wird. Ein weiterer Faktor ist der ruhende Verkehr im Straßenraum, der den Verkehrsfluss sowohl gewünscht – im Sinne einer Verkehrsberuhigung – als auch zumeist unerwünscht den fließenden Verkehr behindern kann. Zudem bestehen auch im Nebennetz LSA, die nachteilig für den

Busverkehr sind (z. B. Karl-Arnold-Straße/Anton-Holz-Straße). Mit Augenmerk auf die Fahrwege des Busverkehrs sollte an den Hauptverkehrs- und Sammelstraßen überprüft werden, ob es Verbesserungsmöglichkeiten gibt. An der Nierschter Straße, Strümper Straße und Kaiserswerther Straße soll zugunsten des Busverkehrs das Straßenraumparken eingeschränkt werden. Dies bedeutet zudem, dass auch Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr an diesen Abschnitten entstehen.

C5 Einrichtung von Mobilstationen im Stadtgebiet

Mobilität wird insbesondere im urbanen Umfeld immer vielfältiger, sowohl durch private als auch durch öffentliche Mobilitätsformen und -angebote. Damit einher geht die stärkere Beanspruchung des Straßenraums, der mehr und unterschiedliche Ansprüche berücksichtigen muss. Daher ist es sinnvoll, Mobilitätsangebote, wo möglich, räumlich zu bündeln und somit auch ein sichtbares öffentliches Mobilitätsangebot und die entsprechend dafür vorgehaltene Fläche zu schaffen. Somit wird mit dieser Maßnahme die Einrichtung sogenannter Mobilstationen vorgeschlagen. Diese sollen alle in Meerbusch bereits verfügbaren bzw. zukünftig verfügbaren Mobilitätsangebote bündeln und sichtbar machen. Je nach Lage und Anforderungen sind unterschiedliche Größen und Umfänge zu berücksichtigen, sodass sich eine Unterteilung in größere Mobilstationen (z. B. am Bahnhof, an den Stadtbahnhaltepunkten, in den Zentren etc.) und kleinere Mobilpunkte (v. a. in Wohnquartieren) sinnvoll ist. Für Meerbusch wird daher ein System aus Mobilstationen der Kategorien S, M und L vorgeschlagen, wobei Kategorie S eine Grundausstattung und Kategorie L eine Vollausstattung beschreibt. Mobilstationen sollten sich im Regelfall aus folgenden Bestandteilen zusammensetzen, die jedoch nicht immer alle zwingend vorhanden sein müssen:

- Carsharing-Angebot
- Lastenradsharing-Angebot
- Bikesharing-Angebot
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, E-Roller und E-Scooter
- ÖPNV-Zugang
- ggf. weitere Service- und Mobilitätsangebote (z. B. Taxistand, Paketstation, Microhub)

Idealtypische Ausstattungsmerkmale und Bestandteile einer Mobilstation sind zur Orientierung in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Im Zielzustand sollten stadtweit Mobilstationen vorhanden sein, da erst dann das System wirklich zum Tragen kommt und eine große Flexibilität und Nutzbarkeit für alle Menschen in Meerbusch besteht. Erste Ansätze zur Standortetablierung bestehen bereits v. a. am Bahnhof und den Stadtbahnstationen (z. B. durch geschützte Fahrradabstellanlagen). Weitere Standortvorschläge sind in der nachstehenden Karte dargestellt; insbesondere die Standorte der Kategorie S sind vor Ort noch näher zu prüfen und in der Karte vielmehr exemplarisch abgebildet.

Mobilstationen bündeln somit viele Ansprüche und Angebote, die teils in weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzepts angestoßen werden. Wichtig für die Umsetzung ist, dass diese Bündelung auch kenntlich gemacht wird – durch eine Abgrenzung der Fläche, eine einheitliche Kennzeichnung, bestenfalls durch ein auffälliges Corporate Design. Entsprechende Vorlagen und Unterstützung gibt es sowohl von Seiten des VRR als auch vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (Standort-Potenzial-Analysen, Corporate Design, Förderzugänge etc.).

Linien

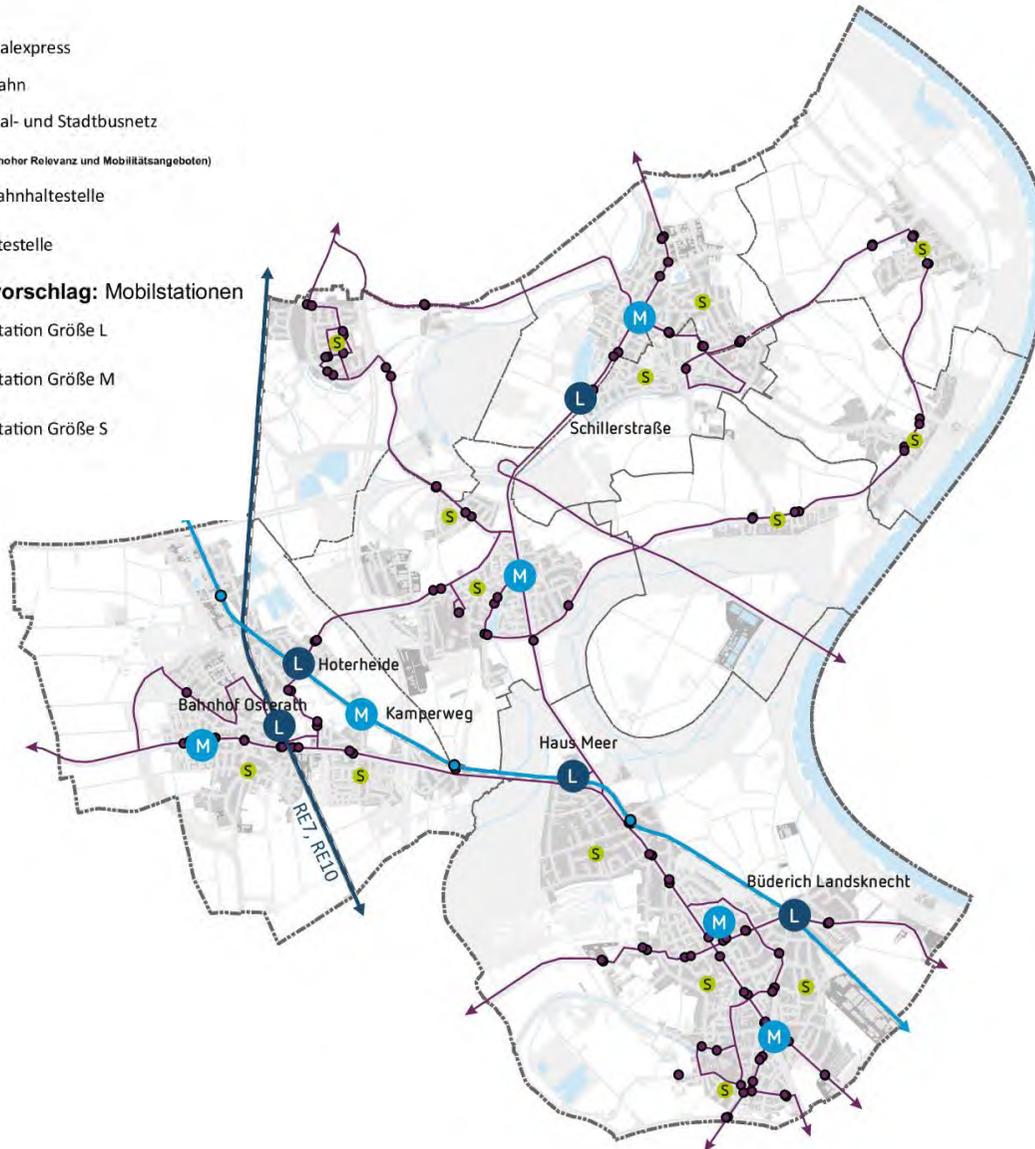
- Regionalexpress
- Stadtbahn
- Regional- und Stadtbusnetz

Haltestellen (mit hoher Relevanz und Mobilitätsangeboten)

- Stadtbahnhaltestelle
- Bushaltestelle

Maßnahmenvorschlag: Mobilstationen

- L Mobilstation Größe L
- M Mobilstation Größe M
- S Mobilstation Größe S



L	M	S	Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich	
Zentrale Umsteigepunkte insbesondere mit SPNV- Anschluss	Zentrale Bushaltestellen	Mobilpunkte im Quartier (ohne Bushaltestelle)		
(x)	(x)	-	SPNV-Haltestelle	öPNV-Angebote
x	x	(x)	Bushaltestelle	
(x)	(x)	-	On-Demand	
x	x	x	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radverkehr
x	x	-	Radabstellanlagen (überdacht)	
x	(x)	-	Radabstellanlagen (abschließbar / Radstation)	
x	x	(x)	Öffentliches Fahrradwerkzeug und Luftpumpe	
(x)	(x)	-	Pedelec-Ladestation	Sharing-Angebote
x	x	(x)	(E-) Fahrradverleihstation	
(x)	x	(x)	(E-)Lastenradverleih	
x	x	(x)	E-Scooter	
x	x	x	Carsharing	Kfz-Verkehr
(x)	-	-	Langzeit-Parkplätze (Park & Ride)	
x	(x)	-	Kurzzeitparkplätze / Haltezone	
x	(x)	-	Taxistand	Weitere Angebote
(x)	(x)	-	Kfz-Elektroladestation	
x	x	-	Überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	
x	(x)	-	Gepäckschließfächer	
x	x	(x)	Paketstation	
x	(x)	-	Öffentliches WC	
x	x	-	W-Lan	
x	x	(x)	Kiosk/Verkaufsautomaten	

C6 Etablierung von Sharing Mobility in Meerbusch

Die Stadt Meerbusch hat sich zum Ziel gesetzt, eine smarte und flexible Mobilität zu fördern. Dazu tragen die Angebote der sogenannten Sharing Mobility bei. Dies sind Mobilitätsangebote, die allen frei nach Bedarf zur Verfügung stehen, zumeist eine Ergänzung der üblichen Mobilitätsoptionen darstellen und dabei helfen, die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel zu reduzieren. In der Regel ist dabei die Rede von der geteilten Nutzung von Autos und vor allem Lastenfahrrädern, also insbesondere von Verkehrsmitteln, die in Anschaffung und Unterhalt eher kostenintensiv sind und sich ein Privatkauf bei nur gelegentlicher Nutzung nicht lohnt. Auch das klassische Bikesharing kann z. B. für eine spontane Nutzung des Fahrrads, für Zu- und Abbringerwege zum ÖPNV oder für Gäste der Stadt eine Rolle spielen, aufgrund der hohen Fahrradbesitzquote dürfte es jedoch nicht die Relevanz und Wirkung entfalten wie das Car- oder Lastenradsharing. Dabei werden die verschiedenen Angebote entsprechend ihrer Stärken bereitgestellt und bestmöglich miteinander vernetzt. So können Mobilitätsangebote und öffentlich zugängliche Verkehrsmittel effizienter genutzt werden. Die Wegeziele und -zwecke sind vielfältig und es bedarf zielgerichtete nachhaltige Angebote für die diversen Mobilitätsanforderungen. So wird die Multimodalität, die Nutzung unterschiedlicher, je nach Ziel und Bedarf angepasster Verkehrsmittel, gefördert. Dies kann z. B. dazu führen, dass das eigentlich nur gelegentlich genutzte (Zweit-)Auto obsolet wird und die Menschen auch ihr finanzielles Mobilitätsbudget reduzieren können.

Es sollen differenzierte Sharing-Angebote in allen Stadtteilen verfügbar gemacht werden, sodass auch eine großer Nutzer:innen-Kreis dieser Angebote erreicht werden kann. Für Meerbusch werden folgende Maßnahmen und Lösungen als sinnvoll und wichtig eingeschätzt:

- Einführung von Lastenrad-Sharing (C6.1)
- Weitere Etablierung von Carsharing (C6.2)
- Koordinierung und Verbesserung des Einsatzes von E-Scootern (C6.3)

- Koordinierte, stadtweite Umsetzung bestenfalls im Rahmen von Mobilstationen (siehe dazu Maßnahme C5)

Es bestehen in Meerbusch erste Ansätze, die Sharing Mobility zu etablieren. So stellen die Stadtwerke Meerbusch bereits in kleinem Umfang E-Carsharing zur Verfügung. Weiterhin hat die Politik bereits die Weichen gestellt, ein Sharingsystem für E-Cargobikes auf den Weg zu bringen. Es stellt sich jedoch erst dann ein richtiger Nutzen ein, wenn die Angebote in der Fläche verfügbar sind. Dies soll durch die Einrichtung von Mobilstationen gebündelt, koordiniert, sukzessive und sichtbar stadtweit erfolgen (siehe dazu Maßnahme C5).

In der Regel sind die Einstiegshürden anfangs schwer und die Etablierung nicht leicht, sodass solide Finanzierungsmodelle, aber auch die Schaffung von Anreizen und eine gute Kommunikation und Marketing wesentlich zum Erfolg beitragen. Zudem dauert es normalerweise eine gewisse Zeit, bis sich neue Mobilitätsangebote etabliert haben. Im besten Fall können die Angebote einfach mit dem ÖPNV kombiniert werden (Zugang, Bezahlung, Buchung aus einer Hand).

C6 Etablierung von Sharing Mobility in Meerbusch

C6.1 Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems

Lastenfahrräder finden eine zunehmende Verbreitung sowohl in der individuellen als auch in der gemeinschaftlichen Mobilität. Dabei eignen sich Lastenfahrräder besonders gut als Einsatz im Verleihsystem, da diese einerseits häufig nicht regelmäßig benötigt und damit nicht privat angeschafft werden. Andererseits lassen sich viele Wegezwecke sinnvoll mit dem Lastenrad absolvieren (z. B. Einkäufe, Holen/Bringen von Kindern, Gepäckbeförderung, Ausflüge und Freizeitfahrten), insbesondere auch diejenigen, bei denen ein gewisses Transportvolumen benötigt wird. Nicht umsonst setzen immer mehr Dienstleister und Unternehmen Lastenräder insbesondere für Fahrten im Stadtbereich ein. Die elektrische Unterstützung ist dabei mittlerweile die Regel, sodass das Fahren auch bei Steigungen unkompliziert möglich ist. Insofern stellt das Lastenrad eine sinnvolle Ergänzung im Mobilitätsmix dar und wird als effektive Möglichkeit eingeschätzt, Pkw-Wege zu substituieren.

Daher sollte die Einführung eines stadtweiten Lastenradverleihsystems umgesetzt werden. Dieses sollte als stationsbasiertes System gestaltet und bestenfalls im Rahmen der Mobilstationen (siehe Maßnahme C5) eingerichtet werden. So wird zum einen im Zielzustand ein flächendeckendes Angebot verfolgt und zum anderen ein sukzessiver Aufbau möglich. Die Stationen sind entsprechend mit Lademöglichkeiten vorzusehen, was die Standortwahl entsprechend beeinflusst. Dabei ist die Zusammenarbeit mit privaten Leihrad-Anbietern – hier gibt es mittlerweile einige kleine und große Unternehmen – zu führen, aktiv auf diese zuzugehen und auch Anreize zu schaffen, ein System in Meerbusch zu etablieren (bspw. über eine Anschubfinanzierung, den Aufbau der Stationen, Eigentumserwerb der Lastenräder sowie spätere eventuelle Verlustbeteiligung etc.). Sinnvoll ist sicherlich ein Angebot, das an weitere lokale und regionale Fahrradverleihsysteme angeschlossen ist oder mit diesen kooperiert. Ähnlich wie beim Carsharing kommen auch hier die

Zusammenarbeit mit einem Ankermieter (möglicherweise die Stadtverwaltung selbst) oder im Rahmen des Wohnungsbaus in Betracht.

Im Jahr 2022 hat der Mobilitätsausschuss der Stadt beschlossen, ein Lastenrad-Sharing-System aufzubauen, sodass mit Beginn der Umsetzung der Maßnahme noch in 2023 zu rechnen ist.



Lastenradsharing: Beispiel aus Dortmund, Quelle: eigene Aufnahme

C6.2 Etablierung von Carsharing-Angeboten

Die Etablierung von Carsharing ist eine wichtige Maßnahme, um die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern und die Option, das eigene Auto – gegebenenfalls auch zunächst das Zweitauto – abzuschaffen, zu ermöglichen, indem für aperiodisch oder gar selten notwendige Autofahrten ein Fahrzeug bereitgestellt wird. Das Angebot erfolgt privatwirtschaftlich, Kommunen können jedoch Anreize setzen, beispielsweise durch die Ausweisung von prominenten Carsharing-Parkplätzen oder die Vermittlung und Aktivierung von Ankermietern (Stadtverwaltung selbst, große Unternehmen). Potenziale des Carsharing können auch insbesondere im Zusammenhang mit größeren Wohnungsbauvorhaben oder Siedlungsprojekten betrachtet werden. Gemeinsam mit Wohnungsbaugesellschaften oder anderen Investoren/Bauherren können Carsharing-Angebote für Mieter:innen angeboten werden. Zugleich kann auf diese Weise die Anzahl herzustellender Stellplätze verringert werden; entsprechende Maßnahmen können in der Stellplatzsatzung der Stadt verankert werden.

In Meerbusch betreiben die Stadtwerke bereits ein E-Carsharing-Angebot mit Standort in Büberich. Auch wenn sich in ersten Schritten die Annahme des Angebots als schwierig erweist, könnte vor dem Hintergrund verbesserter Rahmenbedingungen diese Maßnahme in Zukunft stärker ein Thema werden. Im Rahmen einer Expansionsstrategie sollte geprüft werden, das Angebot auf die weiteren Stadtteile auszuweiten. Dieses sollte als weiterhin als stationsbasiertes System und bestenfalls im Rahmen der Mobilstationen (siehe Maßnahme C5) bzw. wohnortnah (nur dann kann stationsbasiertes Carsharing funktionieren) aufgebaut werden. So wird zum einen im Zielzustand ein flächendeckendes Angebot verfolgt und zum anderen ein sukzessiver Aufbau möglich.

C6.3 Etablierung der Meerbuscher Strategie zum Einsatz von E-Scootern

Unter dem Label der Mikromobilität drängen seit einigen Jahren weitere Verkehrsmittel auf die Straße, zu denen insbesondere die Elektro-Tretroller, die sogenannten E-Scooter zu zählen sind. In den letzten Jahren haben sie sich als Teil der Sharing Mobility in Städten etabliert und ihre Nische gefunden. Nachdem anfangs verkehrsreiche, zentrale Bereiche von Großstädten im Fokus standen, sind viele Anbieter inzwischen auch in kleineren Großstädten sowie einigen Mittelstädten aktiv. Eine anfangs unkontrollierte Einführung hat viele Städte mittlerweile zu einer vertraglichen Regelung mit Sondernutzungserlaubnis veranlasst. In der Folge hat sich das Angebot vielerorts besser reguliert und es werden bspw. auch Vororte, also dort, wo E-Scooter für die letzte Meile oder erweiterte Mobilität besonders sinnvoll sein können, ins Netz einbezogen.

In Meerbusch sind bereits erste Anbieter aktiv geworden. In der Folge hat der Ausschuss für Mobilität im November 2022 eine erste Strategie zum Umgang mit dem Angebot im Stadtgebiet beschlossen. Dabei ist die Stadt in zwei Zonen eingeteilt worden, für die jeweils Flottenobergrenzen gelten. Zusätzlich soll in den Stadtzentren das Free-Floating-Prinzip beschränkt und zugleich Standorte zum Abstellen ausgewiesen werden. Zu den weiteren Regeln zählt auch die anonymisierte Datenbereitstellung aus dem Betrieb, den die Stadt datenschutzkonform für die weitere Verkehrsplanung nutzen sollte.

Des Weiteren müssen die Anbieter auf die barrierefreie und generelle Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen hinwirken und ein ungeordnetes Abstellen auf diesen Wegen verhindern (bspw. Festlegung von freizuhaltenden Zonen/Bereichen oder Senden eines Fotos des korrekt abgestellten Fahrzeugs). Bei wiederholtem Fehlverhalten sollte die Stadt Sanktionsmöglichkeiten (bspw. Strafzahlungen) gegenüber dem Anbieter oder auch den Nutzenden ergreifen können. Falsch parkende Scooter, insbesondere in größeren Mengen, sind durch den Anbieter in kurzer Zeit zu relokieren. Auch ist es möglich das Abstellen an Mobilstationen in Quartieren ohne ÖPNV-Anbindung sowie an Haltestellen des ÖPNV durch tarifliche Vergünstigungen attraktiver zu machen und so das ungeordnete Abstellen zu vermeiden.

Es gilt zudem, die Umsetzbarkeit und Wirksamkeit der Strategie zu überprüfen und diese, auch im Sinne eines Lerneffektes mit dem Umgang des immer noch recht neuen Mobilitätsangebots, gegebenenfalls anzupassen (im Sinne eines „atmenden Konzepts“). Dies sollte im Einklang mit den Zielen des Mobilitätskonzepts sowie im Austausch mit den Anbietern erfolgen.

Auf diese Weise wird ein geordneter Betrieb ermöglicht und der Mehrwert genutzt

D Kfz-Verkehr, Parken und Wirtschaftsverkehr

Das Kfz stellt in Meerbusch mit 55 % Anteil am Modal Split das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel dar. Die Ziele des Mobilitätskonzepts streben eine Verringerung dieses Anteils auf 50 % bis 2030 bzw. 40 % bis 2035 an. Dabei ist die Erreichbarkeit Meerbuschs sicherzustellen und Kfz- sowie Wirtschaftsverkehre möglichst stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Damit wird das Kfz auch in Zukunft eine wichtigere Rolle im Mobilitätsmix einnehmen, soll im Gegenzug zum deutlichen Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds eine weniger dominante Rolle einnehmen.

Das Auto ist (derzeit) häufig das flexibelste Verkehrsmittel und kann auf eine jahrzehntelang optimierte Infrastruktur zurückgreifen. Daher wird es von vielen Menschen als unverzichtbar im Alltag angesehen. Dies ist auch Resultat einer bundesweiten bisher eher einseitigen Förderung der Auto-Individualmobilität. Heute zeigen sich starke Klima- und Umweltbelastungen sowie ein hoher Flächenverbrauch. Auch der ruhende Verkehr beansprucht viel Fläche in Straßenräumen, die meist von geringen Platzverfügbarkeiten geprägt sind. Dies geht im Zweifel zu Lasten der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Neue Fahrzeugtechnologien wie der Elektromobilität sorgen zwar für die Minderung der Luftschadstoffemissionen, eine Verkehrsminderung und Entlastung der Straßen bleibt jedoch aus. Gleiches wird langfristig auch für autonomen Kfz-Verkehr gelten. Daher ist die Verkehrswende keine reine Antriebswende sondern immer auch mit einer Verlagerung zum Umweltverbund verbunden.

Im Wirtschaftsverkehr sind steigende Sendungsaufkommen zu beobachten, welche sich in häufigeren Lkw-Verkehren sowie Fahrten von KEP-

Dienstleistern (meist in Lieferwagen) ausprägt. Da diese Entwicklung in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zunehmen wird, sind entsprechende Maßnahmen für einen verträglichen lokalen Wirtschaftsverkehr zu treffen (vgl. C5).

Zentrale Handlungsansätze zu diesen Themenbereichen aus der Bestandsanalyse sind u. a. die Prüfung der Ansprüche des Straßennetzes und darauf aufbauende Gestaltung (vgl. D1), der verstärkte Einsatz von Parkraummanagement und -bewirtschaftung in den Stadtteilzentren und die Etablierung der E-Mobilität in Meerbusch (Vgl. D3).

Tabelle 5: Übersichtstabelle Handlungsfeld D

D	Kfz-Verkehr, Parken und Wirtschaftsverkehr
D1	Weiterentwicklung des Meerbuscher Straßennetzes
D1.1	Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangstraßennetzes
D1.2	Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
D1.3	Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten und entlang von Ortsdurchfahrten
D1.4	Prüfung der Umsetzung weiterer Kreisverkehrsplätze
D1.5	Optionen zur Verbesserung der Situation der Kaiserswerther Straße
D2	Strategie für den Umgang mit ruhendem Kfz-Verkehr in Meerbusch

D2.1	Grundsätze für den Umgang mit dem Parken im öffentlichen Raum
D2.2	Digitales Parkleitsystem & digitales Parken
D2.3	Einrichtung von Lade- und Lieferzonen in zentralen Bereichen
D2.4	Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung
D2.5	Umsetzung einer Kommunikationskampagne im Rahmen der weiteren Maßnahmen zur Parkraumstrategie
D3	Strategie zur Etablierung der E-Mobilität in Meerbusch
D4	Strategie für einen nachhaltigen, effizienten Wirtschaftsverkehr in Meerbusch
D4.1	Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzepts
D4.2	Sicherung von verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen
D4.3	Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Logistikkonzepts
D4.4	Förderung eines nachhaltigen kommunalen Wirtschaftsverkehrs

D1 Weiterentwicklung des Meerbuscher Straßennetzes

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass Meerbusch gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden ist. In einigen innerstädtischen Bereichen konnten allerdings Stauungen und verlängerte Wartezeiten im Alltagsverkehr festgestellt werden (z. B. an den derzeitigen Bahnübergängen in Osterath, Meerbuscher Straße und Büderich, Haus Meer). Um den Verkehrsfluss zu optimieren und die angesprochenen Stauungen abzubauen, bestehen bereits Planungen und Maßnahmen in Umsetzung. So soll im Bereich Haus Meer, durch eine Unterführung für die K-Bahn, der Knotenpunkt vereinfacht und Wartezeiten reduziert werden. Im Bereich der beiden Osterather Bahnübergänge soll hingegen der Kfz-Verkehr unterirdisch geführt und verteilt werden.

Mit Blick auf das klassifizierte Straßennetz der Stadt Meerbusch ist erkennbar, dass weite Teile der bestehenden Straßenstrukturen bereits als Wohnsammel- bzw. Wohnstraßen eingeordnet sind. Neben den ortsteilverbindenden Straßen sind vor allem noch die Ortsdurchfahrten sowie umgehende Straßenstrukturen dem Vorrangstraßennetz zugeordnet. Diese stehen überwiegend als Landes- oder Kreisstraßen in der Zuständigkeit von Straßen.NRW. Abseits davon gibt es nur noch relativ wenige kommunale Hauptverkehrsstraßen. Hier zeigt sich, dass die Stadt Meerbusch sich bereits darum bemüht hat, eine bündelnde Funktion auf den übergeordneten Straßen herbeizuführen. Diese Bestrebungen sind mit Blick auf die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten allerdings noch unvollständig, da abseits der Vorrangstraßen nach wie vor für Teile des Nebennetzes Tempo 50 vorgegeben ist. Dies zeigt sich besonders deutlich im Stadtteil Büderich, in dem neben der Moerser und der Necklenbroicher Straße als Ortsdurchfahrten noch weitere Straßen mit Tempo 50 befahren werden können.

Die Stadt Meerbusch will dementsprechend die bundesweiten Entwicklungen aufgreifen und auf bestimmten sensiblen Hauptverkehrsstraßen (-abschnitten) mittelfristig Tempo 30 etablieren und die Verkehrsberuhigung stadtweit weiter ausweiten. Daher unterstützt die Stadt Meerbusch die Initiative des Deutschen Städtetags¹, die dazu beitragen soll, den Kommunen im Handlungsfeld innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen mehr Handlungs- und Gestaltungsspielraum einzuräumen. Ziel ist eine Reduzierung des Aufkommens motorisierter Individualverkehre, indem die Verhältnisse wichtiger Faktoren für die Verkehrsmittelwahl (z. B. Komfort, Preis, Geschwindigkeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, etc.) zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden. Dazu ist zunächst die strategische Weiterentwicklung des Meerbuscher Straßennetzes unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und an einigen Stellen auch der Flächenneuverteilung zu definieren (Maßnahme D1.1). Dies ist mitentscheidende Grundlage für die Umsetzung weiterer Maßnahmen sowohl im Handlungsfeld Kfz-Verkehr (Maßnahmen D1.2 bis D1.5) als auch in den weiteren Handlungsfeldern (v. a. A, B und C).

Zur Weiterentwicklung des Meerbuscher Straßennetzes sollen die bestehenden Voraussetzungen aufgegriffen und nach der Prämisse gehandelt werden, dass, unter den jeweils straßenverkehrsrechtlich gegebenen kommunalen Möglichkeiten, eine Anpassung der Kfz-Geschwindigkeit auf ein stadtverträgliches Niveau erfolgt – im Hinblick auf eine höhere Verkehrssicherheit, eine geringere Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und eine Verbesserung der Situation für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Dazu ist eine Prüfung der derzeitigen und zukünftigen Ansprüche an den jeweiligen Straßenraum erforderlich.

¹ Website Städtetag: <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2021/staedtetag-fuer-modellversuche-zu-tempo-30>

D1.1 Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangstraßennetzes

Als Grundlage für weitere Maßnahmen und Veränderungen muss die derzeitige und zukünftige Rolle und Funktion des Straßennetzes in Meerbusch festgelegt werden. Dazu gehört sowohl ein Überblick über die Klassifizierung des Straßennetzes als auch die Festlegung eines Vorrangnetzes.

Überblick: Klassifizierung des Straßennetzes

Das klassifizierte Straßennetz von Meerbusch ist funktional hierarchisiert. Die oberste Ebene stellen **Bundesautobahnen (BAB)** dar, die als Bundesfernstraßen ausschließlich vom schnellen Kfz-Verkehr benutzt werden dürfen und andere Verkehrswege planfrei kreuzen. Sie sichern die großräumige Verbindungsfunktion, die in Ballungsräumen sowie auch auf regionalen Verbindungen übernommen werden muss, um städtische Straßennetze zu entlasten. In Meerbusch sind dies die BAB 44 und die BAB 57, die den Durchgangsverkehr aufnehmen sollen und großräumige Verbindungen in das Umland herstellen. Darunter sind hierarchisch **Bundesstraßen** (ebenfalls Bundesfernstraßen) einzuordnen. **Landesstraßen** stellen die folgende Kategorie dar, welche Verkehr zwischen einzelnen Ortschaften oder Städten, also außerhalb geschlossener Ortschaften abwickeln. Bundes- und Landesstraßen sollen zusammen mit den Bundesautobahnen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und übernehmen dabei vordergründig Verbindungsfunktionen. Bundesstraßen befinden sich nicht auf Meerbuscher Stadtgebiet. Landesstraßen in Meerbusch sind die L26, L30, L137, L154, L392 und L476, die in Zuständigkeit des Landes NRW liegen. Sie übernehmen Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen sowie mit den Nachbarkommunen. Dabei führen sie auch zentral durch die bebauten Ortsteile. Hier bündeln sie den Verkehr, sind aber auch teilweise bereits verkehrsberuhigt, um die Zentrumsbereiche aufzuwerten und Konflikte zu minimieren. Stellenweise werden hier stärkere Möglichkeiten zur

Verkehrsberuhigung und Gestaltung gewünscht; dies betrifft insbesondere die L30 in Meerbusch (Dorfstraße, Necklenbroicher Straße). Auf Landstraßen folgen in der Rangordnung **Kreisstraßen**, die dem Verkehr in einem Landkreis, zwischen benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten dienen. Zuständig sind entweder der jeweilige Landkreis oder die kreisfreie Stadt. Die unterste Ebene bildet die **Gemeindestraße**, die von der jeweiligen Gemeinde verwaltet wird.

Festlegung und Anpassung des Vorrangnetzes

Parallel zur Klassifizierung des Straßennetzes zeigt das **Vorrangnetz**, unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, das Straßennetz, das den **Verkehr gebündelt aufnehmen und abwickeln soll** und die Hupterschließungen der Ortsteile darstellt. Diese Straßen dienen also vor allem auch dem Kfz-Verkehr. Zu den Kriterien zur Einschätzung, ob eine Straße zum Vorrangnetz gehört, zählen vor allem die Klassifizierung in Verbindung mit der Verbindungsfunktion, die Verkehrsstärken und die Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmenden sowie die Randnutzungen. Straßen des Vorrangnetzes sind überwiegend **Hauptverkehrsstraßen und z. T. auch Sammelstraßen** und decken sich weitgehend mit den Landes- und Kreisstraßen in Meerbusch. Die Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangnetzes in Meerbusch ist ein zentraler Ansatzpunkt zur verträglicheren Abwicklung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs, da diese Einordnung die Verkehrsberuhigung und Gestaltung behindert. Auf Anpassungen im Vorrangnetz kann jedoch auch die Entwicklung von Ideen und Zukunftsperspektiven zur Gestaltung von Straßenräumen aufbauen. In diesem Zusammenhang ist zu verdeutlichen, dass mit einer Veränderung zahlreiche positive Effekte erreicht werden können. Dies betrifft vor allem geringere Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Auch eröffnen weniger auf das Auto fokussiert gestaltete Straßenräume sowohl den weiteren Verkehrsarten, der

Verkehrssicherheit als auch anliegenden Nutzungen (z. B. Handel, Gastronomie, etc.) sowie weiteren Funktionen des öffentlichen Raums (z. B. Aufenthalt, Kinderspiel, Erholung, etc.) erhebliche Vorteile.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der Ziele des Mobilitätskonzepts soll das **Vorrangnetz auf ein mögliches und notwendiges Mindestmaß reduziert** werden. Insbesondere bei der **L30** (Dorfstraße, Necklenbroicher Straße in Büderich) **sollte geprüft werden, ob diese aus dem Vorrangnetz entfallen kann**, da dies eine Entwicklung und Gestaltung des Ortszentrums Büderich behindert und die Verkehrsbelastung mit ca. 4.250 bis 6.250 Kfz/Tag im Prognosenullfall verhältnismäßig gering ist, sodass auch keine relevanten Ausweichverkehre zu erwarten wären. Dies gilt auch für die **Kaiserswerther Straße sowie die Rheinstraße in Lank** (Verkehrsbelastungen von ca. 3.500 bis 5.500 Kfz/Tag im Prognosenullfall); hier könnte eine niedrigere Einordnung auch auf großräumige Umfahrungen von Lank hinwirken. Ebenso sollten Straßen wie Hohegrabenweg, Kanzlei und Poststraße, die derzeit örtliche Alternativstrecken zu den Hauptverkehrsstraßen darstellen, nicht zum Vorrangnetz gelten. Langfristig ist im Sinne einer Verkehrswende auch zu überlegen, ob die weiteren Landesstraßen im Bereich der Ortsdurchfahrten weiter als Vorrangstraße behandelt werden sollen (insb. die L137, der Straßenzug Moerser/Düsseldorfer/Neusser Straße, auch die Strümper Straße, Meerbuscher Straße, Bahnhofsweg und Krefelder Straße in Osterath sowie die Xantener Straße in Strümp); zunächst sollen diese aber weiter den auch künftig anfallenden Kfz-Verkehr bündeln und möglichst verträglich abwickeln.

Unterhalb des Vorrangnetzes gibt es noch z. T. Sammelstraßen, Wohnstraßen und Wohnwege, die vorrangig der Erschließung von Wohngebieten dienen und zumeist Teil von Tempo-30-Zonen, z. T. auch Teil von verkehrsberuhigten Bereichen sind.

Zumeist liegen Sammelstraßen in Tempo-30-Zonen, deren Anordnung in der Straßenverkehrsordnung (§ 45 StVO) geregelt und derzeit, wie auch die Hauptverkehrsstraßen, (noch) von restriktiven Vorgaben zur Beschränkung der zulässigen

Höchstgeschwindigkeit gekennzeichnet ist. Relevante Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone sind:

- Lage innerhalb geschlossener Ortschaften (insb. in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fuß- und Radverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf und zum Schutz der Wohnbevölkerung)
- nicht im Bereich von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Landes- oder Kreisstraße)
- geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs
- nur an Straßen, die keine lichtsignalisierten Knotenpunkte oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien oder benutzungspflichtige Radwege aufweisen

Als **Anliegerstraßen** eingeordnete **Erschließungsstraßen** haben erschließende Funktion und dienen insbesondere dem Aufenthalt sowie z.B. dem Kinderspiel. Daher sind sie i.d.R. Bestandteil von verkehrsberuhigten Bereichen, deren Anordnung ebenfalls in § 45 StVO geregelt ist. Relevante Voraussetzungen für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen sind:

- Lage in Nebenstraßen
- Erfüllung baulicher Anforderungen (z.B. Niveaugleichheit, wechselseitige Ausführung von Parkflächen, wechselseitiger Einbezug von Baumscheiben an den Parkflächen)
- hohe Bedeutung des Fußverkehrs

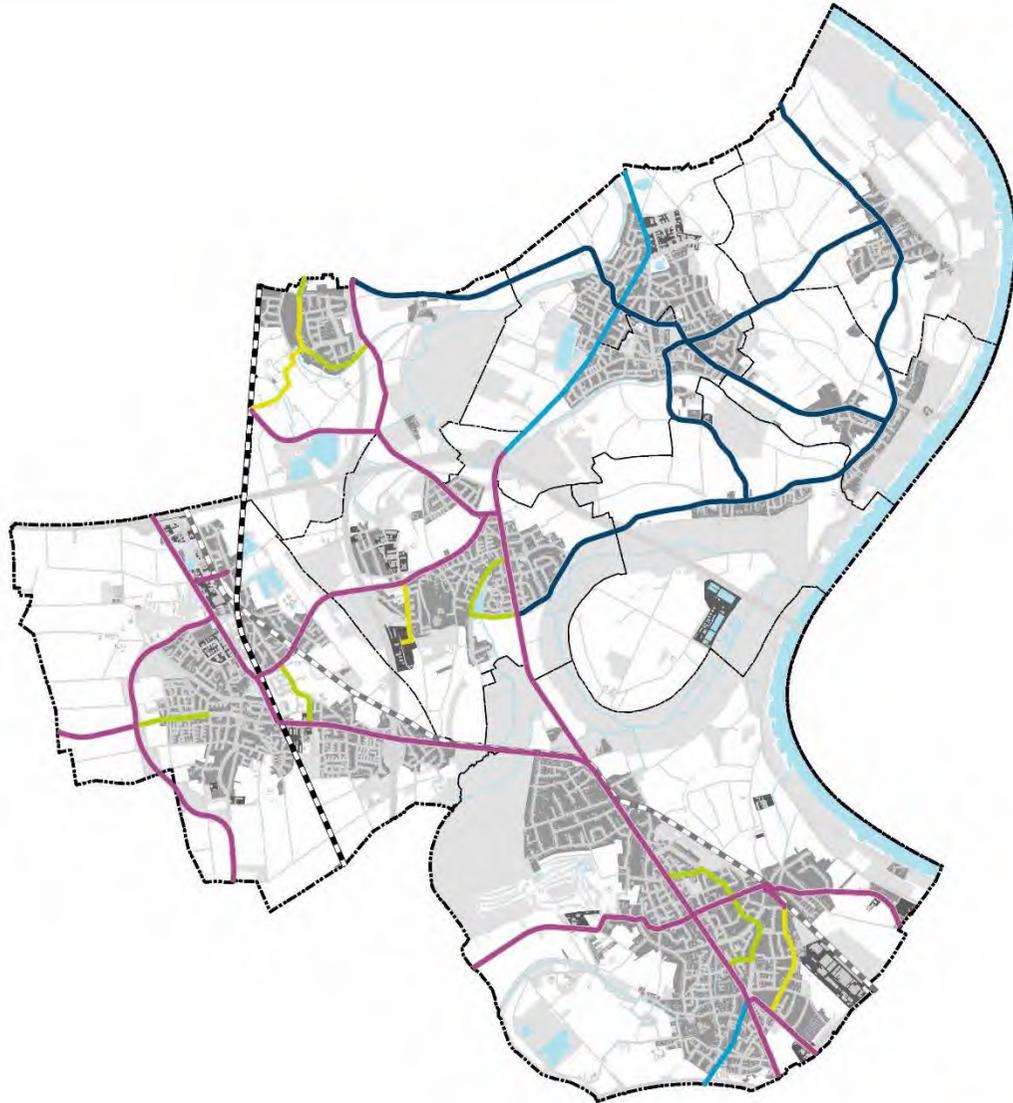
Verkehrsberuhigte Bereiche sollen unter den genannten Voraussetzungen so gestaltet werden, dass deutlich wird, dass diese Straße nicht für Fahrzeuge gebaut wurde. Da die gewünschte verkehrsberuhigende Wirkung allein durch Beschilderung i.d.R. nicht erreicht wird, sind die angesprochenen gestalterischen Anforderungen zu berücksichtigen. Deren Umsetzbarkeit ist vor dem Hintergrund erforderlicher rechtlicher sowie verkehrs- und bautechnischer Voraussetzungen zu prüfen.

Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

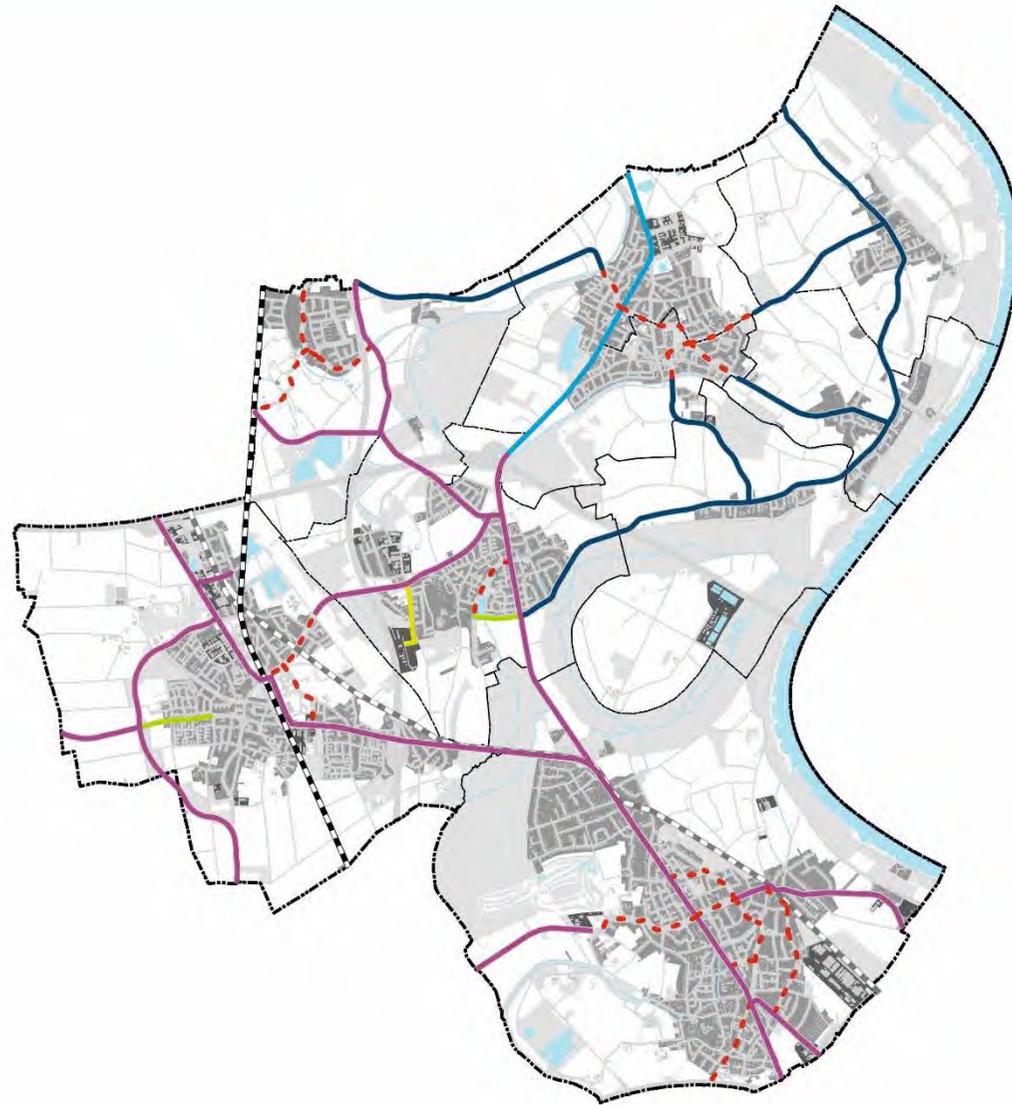
Vorbehaltsnetz Status Quo

Kategorie

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Stadtstraße
- Quartiersstraße/Sammelstraße mit Busverkehr
- Quartiersstraße/Sammelstraße ohne Busverkehr



Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen



*Vorbehaltsnetz
perspektivische Änderungen*

Kategorie

-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Stadtstraße
-  Quartiersstraße/Sammelstraße mit Busverkehr
-  Quartiersstraße/Sammelstraße ohne Busverkehr
-  Sukzessive Prüfung zur Herausnahme aus dem Vorrangnetz

Perspektivische Anpassungen im Vorbehaltensnetz auf Grundlage des Mobilitätskonzepts 2035+

Ort	Straße	Abschnitt	Begründung
<i>Bösinghoven</i>	Bösinghover Straße	An der Autobahn bis Stadtgrenze	geringe bis sehr geringe Verkehrsbelastung (750 - 2000 Kfz/d), keine Bündelungsfunktion notwendig
	Fischelner Straße	Bösinghover Straße bis am Weilerhof	sehr geringe Verkehrsbelastung (500 Kfz/d), Perspektive Fahrradstraße (Radverbindung Bösinghoven - Osterath)
<i>Osterath</i>	Strümper Straße	Zufahrt Klinik bis Krefelder Straße	falls Neubau K9n erfolgt ist eine deutliche Verkehrsabnahme zu erwarten, Perspektive Neuordnung des Radverkehrs
	Winklerweg	Meerbuscher Straße bis Strümper Straße	durch neue Verkehrsführung am Bahnhof entfällt die Notwendigkeit der Verbindungsfunktion
<i>Strümp</i>	Buschstraße	Xantener Straße bis Forststraße	sehr geringe Verkehrsbelastung (< 1000 Kfz/d), Charakteristik Wohnstraße, Schulweg, Perspektive Fahrradstraße, keine Bündelungsfunktion notwendig
	<i>Forststraße</i>	<i>Xantener Straße bis Buschstraße</i>	<i>Entfall nur, falls K9n nicht umgesetzt wird, sonst als Verlängerung der K9n weiter Vorbehaltensnetz</i>
<i>Lank-Latum</i>	Bismarckstraße	Uerdinger Straße bis Ortsausgang	untergeordnete Verbindung Krefeld/Bösinghoven - Lank, geringe Verkehrsbelastung (4750 Kfz/d)
	Kaiserswerther Straße	Kierster Straße bis Uerdinger Straße	Straßenraum nicht geeignet für Verbindungsstraße, geringe Verkehrsbelastung (3750-6250 Kfz/d), Perspektive Verkehrsberuhigung im zentralen Abschnitt, keine überörtliche Verbindungsfunktion vorhanden
	Kierster Str./Nierster Str./Rheinstr./Brunnenstr.	Innerorts	aufgrund geringer Verkehrsbelastungen (2500-5750 Kfz/d) keine Bündelung und Vorrangbehandlung des Kfz-Verkehrs notwendig, keine überörtliche Verbindungsfunktion vorhanden
<i>Büderich</i>	Necklenbroicher Straße	Am Eisenbrand bis Moerser Str.	relativ geringe Verkehrsbelastung (5750-7250 Kfz/d), Verkehrsberuhigung (Tempo 30) angestrebt, lediglich lokale Verbindungsfunktion Büderich - Kaarst-Nord
	Dorfstraße	Brühler Weg bis Moerser Str.	geringe Verkehrsbelastung (4000 Kfz/h), Perspektive weitere Verkehrsberuhigung und Umgestaltung, lediglich lokale Verbindungsfunktion Büderich - Niederlörick/D-Lörick

Perspektivische Anpassungen im Vorbehaltsnetz auf Grundlage des Mobilitätskonzepts 2035+

Ort	Straße	Abschnitt	Begründung
	Lortzingstr./Witzfeldstr./Am Frohnhof	Düsseldorfer Str. bis Dorfstr.	sehr geringe Verkehrsbelastung (750-2250 Kfz/d), Perspektive Hauptroute Fußverkehr und Fahrradstraße, Charakteristik Wohnstraße, keine überörtliche Verbindungsfunktion erkennbar
	Grünstr./Fontanestr./Mataréstr.	Düsseldorfer Str. bis Dorfstr.	sehr geringe Verkehrsbelastung (750-2500 Kfz/d), Charakteristik Wohnstraße, teils mit Aufpflasterungen und verkehrsberuhigter Gestaltung, keine überörtliche Verbindungsfunktion erkennbar
	Römerstraße	Neusser Str. bis Stadtgrenze	Verbindung Büberich - Neuss über Neusser Straße sichergestellt, geringe Verkehrsbelastung (1750-3000 Kfz/d), Perspektive Radhaupttroute Büberich - Neuss
	<i>Brühler Weg/Friedenstraße</i>	<i>Moerser Str. bis Dorfstr.</i>	<i>mögliche "Umfahrung" einer abgestuften und verkehrsberuhigten Dorfstraße, allerdings auch hier geringe Verkehrsbelastung (500-2500 Kfz/d), die eine hohe Bedeutung und Bündelung des Kfz-Verkehrs nicht erforderlich macht, Perspektive Fahrradstraße auf dem Brühler Weg</i>

D1.2 Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Ein zentrales Handlungsfeld zur Senkung von verkehrlichen Emissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Aufenthaltsqualität von Straßen ist die Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts. Zudem gilt es, Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu verringern, um einen besseren Verkehrsfluss zu erreichen und den Radverkehr und den ÖPNV konkurrenzfähiger zu machen. In Meerbusch bereits viele Tempo-30-Zonen und -Strecken. Diese liegen vor allem im Bereich von Wohngebieten. Demgegenüber steht, dass nach wie vor weitere sensible – weil zentral liegende, dicht bebaute, stark nutzungsgemischte – Straßenbereiche mit Tempo 50 befahren werden dürfen. Dies ist zumeist dem geringen Handlungsspielraum für Geschwindigkeitssenkungen geschuldet, der sich aus dem Rechtsrahmen ergibt. Gemäß geltender StVO kann von der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen nur bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen nach unten abgewichen werden (z. B. aufgrund von Unfallschwerpunkten, zum Lärmschutz oder aufgrund sensibler Einrichtungen, die an die Straße angrenzen). Die Kommunen erhoffen sich hier jedoch künftig mehr Handlungsspielraum. Die Stadt Meerbusch ist Teil der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“. In dieser setzen sich rund 400 Kommunen (Stand Dezember 2022) für mehr Freiheiten bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen ein. Es kann damit gerechnet werden, dass sich die Kompetenzen der Kommunen diesbezüglich durch eine Gesetzesänderung in Zukunft ändern. Es besteht die Möglichkeit, dass die Höchstgeschwindigkeit dann auch losgelöst von der Straßenbaulastträgerschaft von der Kommune durchgesetzt werden kann.

Auf der Grundlage und im Zusammenspiel mit Maßnahme D1.1 soll der Stadt Meerbusch unter den derzeitigen Rahmenbedingungen größtmöglichen Handlungsspielraum hinsichtlich der Straßenraumgestaltung sowie der

Geschwindigkeitsvorgaben eingeräumt werden. Diesen Handlungsspielraum gilt es, im Rahmen der aktuellen und zukünftigen Rechtslage zu nutzen, um im gesamten Gebiet der Stadt Meerbusch stadtverträgliche Geschwindigkeiten einzuführen.

Die Anzahl der Hauptverkehrsstraßen in Meerbusch ist bereits überschaubar, woraus sich ergibt, dass viele sensible Bereiche der Stadt (insb. die Wohngebiete) in Tempo-30-Zonen oder -Strecken liegen (vgl. Kartendarstellung) und z. T. bereits sinnvoll verkehrsberuhigt sind. Dennoch gibt es weiterhin viele zentrale Straßenabschnitte mit dichter, gemischter Nutzung, die bereits den Charakter einer Wohnstraße/Wohnsammelstraße aufweisen (reine Wohngebietserschließung, Straßenraumparken, Breiten ≤ 6 Meter, keine Mittelmarkierung, Aufpflasterungen, Sackgassen), an denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit dennoch 50 km/h beträgt – insbesondere in Büderich. Dort hat dies zudem den negativen Nebeneffekt, dass Kfz-Verkehr von der Hauptverkehrsstraße in die Wohngebiete abgelenkt wird. **Hier gilt es, eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen:**

- Büderich:
 - Brühler Weg (Ziel ist die Einrichtung einer Fahrradstraße)
 - Friedenstraße
 - Dülsweg
 - Kanzlei (Ziel ist die Einrichtung einer Fahrradstraße)
 - Necklenbroicher Straße (sofern nicht mehr Teil des Vorrangnetzes)
 - Hohegrabenweg (Ziel ist die Einrichtung einer Fahrradstraße)
 - Auf den Steinen
 - In der Meer (nördlicher Abschnitt)

- Büdericher Allee (westlicher Abschnitt)
- Holbeinstraße
- Theodor-Hellmich-Straße (Ziel ist der Einbezug der Straße zum Dr.-Franz-Schütz-Platz)
- Am Fronhof
- Poststraße (südlicher Abschnitt)
- Oststraße (westlicher Abschnitt)
- Straßenzug Mataréstraße – Fontanestraße – Grünstraße
- Hessenweg

Mit Ausnahme der geplanten Fahrradstraßen könnten viele der genannten Straßenabschnitte in die angrenzenden Tempo-30-Zonen eingegliedert werden. Sie entsprechen dann dem Charakter des Umfelds.

- Lank-Latum: Nierster Straße, Rheinstraße (hier auch, um den Radverkehr auf die Fahrbahn verlagern und so Konflikte im Seitenraum entschärfen zu können)
- Strümp: Am Strümper Busch
- Osterath: Meyersweg

Für das Wohngebiet Alt-Schürkesfeld wird zudem die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen. Hier ist kein Durchgangsverkehr möglich, die Verkehrsbelastungen sind demzufolge auf den Quell-/Zielverkehr aus dem Wohngebiet beschränkt und sehr gering. Zudem weisen die Straßenräume einen niveaugleichen Ausbau auf, was die Anordnung ermöglicht. Darüber hinaus kann so das Parken im öffentlichen Straßenraum geordnet werden.

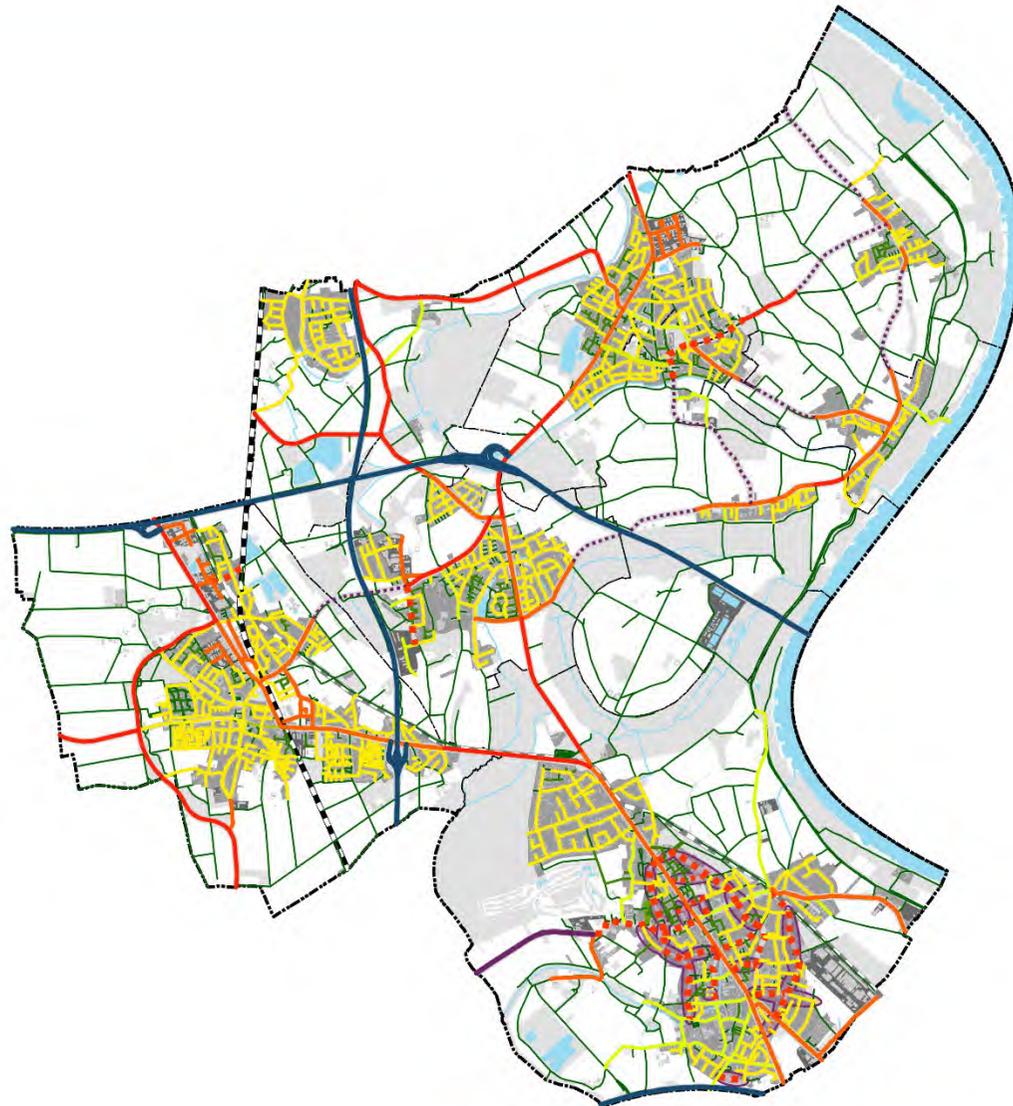
Die Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet hat darüber hinaus auch außerhalb der bebauten Bereiche Meerbuschs heterogene Geschwindigkeitsvorgaben offenbart. So gibt es stellenweise kurze Abschnitte, auf denen Tempo 100 gilt. Dies kann insbesondere an Ortseinfahrten zu Risiken führen. Aus gutachterlicher Sicht gilt es hier, darauf hinzuwirken, dass die

Geschwindigkeitsvorgaben außerorts einerseits einheitlicher gestaltet und andererseits stellenweise reduziert werden (z. B. auf Tempo 70). Dies erhöht die Verkehrssicherheit, mindert Unfallschwere und reduziert die Lärm- sowie Luftschadstoffbelastung durch weniger starke Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Dies betrifft folgende Straßenabschnitte:

- Lanker Straße zwischen Nierst und Lank-Latum
- Langster Straße zwischen Langst-Kierst und Lank-Latum
- Brunnenstraße zwischen Ilverich und Lank-Latum
- Bergfeld zwischen Strümp und Ilverich
- Kullenberg zwischen Langst-Kierst und Nierst
- Stratumer Straße zwischen Nierst und Stadtgrenze Krefeld
- Osterather Straße zwischen Strümp und Osterath

Sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen dies künftig erlauben, wird **mittel- bis langfristig angestrebt, alle angebauten Straßenabschnitte innerhalb der Stadtteile mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** zu versehen. Wie dies konkret umzusetzen ist – ob mit Tempo-30-Strecken gearbeitet wird oder ob der Gesetzgeber künftig weitere neue Möglichkeiten vorsieht – ist bei gegebener Zeit zu prüfen. Eventuell kann auch, in Abstimmung z. B. mit den Erfordernissen des Busverkehrs, eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h an bestimmten Straßenabschnitten in Frage kommen. Ziel sollte allerdings die Vereinheitlichung der Höchstgeschwindigkeiten im bebauten Gebiet sein. Dies sorgt für Transparenz und Regelungsklarheit. Eine erste Überprüfung eines solchen Szenarios im Verkehrsmodell zeigte, dass sich keine signifikanten Verlagerungen ins Nebennetz ergeben, sondern vielmehr die erwünschte Wirkung auftritt, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs auf die Autobahnen ausweicht. Insofern wird ein flächendeckende Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 in der Zukunft als umsetzbar mit positiven Effekten eingeschätzt.

Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen



Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Geschwindigkeiten

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- 20 km/h
- Tempo 20 Zone
- 30 km/h
- Tempo 30 Zone
- 50 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h
- ohne Begrenzung
(130 km/h Richtgeschwindigkeit)

Zu prüfende Veränderungen (kurz- / mittelfristig)

- - - Tempo 100 zu Tempo 70
- - - Tempo 50 zu Tempo 30
- - - Tempo 30 zu
verkehrsberuhigter Bereich

Mittel- bis langfristig flächendeckend Tempo
30 innerhalb der Stadtteile an angebauten
Straßen

D1.3 Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten und entlang von Ortsdurchfahrten

Ortseinfahrten sind hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten und in diesem Zusammenhang insbesondere angesichts der Verkehrssicherheit wiederkehrende Konfliktpunkte. Auch an Ortsdurchfahrten zeigen sich häufig ähnliche Probleme, teilweise wirken diese Straßen auch als Trenneffekt in den Ortschaften. In Meerbusch betrifft dies neben Stadtteilen Büderich, Osterath, Lank-Latum und Strümp insbesondere die Rheingemeinden, die aufgrund ihrer geringen Flächengröße besonders anfällig für Geschwindigkeitsübertretungen und damit einhergehende Verkehrssicherheitsprobleme sind. Der Stadtteil Bösinghoven ist in diesem Zusammenhang etwas weniger betroffen, da mit der parallel zur A 57 verlaufenden Hauptstraße der Ortsteil von Hauptstraßennetz abgeschottet ist.

Eine verkehrsberuhigende Gestaltung der Ortseinfahrten macht Autofahrer:innen auf das Siedlungsgebiet aufmerksam und kann darüber hinaus bei einer wiedererkennbaren Gestaltung zudem identitätsstiftend sein. Gleiches gilt für Ortsdurchfahrten. Diese sind entsprechend des klassifizierten Netzes auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, es wird stellenweise jedoch zu wenig Rücksicht auf andere Verkehre und die Verkehrssicherheit genommen, weshalb es sinnvoll ist, die Ortsdurchfahrten entsprechend zu gestalten und zumindest punktuell zu verkehrsberuhigen.

Grundsätzliche Anforderungen

Für Meerbusch werden folgende Grundanforderungen der verkehrsberuhigenden Gestaltung gesetzt:

- der Wechsel der Geschwindigkeit von Tempo 70 (bestenfalls nicht höher) zu angebauten Ortsstraßen mit Tempo 50 (oder weniger) wird durch gestalterische oder bauliche Elemente verdeutlicht

- Autofahrer:innen werden für die zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüche im bebauten Bereich sensibilisiert und es wird ein wiederkehrender lokalspezifischer Bezug hergestellt. Hierzu können Einzelelemente oder Kombinationen eingesetzt werden. Passende Elemente sind nachfolgend beschrieben.

Zur Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten bestehen sowohl bauliche als auch gestalterische Optionen: Bauliche Optionen sind beispielsweise Aufpflasterungen, Verkehrsinseln/Fahrbahnteiler, Kreisverkehre, Querungshilfen und Verschwenkungen der Fahrgasse (z. B. durch bauliche Maßnahmen oder – falls vorhanden – eine entsprechende Ordnung des straßenbegleitenden ruhenden Verkehrs). Eine ansprechende Gestaltung der jeweiligen Elemente begünstigt sowohl deren Sichtbarkeit als auch ihren Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Als gestalterische Optionen kommen beispielsweise Ortswappen, besondere Bepflanzungen, Versätze, Einengungen, Aufmerksamkeitsfelder (farbliche Markierungen, Materialwechsel), Informations- und Orientierungsschilder bzw. -tafeln (z. B. Stadtpläne, Hinweise auf lokale Besonderheiten oder auch elektronische Geschwindigkeitsdisplays) in Betracht.

Für die Bereiche von Ortsdurchfahrten besteht die Möglichkeit, baulich, gestalterisch und ordnend in den Straßenraum einzugreifen. Handlungsoptionen sind hier, sofern Voraussetzungen dafür vorliegen, die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 40 respektive Tempo 30 (vgl. Maßnahme D1.2), die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr, die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs (z. B. durch Rücknahme des Parkens im Straßenraum, Verschmälerung der Fahrbahn auf ein notwendiges Mindestmaß) zugunsten der Fläche für den Fußverkehr sowie die Auflösung der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten oder auch der Schaffung eines shared-space-artigen Raums (z. B.

im Bereich von Dorfplätzen) durch Niveauabsenkung des Seitenraums und eine Annäherung der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus.

Für Meerbusch können folgende Situationen an Ortseinfahrten bzw. Ortsdurchfahrten benannt werden, die für entsprechende Maßnahmen in Frage kommen:

- Nördliche Ortseinfahrtssituation von Strümp; hier ist der Bau eines Kreisverkehrsplatzes eine Option (vgl. Maßnahme D1.4), welcher durch gestalterische Elemente aufgewertet werden kann
- Einige der Ortseinfahrten der Rheingemeinden (z. B. Langster Straße von Lank-Latum aus kommend oder Knotenpunkt Obere Straße / Ilvericher Straße / Am Oberbach) haben bisher keinerlei Verkehrsberuhigung; hier

bietet sich die Prüfung von Verkehrsinseln oder Querungshilfen an, die zusammen mit elektronischen Geschwindigkeitsdisplays sowie Aufmerksamkeitsfeldern geschwindigkeitsdämpfend und aufmerksamkeitsfördernd wirken. Zudem besteht die Möglichkeit der gestalterischen Aufwertung. Der genannte Knotenpunkt am Rand von Langst-Kierst ist insb. für den Radverkehr in Richtung Rheindeich/Rhein von Bedeutung und stellt derzeit eine gefährliche Verkehrssituation dar

- Östlicher Ortseingang von Osterath; hier könnte sich – auch angesichts der städtebaulichen Entwicklungen (Kalverdonk) – die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes als sinnvoll erweisen (vgl. Maßnahme D1.4), welcher mit gestalterischen Elementen versehen werden kann

D1.4 Prüfung der Umsetzung weiterer Kreisverkehrsplätze

Kreisverkehrsplätze werden häufig als bevorzugte Lösung für Knotenpunkte wahrgenommen, bieten sie doch grundsätzlich ein hohes Maß an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und eine bessere Gestaltung. Insbesondere für den Fußverkehr sowie den Kfz-Verkehr sind Kreisverkehrsplätze besonders sicher. Dies gilt umso mehr dann, wenn es sich um einstreifig befahrbare Kreisverkehrsplätze (Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre) handelt. Grund für die erhöhte Verkehrssicherheit an Kreisverkehrsplätzen sind die folgenden Aspekte:

- Kreisverkehrsplätze haben weniger Konfliktpunkte, an denen sich die Wege verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen überschneiden (insb. die besonders unfallträchtigen Mehrfachkonflikte an Kreuzungen durch Linksab- bzw. Linkseinbiegevorgänge entfallen).
- Kreisverkehrsplätze sind aufgrund der Kreisinsel i. d. R. sehr gut als Knotenpunkt erkennbar und die entsprechenden Vorrangregeln sind klar definiert, wodurch nur einfache Entscheidungen von den Verkehrsteilnehmenden verlangt werden.
- Im Bereich von Kreisverkehrsplätzen wird langsamer gefahren als an anderen Knotenpunktformen, die eine Straße bevorzugen. Aufgrund des geringeren Geschwindigkeitsniveaus und den daraus resultierenden geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert sich die Unfallschwere automatisch.
- Das Geschwindigkeitsniveau ist nicht nur im Bereich der Kreisverkehrsfahrbahnen reduziert, es ist auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung im Nahbereich des Kreisverkehrsplatzes messbar.
- Vergleichsweise höhere Herstellungskosten können jedoch im Unterhalt mittelfristig amortisiert werden (z. B. wenn eine LSA eingespart werden

kann), falls eine Ablösesumme an den Landesbetrieb gezahlt werden muss können die Kosten jedoch wiederum höher ausfallen.

Von der mit Kreisverkehrsplätzen einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung profitiert der Fuß- und Radverkehr, da die Verkehrsverhältnisse grundsätzlich einfach gehalten und übersichtlich sind. Des Weiteren gibt es an Kreisverkehrsplätzen in der Regel nur kurze Querungsdistanzen.

Ein Aspekt, der ebenfalls einbezogen werden muss, ist, dass bei umlaufenden Radwegen vor allem für linksabbiegenden Radverkehr Umwege entstehen, da der Kreisverkehrsplatz zu ca. drei Viertel befahren werden muss. Dies führt in der Praxis zu vermehrten Falschfahrten, die die Verkehrssicherheit wiederum mindern. Bei Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn wird solches Fehlverhalten deutlich abgeschwächt. Für den Busverkehr können sich an Kreisverkehrsplätzen Wartezeiten ergeben, da i. d. R. nur bauliche Möglichkeiten bestehen, den Busverkehr in den Knotenpunktzufahrten zu priorisieren. Auch der Fahrkomfort für die Fahrgäste kann sich unter den mehrfachen Richtungswechseln etwas verringern. Hier kann allerdings mit (für schwere Fahrzeuge) überfahrbaren Kreisinseln Abhilfe geschaffen werden. Und nicht zuletzt erfordert ein Kreisverkehrsplatz auch entsprechenden Platz.

In der Summe bieten Kreisverkehrsplätze viele Vorteile, sodass eine grundsätzliche Ausweitung empfohlen werden kann. Es müssen jedoch räumliche und verkehrliche Rahmenbedingungen einzelfallbezogen geprüft werden.

Folgende Stellen, für die zum Teil bereits entsprechende Anträge, Ideen oder Diskussionen vorliegen, werden für die weitere Prüfung der Umsetzbarkeit empfohlen:

- Bösinghoven: An der Autobahn / Bösinghovener Straße: Verkehrsberuhigung und Gestaltung der östlichen Ortseinfahrt, Neubetrachtung des Radverkehrs
- Büderich: Meerbuscher Straße / Moerser Straße / Haus Meer: Überplanung des Knotenpunkts durch Tieflegung der K-Bahn (vgl. erforderlich bei Taktverdichtung auf 5-Minuten-Takt), Neubetrachtung der Führung des Radverkehrs erforderlich (Radschnellverbindung, siehe B1.1)
- Langst-Kierst: Langster Straße / Ilvericher Straße / Alt Langst: Verkehrsberuhigung und Gestaltung des zentralen Knotenpunkts im Ortsteil
- Osterath: Strümper Straße / Osterather Straße / Kalverdonksweg: Verkehrsberuhigung und Gestaltung der östlichen Ortseinfahrt, Verbesserung der Radverkehrsführung, Neuanschluss der städtebaulichen Entwicklungsfläche Kalverdonk
- Osterath: Krefelder Straße / Mollsfeld / Hingstenweg: Kreisverkehrsplatz ist möglich, jedoch in Abwägung mit den weiteren Vorschlägen nicht mit hoher Priorität weiterzuerfolgen
- Osterath: Willicher Straße / Westring: hier ist ein Kreisverkehr räumlich möglich. Im Vergleich zu den weiteren Vorschlägen jedoch mit geringerer Priorität zu prüfen.
- Strümp: Xantener Straße / Schloßstraße und Schloßstraße / Osterather Straße: Verkehrsberuhigung und Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt, Neubetrachtung der Führung des Radverkehrs (Radschnellverbindung, siehe B1.1), Eröffnung der Möglichkeit für alternative Busverkehrsführungen und ggf. Einrichtung einer neuen Haltestelle in diesem Bereich

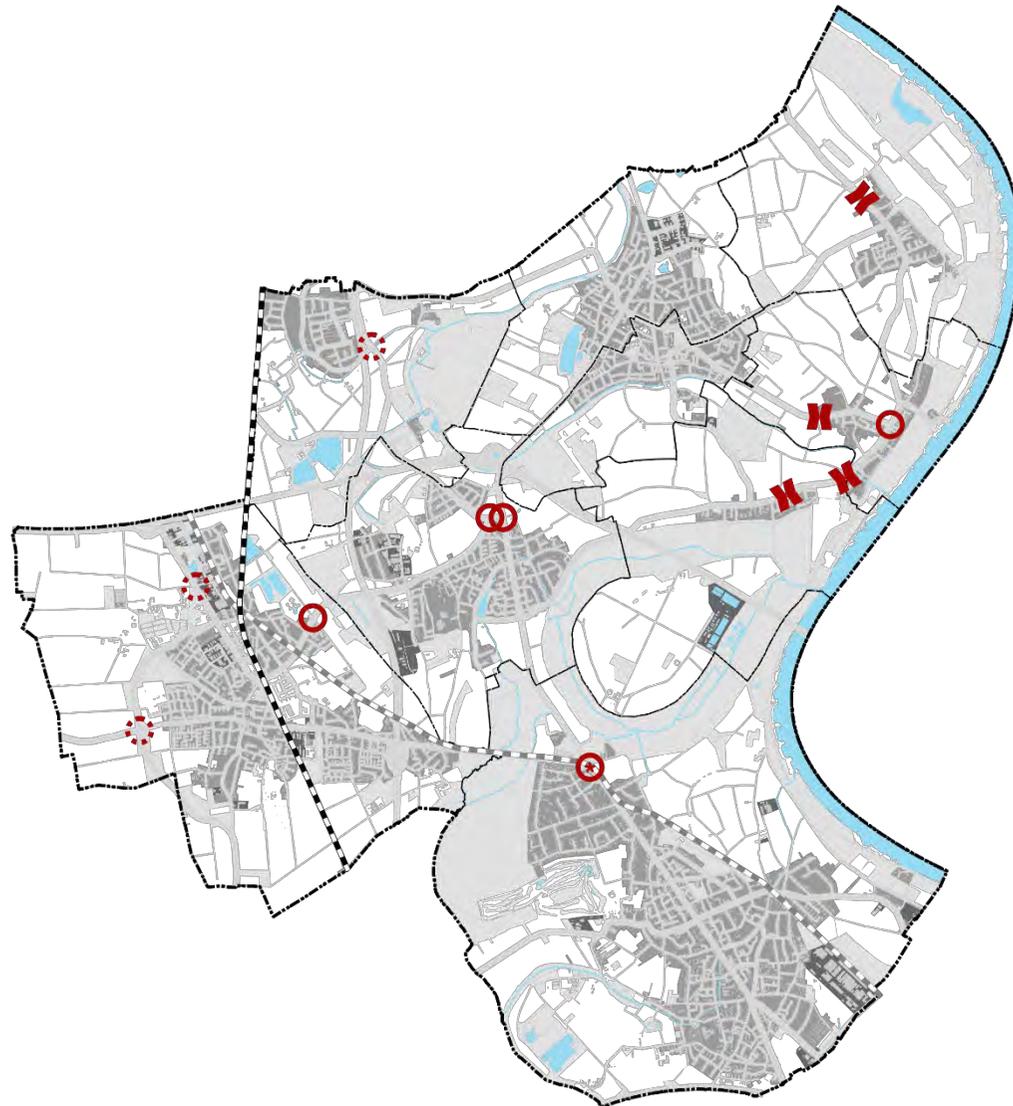
Die entsprechenden Knotenpunkte sind von der Stadt Meerbusch zum Teil bereits dem Straßenbulasträger kommuniziert. Die Umsetzung hängt von der Entscheidung und jeweiligen Auslastung des Trägers ab. Durch Planungsüberschneidungen mit anderen Maßnahmen dieses Konzepts ergeben sich ggf. neue Schwerpunkte und zu betrachtende Knoten.

Ideen bzw. Bedarfe für Kreisverkehrsplätze sind im Laufe des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätskonzepts für weitere Knotenpunkte eingebracht worden. Gutachterlich können aus den angegebenen Gründen **für folgende Knotenpunkte keine Umsetzungsempfehlungen ausgesprochen werden:**

- Büderich: Dorfstraße / Düsseldorfer Straße / Necklenbroicher Straße: nicht ausreichender Platz, umwegige Führung hier negativ insb. für Fußverkehr, ggf. Eingriff in Kirchengrundstück nötig
- Büderich: Neusser Straße / Römerstraße / Düsseldorfer Straße: ungünstige Knotenpunktgeometrie und vermutlich nicht ausreichender Platz
- Osterath: Winklerweg / Meerbuscher Straße / Insterburger Straße: ungünstige Knotenpunktgeometrie und vermutlich nicht ausreichender Platz
- Strümp: Moerser Straße / Bergfeld / Forststraße: hier wurde vor kurzem eine neue Lichtsignalanlage vom Straßenbulasträger installiert, weshalb eine Umgestaltung des Knotens von diesem wahrscheinlich nicht unterstützt werden wird; ebenso ist die dortige Bushaltestelle erst einmal nicht verschiebbar.

Mobilitätskonzept Meerbusch Maßnahmen

*Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten
Verkehrsberuhigung an Ortsdurchfahrten
Prüfung von Kreisverkehrsplätzen*



-  Prüfung der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes
-  *mit Tieferlegung der K-Bahn-Strecke
-  mit geringer Priorität
-  Individuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Ortsein- oder -durchfahrt

D1.5 Optionen zur Verbesserung der Situation der Kaiserswerther Straße

Die Kaiserswerther Straße in Lank-Latum stellt als wichtige Verkehrsverbindung mit anliegender Wohnbebauung und sehr begrenzten Platzverhältnissen, über die auch der Busverkehr führt, einen besonders konfliktreichen Straßenraum dar. Die Ursachen dazu sind vielfältig (u. a. enger Straßenquerschnitt, Parksituation im Straßenraum führt zu Wartezeiten sowie z. T. zu gefährlichen Geschwindigkeitsübertretungen, Pünktlichkeit des Busverkehrs wird eingeschränkt, etc.), wohingegen fruchtbare Lösungsoptionen bisher nicht gefunden werden konnten. Angesichts des begrenzten Raums, der anliegenden Nutzungen (z. B. Freiwillige Feuerwehr, zahlreiche abgehende Wohnstraßen, etc.) und der daraus resultierenden Ansprüche an die Straße erscheinen die Handlungsoptionen weiterhin begrenzt.

Im Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzepts sind verschiedene Handlungsoptionen diskutiert und überprüft wurden. Nachfolgend sind die Ergebnisse dieser Prüfung dargelegt:

- Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Straßenabschnitt für den Busverkehr weiterhin befahrbar sein muss. Andernfalls wären große Teile von Lank-Latum nicht mehr angemessen durch den ÖPNV erschlossen. Dies erfordert entsprechende Fahrbahnbreiten und verhindert eine Verkehrsberuhigung unter Reduzierung der Fahrbahnbreiten.
- Die **Ausweisung der Kaiserswerther Straße als Einbahnstraße** wurde im Verkehrsmodell überprüft und stellt insbesondere aufgrund der Notwendigkeit der beidseitigen Befahrbarkeit für den Busverkehr **keine Option** dar. Dieser Einschätzung liegt auch zugrunde, dass der notwendige beidseitige Busverkehr auf der Kaiserswerther Straße keine Flächengewinne im Straßenraum zulassen würde, woraus resultiert, dass die beschriebene Parkproblematik weiterhin existieren würde. Hinzu kommt außerdem, dass durch eine Einbahnstraßenregelung Umwegfahrten und

Ausweichverkehre entstehen, die das Lanker Zentrum unverhältnismäßig stärker belasten und Mehrverkehr erzeugen würden.

- Weitere grundsätzliche Überlegungen fußen auf dem Gedanken, die Situation durch eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung zu entspannen. Eine **alleinige Durchfahrtsbeschränkung durch die Aufstellung des VZ 250 (Durchfahrt verboten) mit dem Zusatz „Anlieger frei“** einzurichten, **kann nicht empfohlen werden**. Dies basiert auf Erfahrungen, dass die Anordnung von „Anlieger frei“ eine ineffektive Regelung im Straßenverkehr darstellt und nur schwer zu kontrollieren wäre.
- Eine wirksamere – wenngleich auch deutlich striktere – Option zur Heraushaltung von Durchgangsverkehren wäre **der Einbau von versenkbaren Pollern in den Bereichen der Knotenpunkte Wasserstraße/Kaiserswerther Straße und Mühlenstraße/Kaiserswerther Straße**. Dies würde den betreffenden Straßenabschnitt für Durchgangsverkehre aus dem Lank-Latumer Straßennetz herausnehmen. **Anwohner:innen, der Busverkehr, Ver- und Entsorgungsverkehre sowie das Notfall- und Rettungswesen** (insb. auch die anliegende Feuerwache) **würden in diesem Fall dazu berechtigt werden, die Poller zur Durchfahrt zu versenken**. Auch diese Option würde Ausweichverkehre und Umwegfahrten auslösen, allerdings wäre die Befahrbarkeit für den Busverkehr gegeben. Da der Straßenabschnitt für Durchgangsverkehre nicht mehr relevant wäre, würde die beschriebene Parkproblematik deutlich entschärft werden und die Parksituation für Anwohner:innen könnte durch kleinteilige Anpassungen (z. B. alternierende Ordnung des Parkraum durch Markierungen) qualifiziert werden und erhalten bleiben. Eine ähnliche Lösung besteht in Meerbusch bereits im Stadtteil Osterath (Bommershöfer Weg). Für den lokalen Schwerverkehr würde weiterhin die Möglichkeit bestehen, von der

Uerdinger Straße die Hauptstraße mit den anliegenden Nutzungen zu erreichen. Durchgangsschwerverkehr könnte hingegen nicht mehr über die Kaiserswerther Straße geführt werden, wobei dies angesichts der bestehenden Durchfahrtsverbote (z. B. im Bereich der Uerdinger Straße) bereits heute nicht gewünscht ist.

- Ein Verzicht auf die Sperrung der Durchfahrt und somit eine **Beibehaltung der durchgängigen Befahrbarkeit der Kaiserswerther Straße** in beide Richtungen für alle Verkehrsteilnehmenden lässt letztlich nur die Lösung zu, den **bestehenden Parkraum zu verlagern oder zu reduzieren**. Hierzu ist anzumerken, dass geeignete Flächen im direkten Umfeld rar sind. Durch eine **deutliche Markierung von Parkständen mit größeren Lücken zum Ausweichen** könnte der Verkehrsfluss verbessert werden, die grundsätzliche Situation wie im Bestand bliebe jedoch bestehen. Die Gesamtzahl der Parkmöglichkeiten würde zurückgehen.
- Eine umfassendere Alternative würde in diesem Zusammenhang ein **gesamthafter Straßenumbau mit Niveaungleichung von Fahrbahn und Seitenraum bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung** darstellen. Dies müsste mindestens auf das angesprochene Teilstück der Kaiserswerther Straße (zwischen Wasserstraße und Mühlenstraße) angewendet werden. Hierbei könnte eine alternierende Anordnung des ruhenden Verkehrs besser funktionieren als im derzeitigen Straßenquerschnitt. Dies könnte weiterhin auch die ungünstige Situation für den Fußverkehr verbessern. Hierbei ist anzumerken, dass aufgrund der Niveaungleichung des Straßenraums geschützter Raum für Fußgänger:innen verloren gehen würde. Dies kann durch entsprechende Einbauten (Poller, Baumscheiben, Beete) jedoch ausgeglichen werden. Darüber hinaus kann durch die Verkehrsberuhigung Durchgangsverkehr verlagert werden, was ebenfalls positiv für Fußgänger:innen zu bewerten wäre. Diese Lösung wäre jedoch die aufwändigste und tendenziell erst langfristig zu realisieren.



Niveaungleichene, verkehrsberuhigte Straßenräume in engen Ortsdurchfahrten; Quelle: eigene Aufnahmen

D2 Strategie für den Umgang mit ruhendem Kfz-Verkehr in Meerbusch

Mobilität in Städten wird neben dem fließenden Kfz-Verkehr auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Dafür ist grundlegend, dass privat genutzte Fahrzeuge im Durchschnitt ca. 23 Stunden am Tag stehen¹. Trotz bundesweiter Bestrebungen zur Mobilitätswende steigen die Pkw-Besitzzahlen nach wie vor², weshalb auch vermehrt Raum durch parkende Fahrzeuge nachgefragt wird. Dies wird insbesondere im öffentlichen Raum zu einem größer werdenden Problem, da zahlreiche Nutzungsansprüche aufeinanderprallen, der zur Verfügung stehende Raum aber entweder natürlich oder baulich begrenzt ist. Daher muss eine in die Zukunft gerichtete Mobilitätsplanung den ruhenden Verkehr in ihre Strategien einbeziehen und Lösungsmöglichkeiten für eine stadtverträgliche Abwicklung aufzeigen. Dies hat insbesondere deshalb eine so große Bedeutung, da hoher Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr i. d. R. gerade in den Räumen stattfindet, die sowohl aus städtebaulicher als auch aus Mobilitätssicht am wertvollsten sind. Zugleich ist der breiten Öffentlichkeit der Wert des öffentlichen Raums nicht bewusst. Parkraum kostet in Herstellung und Unterhalt Geld und kann nicht anderweitig zur Bewirtschaftung genutzt werden. Während z. B. ein Gastronom für die Inanspruchnahme öffentlicher Flächen zahlen muss, ist das Parken in Meerbusch weitestgehend kostenlos möglich. Ergänzend muss festgehalten werden, dass es kein grundsätzliches Anrecht auf einen (freien) Parkplatz im öffentlichen Raum gibt – die Unterbringung sollte in der Regel auf privatem Grund erfolgen.

Ziel einer Parkraumstrategie, die auf ein aktives Parkraummanagement setzt, ist die Beeinflussung von Angebot und Nachfrage an Parkmöglichkeiten im privaten und im öffentlichen Raum im Sinne der Ziele der Mobilitätsplanung. Unter Parkraummanagement wird dabei „die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher

Maßnahmen“³ verstanden. Parkraummanagement kann verschiedene Aspekte (z. B. Parkdauer, Zeitpunkt des Parkvorgangs, zeitliche oder monetäre Bewirtschaftung, Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge oder bestimmte Halter:innen) berücksichtigen, die an die kommunale Mobilitätsstrategie angelehnt werden. Dabei stellt Parkraummanagement nicht allen einen Katalog restriktiver Maßnahmen dar, sondern ist als Instrument einer integrierten Mobilitätsplanung anzusehen, welches verkehrspolitische Ziele einer Kommune unterstützen und maßgeblich positiv prägen kann.

Wesentliche Handlungsbereiche einer Parkraumstrategie sind die verträgliche Abwicklung der Parkvorgänge, der Abbau von Konflikten zu anderen Nutzungen und Verkehrsarten und die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld des ruhenden Verkehrs. Hierbei sind Aspekte wie beispielsweise die Verteilung von Parkdruck, die Vermeidung von Parksuchverkehren und die Erhöhung der Effizienz von Parkmöglichkeiten relevant.

Grundsätzliche Prämissen

- Verzicht auf die zusätzliche Ausweisung von öffentlichem Parkraum in Bestandsgebieten.
- Sukzessiver Rückbau von Parkmöglichkeiten zugunsten alternativer Mobilitätsangebote oder der Aufenthaltsqualität.
- Verlagerung von ruhendem Verkehr auf die private Fläche (im Bestand sowie bei der Entwicklung neuer bzw. Umnutzung bestehender Gebiete).
- Aufklärungsarbeit zur Rolle des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum und Gefahren, die mit falschem Parkverhalten einhergehen.
- Nutzung von Digitalisierungsmöglichkeiten beim Parken.

¹ vgl. z. B. Daten der MiD-Erhebungen

² vgl. Daten des KBA

³ AGORA 2018: Öffentlicher Raum ist mehr Wert, S.11

D2.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum

Die Stadt Meerbusch ist in Bezug auf das Parkraummanagement in den verschiedenen Ortsteilen bisher eher konservativ unterwegs. Die im Jahr 2021 durchgeführte Erhebung in den Ortsteilen Büberich, Osterath und Lank-Latum hat gezeigt, dass neben großen Anteilen an frei zugänglichen Parkmöglichkeiten eine Bewirtschaftung des sonstigen Parkraums i. d. R. über eine Parkscheibenregelung erfolgt. Die Ausnahme stellt der Dr.-Franz-Schütz-Platz dar, auf dem eine monetäre Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten eingerichtet ist.

Die Auswertung der Parkraumerhebungen zeigt einerseits, dass in den Erhebungsgebieten zu jeder Tages- und Nachtzeit ausreichend Kapazitäten zu Verfügung stehen. Andererseits wird auch deutlich, dass Nutzende die unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten in großer Regelmäßigkeit bevorzugt ansteuern. Zur Erreichung der mit dem Mobilitätskonzept einhergehenden Ziele und zur Umsetzung weiterer Maßnahmen (z. B. Fahrradstraßen) muss sich der Umgang mit dem ruhenden Verkehr in Meerbusch wandeln. Dazu sind neben den bereits formulierten Prämissen (vgl. Maßnahme D2) weitere Grundsätze elementar:

- je zentraler die Lage und je beanspruchter die Straße (auch durch weitere Verkehrsarten oder Nutzungen) desto strikter die Bewirtschaftung
- straßenbegleitendes Parken sollte teurer sein als Parken auf zusammenhängenden Parkplätzen, Parkgaragen oder Tiefgaragen
- innerhalb einer fußläufigen Entfernung von mindestens 300 Metern um die zentralen Bereiche der Stadtteile sollte es mittelfristig keine frei nutzbaren Parkmöglichkeiten mehr geben (Bewirtschaftung kann hinsichtlich

der unterschiedlich großen und verdichteten Ortsteile zeitlich oder monetär erfolgen)

- regelmäßige Prüfung, ob für innerstädtische Bereiche der Ortsteile Parkraumkonzepte zielführend sein können (individuelle Prüfung welche Regelungsmöglichkeiten jeweils bestehen)
- Ermöglichung zeitbefristeter Privilegien für E-Fahrzeuge (Ausnahme von Bewirtschaftungsregelungen)
- Steuerung des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten über ordnende Maßnahmen (Markierung, Beschilderung, Unterbinden von Gehwegparken, Einrichtung von Parkverbotszonen mit ausgenommenen markierten Bereichen)
- anlassbezogene Prüfung, ob in bestimmten Bereichen Bewohnerparkregelungen⁴ sinnvoll und erforderlich sind (die Erhebung 2021 begründet den Bedarf derzeit jedoch nicht)
- Ausweitung der Kontrolle der eingeführten Regelungen

Bausteine

Für die Umsetzung der Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum in Meerbusch werden folgenden Bausteine empfohlen:

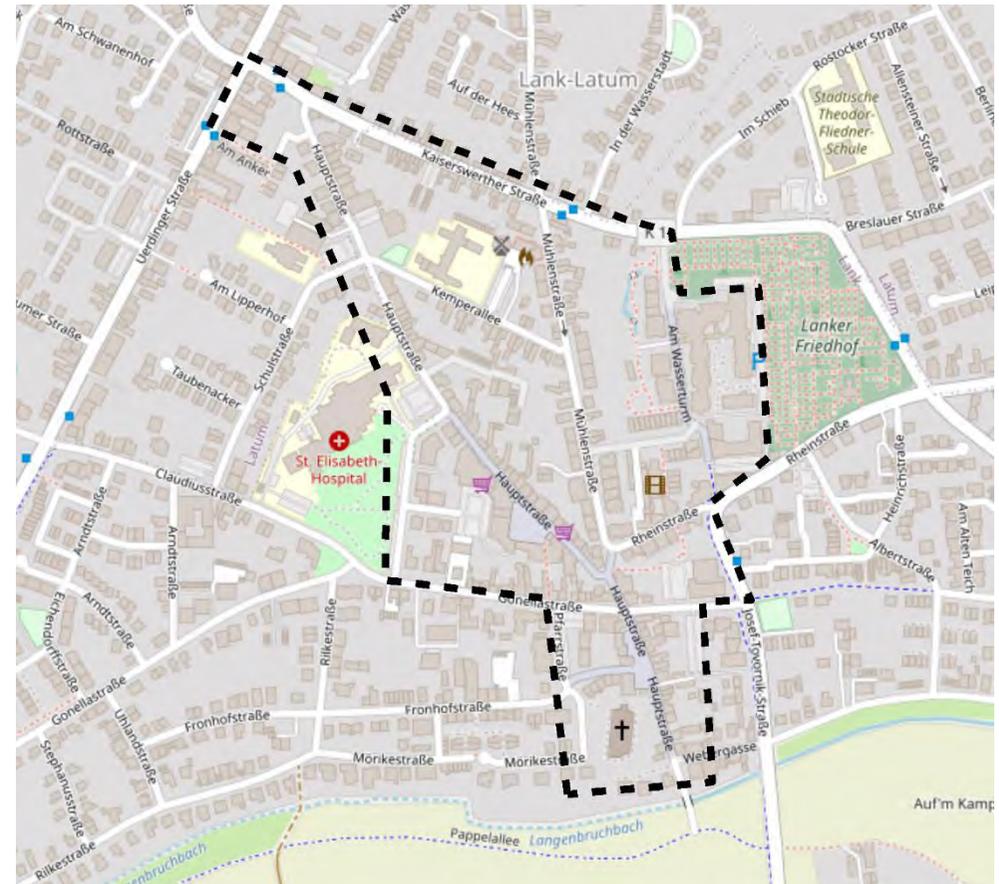
- Erarbeitung eines Parkraumkonzepts für Lank-Latum unter Berücksichtigung des erhöhten Parkdrucks im direkten Umfeld um das Krankenhaus, Abgrenzung etwa zwischen Krankenhaus im Westen, Forum Wasserturm im Osten, Kaiserswerther Straße im Norden und St. Stephanus im Süden. Das Parkraumkonzept soll als Pilotprojekt für ein stadtweites bzw.

⁴ Voraussetzungen Bewohnerparken: nach VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 – 1e ist die Einrichtung von Bewohnerparkzonen nur unter den folgenden Voraussetzungen möglich: Mangel an privaten Stellflächen, erheblicher allgemeiner Parkdruck, Bewohner finden regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer

Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug, Bereich ist nicht größer als 1.000 m², es handelt sich um einen Nahbereich der von Bewohnern zum Parken aufgesucht wird, werktags von 09:00 – 18:00 Uhr nicht mehr als 50% der Parkmöglichkeiten für Bewohner reserviert (in der übrigen Zeit nicht mehr als 75%)

alternativ weitere stadtteilbezogene Parkraumkonzepte dienen. Wesentliche Bestandteile sollten sein:

- Einführung bzw. Verstärkung der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum von Lank, etwa zwischen dem Krankenhaus und dem Friedhof (vgl. Erhebungsgebiet der Parkraumerhebung in Lank); über Parkscheinautomaten⁵ auf dem direkt vor dem Krankenhaus liegenden Parkplatz sowie der weiteren zentralen straßenbegleitenden bzw. gruppierten öffentlichen Parkplätze in diesem Bereich; preislich angelehnt an die derzeitige Bepreisung des Dr.-Franz-Schütz-Platzes; in den Randbereichen Parkscheibenregelung; unter Einbezug von Parkmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte und E-Fahrzeuge (vgl. Maßnahme D3)
- Einbeziehung von Anwohner:innen zur Notwendigkeit einer Bewohnerparkregelung
- Abstimmung von geplanten Regelungen mit betroffenen Akteuren zur Einbindung in das Konzept; betrifft z. B. die privaten Parkplätze von EDEKA und DM in diesem Bereich
- sensible Kommunikation der Maßnahmen
- Beobachtung der Auswirkungen, ggf. Anpassung
- Erarbeitung von Parkraumkonzepten für die weiteren Ortsteile; prioritär wäre aus gutachterlicher Sicht zunächst Buderich und Osterath sowie anschließend Strümp. Bösinghoven und die Rheingemeinden sind nachrangig und insbesondere hinsichtlich ordnender Maßnahmen zu betrachten.



Mögliche Abgrenzung für das Gebiet des Parkraumkonzepts Lank – geprüft werden könnte noch der Einbezug der Kaiserwerther Straße (Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von OSM)

⁵ Derzeit ist ein Verzicht auf Parkscheinautomaten und damit eine rein digitale Abwicklung der Gebühren (z. B. über Apps) bei der Einführung von Parkgebühren nicht möglich. Entsprechend ist zu beachten, dass die Aufstellung, der Betrieb und die Wartung von Parkscheinautomaten mit Kosten verbunden ist, ebenso wie eine verstärkte notwendige

Kontrolle. Erfahrungen zeigen jedoch, dass in vielen Fällen die Einnahmen aus den Parkgebühren die Kosten decken können bzw. sogar übersteigen. Diese Mittel sollten dann der weiteren Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zur Verfügung stehen.

D2.2 Digitales Parkleitsystem & digitales Parken

Parksuchverkehr ist gerade in innerstädtischen Bereichen ein Problem und kann in ungünstigen Fällen für bis zu einem Drittel des Verkehrs verantwortlich sein. Auf der Suche nach einer freien bzw. kostenlosen oder günstigeren Parkmöglichkeit belasten die Fahrzeuge die Straßen zusätzlich. Dies gilt es möglichst effektiv zu verhindern.

Ein digitales und dynamisches Parkleitsystem kann die Lenkung des Parksuchverkehrs auf die Parkplatzanlagen verbessern. Durch den Einbezug von Echtzeitdaten der einzelnen Parkplatzanlagen (Erfassung über Schranken, Kontaktschleifen im Boden oder Kameras) kann das bestehende Parkleitsystem aufgewertet und mit wesentlichen Zusatzinformationen ausgestattet werden. Dies kann die Suche nach einem Parkplatz einerseits weniger zeitaufwendig gestalten und andererseits Emissionen durch weniger Parksuchverkehr einsparen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, weitere Informationen in das System einzubinden und so beispielsweise auf E-Lademöglichkeiten, auf (Geschwindigkeits-) Vorteile und Angebote des ÖPNV und des Radverkehrs, auf die Nutzung von P+R-Anlagen oder weitere Mobilitätsangebote zur Verknüpfung sowie auf kommunale Aktionen aufmerksam gemacht werden.

Ein digitales Parkleitsystem eignet sich in Meerbusch insbesondere für die Stadtteile Osterath und Buderich (inkl. der Einbindung des P+R-Platzes Haus Meer), da hier jeweils Anbindungen an die Stadtbahn bzw. den Bahnhof bestehen. Lank-Latum könnte ebenfalls in ein entsprechendes System eingebunden werden, da insbesondere im zentralen Bereich Nutzungsüberlagerungen bestehen (z. B. mit dem Krankenhaus).

Die fortschreitende Digitalisierung in nahezu allen Lebensbereichen ist auch für die Meerbuscher Parkraumstrategie relevant. Im Hinblick auf die sich ständig weiter entwickelnden technischen Möglichkeiten ist zu prüfen, inwieweit der ruhende

Verkehr in Meerbusch durch digitale Aspekte optimiert werden kann. Ein digitales Parkleitsystem kann dabei zielführend sein und um weitere Elemente ergänzt werden. Beispielhaft sind Apps zur Entrichtung von Gebühren, zur Parkplatzreservierung, zur Anzeige freier Parkmöglichkeiten sowie zur Routenführung zu nennen. Darüber hinaus bestehen auch Möglichkeiten zur digitalen Parkraumerhebung und zur Unterstützung der Ordnungsdienste. Ebenso können die Daten in ein digitales Mobilitätsportal der Stadt eingepflegt werden (siehe Maßnahme E5).



Digitales Parkleitsystem (Dortmund) (Quelle: eigene Aufnahme)

Bausteine

Zum Aufbau eines digitalen Parkleitsystems in Meerbusch werden folgenden Bausteine empfohlen:

- Identifizierung aller relevanten Parkplätze für das digitale Parkleitsystem
- Aufbau einer Erfassungssystematik auf den zum Parkleitsystem zugehörigen Parkplätzen (z. B. über Kameras, Schranken oder Kontaktschleifen im Boden)

- Identifizierung von Beschilderungsstandorten
- Umsetzung einer dynamischen Beschilderung der zu erfassenden Echtzeit-Kapazitäten auf den einzelnen Parkplätzen (hierzu ist eine Beschilderung in den betreffenden Bereichen der Stadt Meerbusch erforderlich)
- Einbezug der Daten des digitalen Parkleitsystems in einem zu entwickelnden digitalen Mobilitätsportal der Stadt (vgl. Maßnahme E5)
- Nutzung der neuen Beschilderung zur weiteren Information von Verkehrsteilnehmenden (z. B. Marketing, Informationen zu Abfahrtszeiten des ÖV, Reisezeiten zu bestimmten Zielen mit dem ÖV, etc.)
- Prüfung der Möglichkeit des Einbezugs von Fahrradabstellplätzen im Parkleitsystem
- Prüfung der Umsetzbarkeit des Leitsystems auf bestimmten Parkplätzen bis zum einzelnen Stellplatz fortzuführen (Anzeige einzelner freier bzw. besetzter Stellplätze über grüne bzw. rote Lichtsignale)

Für die Etablierung von digitalem Parken in Meerbusch werden folgende Bausteine empfohlen:

- Einbeziehung der Möglichkeit des Handyparkens in allen Bereichen der Stadt in denen eine Bewirtschaftung des Parkraums über Parkscheinautomaten erfolgt (i. V. m. minutengenaue Abrechnung der zu entrichtenden Gebühren)
- Prüfung der Möglichkeit, Informationen aus dem digitalen Parkleitsystem in Navigationsapps bzw. -geräte zu implementieren (z. B. über Vorschläge zum nächstgelegenen freien Parkplatz bei der Zielwahl)
- Regelmäßige Prüfung, ob neue technische Systeme mit Bezug zum ruhenden Verkehr für die Meerbuscher Parkraumstrategie gewinnbringend sein können (z. B. dynamische Parkgebühren⁶)

⁶ Dynamische Parkgebühren werden je nach aktuellem Angebot an freien Parkmöglichkeiten, der vorherrschenden Nachfrage, der jeweiligen Lage der Parkmöglichkeiten, des

Wochentags und der Tageszeit (sowie ggf. weiteren Parametern) automatisiert bestimmt und minutengenau abgerechnet

D2.3 Einrichtung von Lade- und Lieferzonen in zentralen Bereichen

Lieferverkehre sind elementar für die Funktionalität zentraler Bereiche. Angesichts der dort, aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raums, aufkommenden Nutzungskonflikte und der vielfältigen Nutzungs- und Belieferungsansprüche wird die Abwicklung des Lieferverkehrs zunehmend problematischer. Nicht nur der weitere ruhende Kfz-Verkehr wird beeinträchtigt, auch der fließende Kfz-Verkehr und die Verkehrssicherheit (z. B. durch Halten/Parken in zweiter Reihe) sowie die weiteren Verkehrsarten müssen durch Lieferverkehre negative Einflüsse hinnehmen.

Eine Lösungsmöglichkeit können Lieferzonen darstellen, die innerhalb der betroffenen Bereiche für klar geordnete Verhältnisse sorgen. Lieferzonen tragen dazu bei, Liefervorgänge sowohl zeitlich als auch räumlich zu ordnen und können außerhalb festgelegter Tageszeiten (z. B. orientiert an den Geschäftszeiten umliegender Nutzungen) als generell nutzbarer Parkraum für den allgemeinen (oder ggf. für spezifischen) ruhenden Kfz-Verkehr genutzt werden.

Bausteine

Zur Implementierung von Lade- und Lieferzonen in Meerbusch werden folgende Bausteine empfohlen:

- Identifizierung notwendiger Standorte von Lade- und Lieferzonen in den zentralen Bereichen der Meerbuscher Ortsteile (z. B. durch Abfrage bei Gewerbetreibenden, Rückmeldungen oder Beobachtungen)
- Durchführung eines Pilotprojekts zur praktischen Anwendung einer Lade- und Lieferzone in einem Meerbuscher Ortsteil unter Berücksichtigung restriktiver Vorgaben (vgl. Maßnahme 4.3 zur City-Logistik)

- Evaluation des Pilotprojekts (insb. hinsichtlich der Praktikabilität und der Verbindung zu restriktiven Veränderungen des Belieferungsalltags sowie den Synergien zu einer Parkraumbewirtschaftung)
- ggf. Ausweitung der Maßnahme



Ladezone im Straßenraum (Quelle: eigene Aufnahme)

D2.4 Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung

Kommunale Stellplatzsatzungen regeln die Herstellung von Stellplätzen (für Kraftfahrzeuge) und Abstellplätzen (für Fahrräder) bei Neubau oder (Nutzungs-)Änderung einer baulichen Anlage. Neben der notwendigen Anzahl dieser werden auch qualitative Ausstattungsmerkmale von Stellplätzen und Abstellplätzen festgelegt. Damit stellen Stellplatzsatzungen ein Steuerungsinstrument im Bereich des ruhenden Verkehrs dar. Da die Einflussmöglichkeiten von Stellplatzsatzungen den öffentlichen Raum nicht miteinschließt, bezieht sich die angesprochene Steuerung auf den privaten bzw. halböffentlichen (z. B. Parkmöglichkeiten von Supermärkten) Raum. Bestimmte Teile kommunaler Stellplatzsatzungen (insb. Minderungsmöglichkeiten für Kfz-Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote) können auch als Bestandteil der Mobilitätsorganisation bzw. des Mobilitätsmanagements (vgl. Handlungsfeld E) angesehen werden, da die Ausgestaltung der Regelungen für Stellplätze und Abstellplätze die Mobilität indirekt steuert bzw. beeinflusst und dabei in andere Fachbereiche, z. B. die Stadtplanung und Bauordnung, wirkt.

Die Stadt Meerbusch plant bereits, eine auf den Zielsetzungen des Meerbuscher Mobilitätskonzept fußende kommunale Stellplatzsatzung zu erlassen. Damit soll die gemäß nordrhein-westfälischer Bauordnung (BauO NRW) zulässige Möglichkeit genutzt werden, eine an die Begebenheiten und verkehrspolitischen Ziele der Stadt Meerbusch angepasste kommunale Stellplatzsatzung aufzustellen. Des Weiteren kann sich an der Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW orientiert werden.

Folgende Inhalte sollten in der Meerbuscher Stellplatzsatzung mindestens festgelegt werden:

- Festlegung der Anzahl herzustellender Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Abstellplätze bei Bauvorhaben (Neu- und Umbau) für unterschiedliche Nutzungen mittels Richtwerten
- Möglichkeiten zur Reduzierung der Anzahl der Kfz-Stellplätze auf Basis
 - der Zentralität des Vorhabens (integrierte Lage)
 - der ÖPNV-Qualität in unmittelbarer Umgebung (bis max. 300 m)
 - der Vorlage und Umsetzung eines auf das Vorhaben angepassten Mobilitätskonzepts (z. B. Umsetzung von Carsharing, Qualität der Radabstellanlagen, Bike-/Lastenradsharing, Mobilitätsmanagementmaßnahmen, Jobticket-Abnahme, Mehrfachnutzung von Stellplätzen unterschiedlicher Nutzungen etc.)
- Festlegung der Qualitäten für notwendige Fahrrad-Abstellplätze (z. B. Anschließmöglichkeiten, Platzbedarf, Beleuchtung, E-Lademöglichkeit, Überdachung, etc.)
- Integration der Ablösesatzung in die kommunale Stellplatzsatzung und ggf. Anpassung der aktuellen Ablösesummen

D2.5 Umsetzung einer Kommunikationskampagne im Rahmen der weiteren Maßnahmen zur Parkraumstrategie

Das Parken ist ein hochsensibles und verkehrspolitisch umstrittenes Thema. Kommunale Erfolge in der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs sind nicht zuletzt auf eine gute Kommunikation des Themas zurückzuführen. Eine die Maßnahmen des ruhenden Verkehrs begleitende Kommunikationskampagne gilt es von kommunaler Seite aus strukturiert anzugehen. Dazu sind neben finanziellen Mitteln (z. B. für Informationsmittel oder Werbekampagnen), eine professionelle Begleitung und auch personelle Ressourcen bei der Verwaltung bereitzustellen. Es bedarf hier der Zusammenarbeit der beteiligten Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie einer verantwortlichen, koordinierenden Stelle. Um dem Thema ein relevantes Gewicht zu verleihen, bietet es sich an, den offiziellen Auftakt der Kommunikationskampagne zur Parkraumstrategie durch eine öffentlichkeitswirksame Positionierung der Stadt zu begleiten. Hierzu könnten sich persönliche Statements der Verwaltungs- und Stadtspitze eignen. Als gutes Beispiel kann hier die Kampagne UmsteiGERN⁷ der Stadt Dortmund aufgezeigt werden, unter deren Dach ähnliche Anstrengungen im Bereich des Umweltverbunds unternommen werden und deren aufgebaute Grundstruktur mittlerweile für zahlreiche Projekte und Veränderungsprozesse im Bereich der Mobilität genutzt wird.

Bausteine

Für die Kommunikationskampagne zur Meerbuscher Parkraumstrategie werden folgende Bausteine empfohlen:

- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zum Umgang mit ruhendem Verkehr in Meerbusch
- Sensibilisierung für das Thema ruhender Verkehr:

- Aufklärungsarbeit über den aktuellen Status Quo des ruhenden Verkehrs, insbesondere aus der Sicht der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen; Aufzeigen von Daten und Fakten: Generierung einer sachlichen Diskussionsgrundlage
- Entkräften von typischen Gegenargumenten und Fokussierung auf die Vermittlung entstehender Vorteile (z. B. Gewinnung von Flächen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, weniger Parksuchverkehr, mehr (bewirtschaftete) Parkmöglichkeiten für Kund:innen von Gastronomie und Einzelhandel, höhere Effizienz auf den einzelnen Parkmöglichkeiten etc.), Schaffung eines positiven Mind- und Kommunikationssets
- Parken vermehrt als (lösbares!) Problem der Halter:innen und weniger als Problem der Allgemeinheit kommunizieren (als Autofahrer:in kann ich in unmittelbarer Nähe meines Ziel nicht zwangsläufig eine kostenfreie Parkmöglichkeit erwarten)
- Parkraummanagement aktiv statt reaktiv kommunikativ begleiten, Bürger:innen müssen über die Wirkungen von Fehlverhalten beim Parken aufgeklärt werden
- Grundsatzprinzip: erst Kommunikation, dann Ahndung (so kann beispielsweise die jahrzehntelange Duldung von regelwidrigem Gehwegparken schrittweise verändert werden)
- Kommunikation umzusetzender Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs mit Betroffenen und Akteur:innen

⁷ vgl. <https://www.umsteigern.de/>

D3 Strategie zur Etablierung der E-Mobilität in Meerbusch

Aufgrund der zunehmenden und – angesichts der internationalen und nationalen Klimaziele – notwendigen Marktdurchdringung von Elektro-Kfz wird eine kommunale Strategie zur Anpassung notwendiger Infrastrukturen für die E-Mobilität benötigt. Damit gehen Fragen einher, wo welche Art von Lademöglichkeiten benötigt werden, wie man mit den Ansprüchen der neuen Fahrzeuge umgeht und wie die kommunale Energieversorgung aufgestellt werden muss.

Grundsätzliche Anforderungen

Um dem absehbar zunehmenden Ladebedarf Rechnung zu tragen, muss insbesondere an Wohn- und Arbeitsplatzstandorten (eher im privaten Raum) sowie im Bereich von größeren Stellplatzanlagen (öffentlicher und privater Raum), wo über längere Zeiträume geparkt wird (z. B. Parkhäuser, P+R-Anlagen, etc.), die Anzahl an Lademöglichkeiten erhöht werden. Dafür bestehen gesetzliche Bestimmungen (z. B. das GEIG; auf kommunaler Ebene die Stellplatzsatzung). Weitere Parkstände im öffentlichen Raum sollten eher nachrangig und wenn, dann in verdichteten Bereichen mit Lademöglichkeiten versehen werden. Auf die Schaffung neuer öffentlicher Parkmöglichkeiten sollte im Zusammenhang mit der Etablierung der E-Mobilität in Meerbusch allerdings verzichtet werden (vgl. Maßnahme D2). Des Weiteren können zeitbefristete Privilegien für E-Fahrzeuge (z. B. Ausnahmen von Bewirtschaftungsregelungen; vgl. Maßnahme D2) einbezogen und Parkmöglichkeiten für E-Carsharing priorisiert werden.

Aufgrund der Relevanz der fortschreitenden Marktdurchdringung mit E-Fahrzeugen für die kommunale Energieversorgung ist der Aufbau eines intelligenten („smarten“) Stromnetzes und der zugehörigen Komponenten (die teilweise in privater Hand liegen) wichtig.

Die sukzessive Förderung der E-Mobilität ist auf verschiedenen Ebenen möglich. Neben der übergeordneten Förderung von Land und Bund (z.B. hinsichtlich

finanzieller Anreize zum Kauf von E-Fahrzeuge oder zur Finanzierung regenerativer Versorgungsmöglichkeiten wie Solaranlagen, Smart Homes, etc.) besteht auch auf kommunaler Ebene die Möglichkeit für entsprechende Anreize z. B. ordnungspolitischer Art.



E-Ladestationen an Carsharing-Stellplätzen (rechts) und Solarüberdachung von Stellplätzen (links),
Quelle: eigene Aufnahmen

Bausteine

Für die Strategie zur Etablierung der E-Mobilität in Meerbusch werden folgenden Bausteine empfohlen:

- Identifizierung des abschätzbaren Bedarfs an Ladeinfrastruktur für das Jahr 2035
- Konzept zur Entwicklung der Ladeinfrastruktur in Meerbusch (Wie viel wird benötigt und wo? Wer ist zuständig? ...)
- Prüfung und Etablierung von (temporären) Privilegien für E-Fahrzeuge
 - Ausnahmen von bestehenden Parkregelungen (z. B. der Höchstparkdauer, den Parkgebühren); ggf. nur für die Dauer des Ladevorgangs an Ladepunkten

- Ausweisung von privilegierten Parkmöglichkeiten nur für E-Fahrzeuge, z. B. im Nahbereich der jeweiligen Eingänge von Nutzungen
- Kopplung temporärer Privilegien an festgelegte Zeitpunkte (z. B. 2030) oder an bestimmte Anteile der Marktdurchdringung (z. B. 20 %) von E-Fahrzeugen in Meerbusch (oder ggf. einem größer gefassten Raum)
- Prüfung der Möglichkeit in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Meerbusch, Förderungen für E-Lademöglichkeiten für Privatleute und Unternehmen zu vergeben (z. B. durch finanzielle Anreize, durch Informationsinhalte zur E-Mobilität, etc.)
- Sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf emissionsarme/-freie Antriebsformen (vgl. Maßnahme D4.4)

D4 Strategie für einen nachhaltigen, effizienten Wirtschaftsverkehr in Meerbusch

Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßiger oder entgeltlicher Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden¹. In die Strategie für einen nachhaltigen, effizienten Wirtschaftsverkehr in Meerbusch steht jedoch der Güterverkehr im Fokus. Es können verschiedene Güterverkehrsströme unterschieden werden. Während in Gewerbegebieten und Einzelhandelsbereichen vor allem Unternehmen als Empfänger auftreten (B2B) sind dies in Wohngebieten vor allem Privatkund:innen (B2C). Neben Speditionen, welche vor allem den Einzelhandel und größere Unternehmen beliefern, steigt der Anteil der KEP-Dienstleistern (Kurier-, Express- und Paketlieferverkehr) am Verkehrsgeschehen stark an. Anderweitiger Wirtschaftsverkehr, z. B. Dienstfahrten, wird maßgeblich durch die Maßnahmen der anderen Handlungsfelder abgedeckt, für beruflich bedingte Ortsveränderungen beispielsweise im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (vgl. Maßnahmen E1, E2).

Die zurückliegenden Entwicklungen zeigen, dass im Güterverkehr grundsätzlich aufgrund des steigenden Güteraufkommens die Effizienz steigt, dennoch spielen gesellschaftliche Zielstellungen (z. B. hinsichtlich Lärm- oder THG-Emissionen) branchenintern bisher eher eine untergeordnete Rolle. Um den Bereich Güterverkehr hinsichtlich einer Mobilitätswende einzubeziehen, sind daher planerische Maßnahmen erforderlich. Hierbei sind anreizbasierte mit regulierenden Maßnahmen zu kombinieren (Push & Pull-Prinzip). Die Strategie für einen nachhaltigen, effizienten Wirtschaftsverkehr in Meerbusch beinhaltet Maßnahmen, welche die Möglichkeiten der Verkehrs- und der Straßenplanung auf kommunaler Ebene berücksichtigen. Eine ganzheitliche Energie- und Verkehrswende im Güterverkehr ist allerdings nur durch Einbettung in bundesweite Maßnahmen (z. B. zum Ausbau

des Schienengüterverkehrs, zur Reduzierung des Transportaufkommens oder der Verkehrsleistung) möglich.

Grundsätzliche Prämissen

Nachstehende Prämissen sind Teil der Meerbuscher Strategie für einen nachhaltigen, effizienten Wirtschaftsverkehr und in den Planungen der Stadt grundsätzlich zu berücksichtigen.

- Zeitliche und räumliche Bündelung der Warenströme: Effiziente Nutzung der vorhandenen Transportkapazitäten, möglichst stadtverträgliche Abwicklung des Schwer- und Wirtschaftsverkehrs.
- Digitalisierung zur effizienteren Abwicklung der Warenströme: Effizienzsteigerungen sollen hierbei jedoch nicht zu einer Zunahme des Transportaufkommens führen.
- Multimodale Verkehre durch mehrstufige Distributionsstrukturen: Ausnutzung des jeweils optimalen Transportmittels durch Kombination verschiedener Verkehrsträger innerhalb eines Weges. Schnittstellen bilden dabei der Übergang vom Fernverkehr zum Verteilverkehr (Cross-Docking) sowie eine dezentralisierte Bedienung der letzten Meile (Micro-Hubs).
- Aktive Akquise zur Gewinnung von Akteuren für neue Angebote.

Teilweise sind die Handlungsspielräume und Einflussnahme der Stadt Meerbusch, insbesondere der Mobilitätsplanung, jedoch begrenzt. Die nachfolgenden Einzelmaßnahmen konkretisieren die verkehrsplanerischen Anknüpfungspunkte in diesem Handlungsfeld.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2022: Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen

D4.1 Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzepts

Der Schwerlastverkehr ist eine der größten Lärm- und Umweltbelastungsquellen im städtischen Verkehr und insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit im urbanen Bereich kritisch einzuordnen. Demgegenüber steht, dass der Schwerlastverkehr die wirtschaftliche und versorgungstechnische Leistungsfähigkeit von Städten sichert. Soll heißen, dass Schwerlastverkehr für die Versorgungssicherheit sowie eine positive wirtschaftliche Entwicklung derzeit nicht vermeidbar ist. Vor dem Hintergrund einer stadt- und umweltverträglichen Abwicklung sowie aus verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten müssen Schwerlastverkehre über möglichst unsensible Achsen geführt werden. Dabei steht das Ziel im Vordergrund, insbesondere die zentralen Bereiche von Meerbusch sowie die Wohngebiete vom Schwerlastverkehr freizuhalten.

Mit dem Kartentool SEVAS² besteht ein Projekt, welches im Jahr 2021 mit dem Deutschen Mobilitätspreis für vernetzte Mobilität ausgezeichnet wurde. Das SEVAS-Kartentool sammelt und digitalisiert routing-relevante Daten für Schwerlastverkehre (z. B. Restriktionen und Vorrangrouten) in NRW und bereitet diese kartografisch auf. Dies soll eine effiziente und stadtverträgliche Navigation von Schwerlastverkehren fördern. Auch für die Stadt Meerbusch sind hier bereits Daten hinterlegt, allerdings nur vereinzelte Straßenrestriktionen. Ein Vorrangnetz in Meerbusch ist hier, abgesehen von den Autobahnen, nicht eingepflegt.

Eine Bündelung des Schwerverkehrs auf Straßen des übergeordneten und eher unsensiblen Verkehrsnetzes kann dazu beitragen, sensible Bereiche zu entlasten. Da Schwerverkehr in hohem Maße lärmrelevant ist und Lärmemissionen bei Abnahme des Schwerverkehrs im untergeordneten Netz zu deutlichen Minderungen (aufgrund der logarithmischen Addition bei der Lärmberechnung) führen,

gleichzeitig Erhöhungen des Schwerverkehrs im Bereich von unsensibleren Straßen deutlich weniger Zunahme des Lärms nach sich ziehen, ist eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf übergeordnete Straßenstrukturen sinnvoll. Die im Straßennetz der Stadt Meerbusch klassifizierten Vorrangstraßen (vgl. Maßnahme D1) sind am besten für höhere Verkehrsstärken und Schwerlastverkehre ausgelegt und entsprechend gestaltet. Die angedachte Bündelung sollte jedoch nicht zu größeren Umwegen führen, insofern Nachteile im Bereich der Luftreinhaltung und des Umwelt- und Klimaschutzes entgegenstehen.

Bausteine

Es besteht bereits ein Lkw-Führungskonzept in Meerbusch, das an vielen Stellen im Stadtgebiet, insbesondere in den Rheingemeinden, bereits für Verbesserung gesorgt hat. Es ist daher zu prüfen, ob und wie dieses Konzept noch optimiert werden kann, da Eingaben der Politik und der Bürger:innenschaft diese Thematik weiterhin anführen. Für die Weiterentwicklung des Konzepts in und um Meerbusch werden folgenden Bausteine empfohlen:

- Ausweitung der Zusammenarbeit mit dem SEVAS-Kartentool zur Verbesserung des digitalen Routings für das Meerbuscher Stadtgebiet
 - Definition von Vorrangrouten für den innerstädtischen Schwerverkehr im Meerbuscher Stadtgebiet
 - Dauerhafte Aktualisierung der kommunalen Datengrundlagen für das SEVAS-Kartentool
 - Prüfung der Aufnahme weiterer Straßen in die Restriktionen des SEVAS-Kartentools

² Vgl. Website SEVAS: <https://sevas.nrw.de/karte>

D4.2 Sicherung von verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen

Aufgrund der großen Flächenkonkurrenzen in Städten wandern Gewerbe- und Logistikzentren zunehmend in die Außenbereiche. Dieser Effekt steht einer effizienten und umweltorientierten Fahrtenplanung entgegen. Je länger die notwendigen Strecken der letzten Meile der Lieferkette (vom logistischen Verteilzentrum zum Verkaufsort) werden, umso weniger ökonomisch wird der Einsatz kleinerer, alternativ betriebener Fahrzeuge, für die ein zusätzlicher Umschlag notwendig ist³. Zusätzlich sinkt die Effizienz der Touren, da die Länge der schlecht ausgelasteten Rückfahrten mit steigender Entfernung zum Depot zunimmt. Eine verkehrsgünstige und unsensible Ansiedlung von gewerblichen Flächen ist ebenfalls sinnvoll. Hier sollte jedoch zugleich darauf geachtet werden, dass die verkehrliche Anbindung auch für Alternativen zum Auto geeignet ist.

In Meerbusch sollen daher geeignete Gewerbe- und Logistikflächen identifiziert werden, die verkehrstechnisch gut und für überregionalen Verkehr möglichst ohne die Durchfahrt sensibler Abschnitte zu erreichen sind. Zugleich sollte eine gewisse Zentrumserreichbarkeit gegeben sein, um für potenzielle Warenumschläge Entfernungen auf der letzten Meile möglichst gering zu halten. Darüber hinaus ist auch die verkehrliche Erschließung mit dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr (letzterer insb. auf der letzten Meile) zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang könnten beispielsweise sowohl Bereiche an der Meerbuscher als auch an der Moerser Straße, jeweils in Autobahnnähe und an einer ÖPNV-Achse liegend, von Interesse sein. Die Sicherung von Flächen in diesem Umfeld könnte für

den Wirtschaftsverkehr innerhalb von Meerbusch ein hohes Potenzial zur Einsparung von Fahrleistungen bieten⁴.

Bausteine

Zur Sicherung von Gewerbe- und Logistikflächen in Meerbusch werden folgende Bausteine empfohlen:

- Gewerbeflächenplanung unter den verkehrlichen Prämissen einer Erreichbarkeit außerhalb sensibler Bereiche, in Autobahnnähe und mit Anschluss an den ÖPNV, Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen
- Förderung der Schaffung von Ladungs- und Betankungsstrukturen (sowohl für die gewerblich genutzten Kfz als auch für die Betankung bzw. Ladung von privaten Fahrzeugen (vgl. Maßnahme D3)
- Förderung von Cross-Docking-Hubs⁵ für den Umschlag im Auslieferungsverkehr (vgl. Maßnahme D4.3)

³ Leerkamp: Ansätze für die Mobilitäts- und Energiewende im städtischen Güterverkehr. Wien, 2021

⁴ Wittenbrink, Leerkamp, Holthaus: Städtisches Güterverkehrskonzept Basel – Schlussbericht. Basel, 2016

⁵ Cross-Docking ist eine Warenumschlagsart, bei der die Lagerung der Ware entfällt. Die Ware wird bereits durch den Lieferanten bzw. die/den Absender:in vorkommissioniert. Angelieferte Waren werden nicht eingelagert, sondern direkt den entsprechenden Warengängen zugeordnet und weitertransportiert.

D4.3 Entwicklung eines nachhaltigen urbanen Logistikkonzepts

City-Logistik betrachtet vorrangig den B2B-Bereich des Warenverkehrs, also die Bedienung des lokalen Einzelhandels. City-Logistik-Konzepte zielen dabei auf eine nachhaltige und verträgliche Ver- und Entsorgung von Innenstädten, insbesondere von Fußgängerzonen, ab. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandels- und Wohnnutzung ist einerseits die Nachfrage nach Flächen groß, andererseits wird Lieferverkehr hier als besonders störend wahrgenommen.

Neben dem Warentransport im B2B-Bereich gilt es auch, Lösungen für das steigende Paketaufkommen, insbesondere durch den wachsenden Onlinehandel, zu entwickeln. Konflikte entstehen hier vor allem in verdichteten Bereichen von Kommunen mit engen Straßenräumen, in denen Fahrzeuge der diversen KEP-Dienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher oft in zweiter Reihe halten. Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen von Fuß- und Radverkehr sowie sicherheitsrelevante Einschränkungen gehören zu den Folgen. Auch sind häufig notwendige Mehrfachzustellungen bei Abwesenheit von Empfänger:innen verkehrlich und wirtschaftlich ineffizient.

Für die Stadt Meerbusch mit ihren verschiedenen Stadtteilzentren bietet es sich an, einerseits die Einführung eines City-Logistik-Konzepts zu skizzieren und versuchsweise in einem der größeren Zentren umzusetzen. Dazu besteht die Möglichkeit, einen oder ggf. mehrere im Nahbereich der Innenstadt liegende Logistik-Hubs – nach Möglichkeit als Cross-Docking-Hubs⁶ – zu etablieren. (z. B. in leerstehenden Immobilien, auf geeigneten Flächen von Parkplätzen, etc.) und die Belieferung des zentralen Bereichs von dort aus mit Leichtfahrzeugen (z. B. elektrisch

unterstützten Lastenkarren, Lastenrädern, emissionsarmen Kleinstfahrzeugen, etc.) lokal emissionsarm/-frei und trotzdem effizient durchzuführen. Weiterhin kann hinsichtlich der Feinverteilung von Waren zu privaten Empfänger:innen ein Projekt zur urbanen Logistik konzipiert werden, welches auf die Ausweisung von mehrfach nutzbaren Ladezonen und gebündelte Paketabgabestellen, z. B. auch im Rahmen von Mobilstationen (vgl. Maßnahme C5) setzt.



Lastenräder für innerstädtischen Lieferverkehr; Quelle: eigene Aufnahme

Bausteine

Zur Erprobung und potenziellen langfristigen Etablierung von City-Logistik in Meerbusch werden folgende Bausteine empfohlen:

- Initiierung eines City-Logistik-Projekts: Einsatz eines Logistik-Hubs und Feinverteilung auf der letzten Meile
 - Auswahl eines geeigneten Meerbuscher Stadtteils
 - Akquise von Projektpartner:innen (sowohl beliefers- als auch abnehmerseitig und hinsichtlich geeigneter Flächen)

⁶ siehe Erläuterung unter Maßnahme D4.2

- Suche nach geeigneten Flächen (Leerstand einbeziehen) für den Aufbau eines Logistik-Hubs
- Schaffung von Ladezonen in verdichtetem Modell-Quartier (potenziell in Verbindung mit Mobilstationen bzw. Mobilpunkten; vgl. Maßnahme C5)
 - Anzahl und Lage dieser Zonen sollte in Quartieren mit hoher Flächenkonkurrenz so bemessen sein, dass eine Zustellung in Kombination mit einem Paketwagen zumutbar und effizient ist
 - Einbezug der Mehrfachnutzbarkeit solcher Ladezonen durch Nutzungszeiträume (z. B. Park- und Halteverbot von 08:00 – 18:00 Uhr; Lieferverkehr ausgenommen)
- Durchführung eines Testbetriebs und Evaluation des Projekts
- Bei Erfolg der Erprobungsphase: Prüfung der Übertragbarkeit auf weitere Meerbuscher Stadtteile
- ggf. Überführung in eine langfristige Strategie unter Berücksichtigung der nachstehenden Bausteine:
- Prüfung restriktiver Veränderungsmöglichkeiten des bestehenden Belieferungsalltags
 - Einrichtung von Zonen in die konventionelle Fahrzeuge bzw. Schwerlastfahrzeuge nicht mehr einfahren dürfen (Nullemissionen-Zonen, Tonnagebeschränkungen für die relevanten Bereiche)
 - Zeitliche Beschränkung der Zufahrt (z. B. über Beschilderung, temporäre Barrieren; langfristig bzw. bei Verstetigung über versenkbare Poller)
 - Sonderrechte für emissionsarme/-freie Fahrzeuge
 - Vergabe von Zufahrtskonzessionen mit Preisen, die sich anhand der Emissionen berechnen
- Verwaltungsinterne und externe Austauschtreffen zu den aktuellen Herausforderungen, Entwicklungen und Zielrichtungen sowie zum Erfahrungs- und ggf. Datenaustausch
- Zusammenarbeit mit den in Meerbusch tätigen KEP-Dienstleistern, um auf Basis der vorhandenen Expertise und in Abstimmung geeignete Konzepte zu konzipieren und auch um die Sensibilität hinsichtlich Flächenkonkurrenz, Verkehrssicherheit und Umweltaspekten zu schärfen
- Förderung des Einsatzes lokal emissionsarme/-freier Fahrzeuge (vgl. Maßnahme D4.4)
- Förderung von Abholstationen (z. B. finanziell, durch Marketing oder die Schaffung nahegelegener Ladezonen). Dabei sind Paketshoplösungen aufgrund der bereits vorhandenen Flächen gegen über Paketstationen vorzuziehen. Inkompatible, proprietäre Systeme sollten aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit vermieden werden.
- Förderung von Paketkästen im Neubau sowie an Bestandsimmobilien zur Minimierung von Mehrfachzustellungen

D4.4 Förderung eines nachhaltigen kommunalen Wirtschaftsverkehrs

Die Stadt Meerbusch tritt im Sektor Wirtschaftsverkehr einerseits mit dem eigenen kommunalen Fuhrpark (z. B. Forstwirtschaft, Gebäudemanagement, Straßenmeisterei, etc.) als aktiver Akteur auf. Andererseits ist die Auftraggeberin für diverse Dienstleistungen von Unternehmen (z. B. Bauleistungen), welche ihrerseits aktiv am Wirtschaftsverkehr teilnehmen. Somit hat die Stadtverwaltung sowohl durch die Gestaltung des eigenen Wirtschaftsverkehrs als auch durch die Bestimmung geeigneter Voraussetzungen bei der Vergabe von Aufträgen oder Konzessionen Einfluss auf eine nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

In beiden Bereichen hat die Stadt Meerbusch eine Vorbildfunktion im öffentlichen Raum inne, welcher sie nachkommen sollte.

Bausteine

Für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr in Meerbusch werden folgenden Bausteine empfohlen. Diese hängen zum Teil unmittelbar mit den Maßnahmen für kommunales Mobilitätsmanagement zusammen (vgl. Maßnahme E1)

- Fuhrparkanalyse zur Identifizierung von Fahrzeugen, die sich für eine Umrüstung auf emissionsarme/-freie Antriebe eignen

- Sukzessive Umrüstung des kommunalen Fuhrparks
- Ausstattung der kommunalen Betriebshöfe sowie der kommunalen Parkplätze/Parkbauten mit entsprechender Ladeinfrastruktur
- Bereitstellung kommunaler Lastenfahrräder, um dienstliche Kfz-Fahrten zu reduzieren
- Verknüpfung der Vergabe von Bauleistungen an die Einhaltung bestimmter Standards. Die Standards sollten hinsichtlich der jeweiligen (zukünftigen) Rahmenbedingungen flexibel anpassbar sein. Ziele sind, neben dem Einsatz emissionsarmer/-freier Fahrzeuge, die Lärminderung sowie ggf. Tonnagebeschränkungen bei Maßnahmen in sensiblen Bereichen
- Übertragung der genannten Bausteine auf städtische Tochterfirmen sowie Einbindung von in Meerbusch tätigen Betrieben, Unternehmen und Gewerbetreibenden, um nachhaltigen Wirtschaftsverkehr in Meerbusch stetig stärker zu etablieren (vgl. Maßnahme E2)

E Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsmanagement dient im Gegensatz zu meist aufwendigen infrastrukturellen Lösungen dazu, die Verkehrsmittelwahl durch Informations-, Steuerungs- und Beteiligungsmaßnahmen oder durch die Veränderung von rechtlichen oder finanziellen Rahmenbedingungen zu beeinflussen und trägt zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Hilfsmittel hierbei sind vor allem Information und Beratung. Auch durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmenden zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. In Verbindung mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit ist eine Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen zu erreichen.

In Meerbusch sind bereits Ansätze des Mobilitätsmanagements vorhanden (z. B. Teilnahmen an Aktionen wie Stadtradeln) bzw. befinden sich in Aufstellung, jedoch können noch weitere Potenziale ausgeschöpft werden. In der Bestandsanalyse wurden der Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements bzw. die Koordinierung und Initiierung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement sowie die stärkere Bündelung von Online-Informationen als auch den Aufbau einer Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbunds als zentrale Handlungsansätze definiert.

Tabelle 6: Übersichtstabelle Handlungsfeld E

E	Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit
E1	Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements
E2	Unterstützung des Aufbaus von betrieblichem Mobilitätsmanagement
E3	Ausweitung von schulischem Mobilitätsmanagement
E4	Einsatz des Instruments Verkehrsversuch
E5	Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals
E6	Regelmäßige Teilnahme an bzw. Durchführung von Öffentlichkeitsaktionen

E1 Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements

Das Themenfeld Mobilitätsmanagement befasst sich damit, auch abseits von baulich-infrastrukturellen Maßnahmen die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und soziale Mobilität zu schaffen bzw. zu verbessern – zum Beispiel durch organisatorische Maßnahmen, Anreize und Förderungen, Vorbildprojekte, Aktionen und Informationen. Neben der privaten, individuellen Organisation der Mobilität ist auch eine institutionalisierte Mobilitätsmanagement wichtig. Hier kann bei Betrieben und Einrichtungen in der Stadt (siehe Maßnahme E2), bei Schulen (Maßnahme E3) und der Stadtverwaltung selbst angesetzt werden. Der Kommune kommt hierbei vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Das **kommunale Mobilitätsmanagement** bezieht sich auf die Strukturen der Stadtverwaltung und ihrer Tochtergesellschaften als großer Arbeitgeber einerseits und zentraler öffentlicher Akteur andererseits. Die Kommune übernimmt eine Vorbildfunktion und kann zudem Ideen und Konzepte erproben. Im Vordergrund stehen insbesondere Maßnahmen, die die Mobilität der städtischen Mitarbeiter auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen/-fahrten, die Anzahl der Stellplätze der Verwaltung sowie den kommunalen Fuhrpark betreffen.

Das Mobilitätsmanagement und damit verbunden die Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität in der Stadt Meerbusch kann bereits auf Ansätzen und Maßnahmen aufbauen. Die Stadt ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte), außerdem weist der städtische Fuhrpark bereits Fahrzeuge mit E-Antrieb auf (Räder, Kfz, Transporter und Kastenwagen), welche teilweise auch außerhalb der Dienstzeiten von Mitarbeitenden ausgeliehen werden können.

Zentraler Baustein für den Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements ist insbesondere die **Schaffung einer zentralen Stelle für das Thema Mobilität und Umsetzung des Mobilitätskonzepts**. Mit der Mobilitätsmanagerin der Stadt als koordinierende Stelle ist eine stärkere **fach- und ämterübergreifenden**

Zusammenarbeit in Bezug auf die Mobilitätswende als gesamt-kommunales und -gesellschaftliches Ziel einerseits und in der Folge bei den einzelnen Maßnahmen und Projekte andererseits zu verfolgen (z.B. im Sinne von flexiblen Teams aus verschiedenen Fachbereichen, das Zukunftsnetz Mobilität NRW verfolgt hier einen interessanten Ansatz).

Die **Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebe** sollte beschleunigt erfolgen, sowie der **Einsatz der Dienstwagenflotte als Carsharing-Fahrzeuge** (außerhalb der Dienstzeiten) so weit wie möglich geprüft werden. Bei **Dienstreisen** soll eine **verstärkte Nutzung des Umweltverbunds** forciert werden, einhergehend mit der Ausweitung und stärkerer Bewerbung des Job-Tickets in der Stadtverwaltung, insbesondere im Rahmen der Möglichkeiten des 49-Euro-Tickets. Zusätzlich sollten **Pedelecs und Lastenfahrräder der Dienstfahrzeugflotte hinzugefügt werden** und, wo immer möglich, dienstliche Kfz-Fahrten ersetzen. Ergänzt um die Durchführung von Mobilitätsbefragungen von Mitarbeitenden und darauf aufbauende Beratung bezüglich eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens, soll die Wahl des Fahrrads oder des ÖPNV verstärkt werden. Dazu gehört ebenfalls der **Ausbau der Radinfrastruktur an Verwaltungsstandorten** (sichere, überdachte Abstellplätze; Bereitstellung von Dusch- und Umkleieräumen, etc.).

Weitere Bausteine können die Schaffung von **Finanzierungs- und Anreizmodelle für Mitarbeitende** (Leasing Diensträder, E-Fahrzeuge) und die Förderung von Fahrgemeinschaften (Mitfahrerparkplätze, Mitfahrbörse: perspektivisch ausweitbar für die gesamte Stadt Meerbusch) sowie die Teilnahme bei Programmen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“ etc. sein.

Zur Sichtbarmachung sollen regelmäßige Evaluationen der Ansätze und darauf aufbauendes positives Marketing die Vorbildfunktion der Verwaltung unterstützen.

E2 Unterstützung des Aufbaus von betrieblichem Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, öffentlichen Institutionen und des Einzelhandels auf Meerbuscher Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Häufig gibt es Optimierungspotenzial in der unternehmensbezogenen Mobilität (z. B. bei Dienstwegen, bei der An- und Abreise der Beschäftigten). Im ungünstigsten Fall strahlt die Verkehrssituation auch negativ auf das Umfeld (z. B. durch Verkehrs- oder Parkprobleme). Durch betriebliches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Zahl an Arbeitgebern und Arbeitnehmer:innen mit den Vorteilen und Potenzialen nachhaltiger Mobilität erreicht werden. Häufig gibt es Optimierungspotenzial in der unternehmensbezogenen Mobilität (z. B. bei Dienstwegen, bei der An- und Abreise der Beschäftigten). Im ungünstigsten Fall strahlt die Verkehrssituation auch negativ auf das Umfeld (z. B. durch Verkehrs- oder Parkprobleme).

Der Rücklauf der Unternehmensbefragung zu Beginn der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts war quantitativ zu gering, um eine umfassende Einschätzung über bereits bestehende Strukturen und Aktivitäten geben zu können, dies impliziert jedoch, dass in diesem Themenfeld in Meerbusch bislang keine koordinierten und umfassenden Ansätze und Angebote bestehen. So bedarf es insbesondere einer Aktivierung von gewerblichen Institutionen und großen Unternehmen, im Weiteren dann eine Koordinierung und Vernetzung, beispielsweise durch den Aufbau eines Beratungsangebots oder die Einführung eines runden Tisches. So geht es vor allem darum, Unternehmen für das gesamtgesellschaftlich und -wirtschaftlich bedeutende Thema der Mobilitätswende zu sensibilisieren, diese mitzunehmen

und ggf. selbst aktiv werden zu lassen und dabei Anreize und Hilfestellungen zu geben.

Um eine **Informations- und Unterstützungsangebot für Unternehmen** aufzubauen, soll **ein:e zentrale:r Berater:in** (z. B. zentrale Stelle/Mobilitätsmanager:in siehe E1) seitens der Verwaltung ausgebildet werden¹, an den:die sich Unternehmen bei Fragen wenden können. So können gemeinsam passende Maßnahmen für jedes Unternehmen ermittelt werden. Es soll aktiv auf größere und mittlere Unternehmen zugegangen werden und mögliche Maßnahmen aber auch mögliche Förderprogramme beworben werden. Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die Unternehmen empfohlen werden und ggf. gemeinschaftlich koordiniert und weiterentwickelt werden können, können unter anderem sein:

- Erhebung relevanter Daten (z. B. Mobilitätsbefragung, Fuhrparkdaten, usw.)
- Entwicklung standortbezogener oder unternehmensbezogener Mobilitätskonzepte (z.B. für Gewerbegebiete)
- Sukzessive Umrüstung von Dienstwagen- oder Betriebsfahrzeugflotten auf emissionsfreie Antriebsformen
- Bewerbung von Mitfahrerportalen, ggf. Erstellung eines eigenen Mitfahrerportals
- Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (z. B. Infrastruktur wie Duschen / Radabstellmöglichkeiten / Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von E-Bike-, Pedelec-, und Lastenradleasing für Mitarbeitende / Jobtickets, usw.)
- Erweiterung/Umstellung von Dienstfahrzeuge auf z. B. Pedelecs, E-Tretroller, E-Roller, usw.,

¹ z.B. beim Zukunftsnetz NRW (www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/qualifizierung/fortbildung-bmm)

- Anpassung von Dienstwagenregelungen, verbessertes Fahrzeugpooling etc.
- Organisation des Parkens am Unternehmens- / Gewerbestandort
- Durchführung von bzw. Teilnahme an Aktionstagen & Wettbewerben
- Heimarbeit oder individuelle Zeitarbeitsmodelle

Ein erster Schritt könnte das **Angebot einer Informationsveranstaltung für Unternehmen und Institutionen** darstellen, bei dem die Ziele, Rahmenbedingungen und Möglichkeiten dargestellt werden und die Notwendigkeit der Mitarbeit Privater zum Gelingen der Mobilitätswende verdeutlicht wird. Bei größerem Interesse könnte ein **Netzwerk oder runder Tisch** etabliert werden, der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements auch unternehmensübergreifend weiterentwickelt und anwendet oder als Beratungsstelle fungiert.

Ergänzend, und als Auftakt für die Ausweitung und Anwendung von betrieblichen Mobilitätsmanagementkonzepten wird empfohlen, ein **Pilotprojekt unter Beteiligung eines interessierten Großbetriebs** durchzuführen. Dabei sollen die Vorteile des Mobilitätsmanagements sichtbar und durch gezielte Bewerbung für weitere Betriebe interessant gemacht werden. Als möglicher Großbetrieb könnte sich das St.-Elisabeth-Hospital aufgrund seiner integrierten, zentralen Lage im Zentrum Lank-Latums anbieten, ein Interesse an der Beteiligung vorausgesetzt. Es kommt aufgrund des hohen Parkdrucks u. a. durch Besuchenden- und Beschäftigtenverkehre des Krankenhauses sowie Besuchenden und Bewohnenden des Lank-Latumer Zentrums immer wieder zu Diskussionen, sodass hier unterschiedliche Interessen angesprochen werden.

E3 Ausweitung von schulischem Mobilitätsmanagement

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist ein wesentlicher Bestandteil der aktuellen und zukünftigen Mobilität einer Kommune. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen und ein Bewusstsein für eine vielfältige nachhaltige Mobilität entwickeln. Häufig wachsen Kinder in monomodalen Mobilitätsmustern der Eltern auf und erhalten wenig Zugang und Kenntnis über die Bandbreite der Mobilität. Gelingt es vermehrt, Kinder und Jugendliche für eine Mobilität abseits der Gewohnheit in der Familie, jeden Weg inkl. Hol- und Bringwege mit dem Pkw zu gewinnen, fördert dies deren sichere und eigenständige Fortbewegung und wirkt auch darauf hin, dass in zukünftigen Lebensphasen Alternativen zum Pkw genutzt werden. Entscheidende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang nicht nur die Initiative der Kommune selbst, sondern auch der Einbezug der Leitungsebene sowie der Mitarbeitenden in Schulen (und ggf. auch Kitas) sowie der Eltern. Der Einbezug weiterer Akteure, wie beispielsweise Polizei oder ADFC, ist zur Verbesserung der Schulwegmobilität ebenfalls von Bedeutung.

Das schulische Mobilitätsmanagement umfasst somit Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Kinder und Jugendlichen der Schulen und Kindergärten auf Meerbuscher Stadtgebiet auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Eltern (Hol- und Bringverkehre) sowie Lehrkräfte (als Vorbilder, Initiatoren von Kampagnen und bezogen auf die eigene alltägliche Mobilität) einbezogen. Durch schulisches Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Anzahl an Menschen der heranwachsenden Generation angesprochen werden, die für die Mobilität der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Ihnen sollen die Vorteile, Potenziale und Notwendigkeiten nachhaltiger Mobilität nähergebracht werden.

Aktuell gibt es durch die vom Rhein-Kreis Neuss unterstützten Angebote der Verkehrserziehung der Kreispolizeibehörde Neuss an Meerbuscher Schulen. Hier werden neben richtigem Verhalten im Straßenverkehr und Gefahren auf dem Schulweg auch die Fahrradprüfung in Theorie und Praxis durchgeführt. Außerdem nimmt die Stadt Meerbusch bereits seit 20 Jahren gemeinsam mit der Polizei und der Rheinbahn am Projekt „Busbegleiter“ teil. Ziel des Projekts ist der Rückgang von Vandalismus und Unfällen in/an Bussen und Haltestellen. Darüber hinaus gibt es Schulwegpläne, in denen Zuwegungen zu Schulen und die Art der bestehenden Querungsanlagen sowie Bushaltestellen eingetragen sind. Es sind somit erste vielversprechende Ansätze zur Gestaltung der schulischen Mobilität vorhanden. Neben der Fortführung der bestehenden Ansätze werden konkret folgende Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen:

- **Einführung von „Walking Buses“ und „Cycle Trains“:** Kinder mit demselben Schulweg treffen sich an vorab festgelegten Punkten und laufen unter Aufsicht von 1-2 Erwachsenen gemeinsam zur Schule. Dabei werden nicht nur Hol- und Bringverkehre reduziert, sondern auch eine aktive Mobilität der Kinder gefördert. Darüber hinaus lernen die Kinder unter Aufsicht sich sicher im Verkehr zu bewegen. Durch entsprechende Schilder können die Treffpunkte markiert werden. Cycle Trains greifen das Prinzip des Walking Bus auf, anstatt zu Fuß wird eine Gruppe aus Radfahrenden gebildet. Dadurch kann eine Radaffinität gesteigert werden.
- Prüfung der **Einrichtung von Elternhaltestellen** an unsensiblen Stellen im Schulumfeld, bestenfalls mit etwas Distanz zur Schule. Im Gegenzug werden Haltemöglichkeiten im unmittelbaren Schulumfeld beschränkt (siehe auch

nachfolgende Maßnahme Schulstraßen). Es ist bereits vorgesehen, eine erste Prüfung der Meerbuscher Grundschulen diesbezüglich vorzunehmen.

- ggf. Aktualisierung sowie **Erweiterung der Schulwegpläne auf den Radverkehr** (letzteres betrifft die weiterführenden Schulen)
- **Einführung von „Schulstraßen“** vorzugsweise an Grundschulen: Temporäre Schließung der Straße, an der die Schule anliegt, zu Schulbeginn (und ggf. auch Schulende), so dass Schüler:innen gefahrlos die Schule erreichen können. Zunächst muss die Eignung der Straße für eine temporäre Sperrung geprüft werden (z. B. geringe Verkehrsbelastung und -bedeutung). In Betracht kommen bspw. die Kemperallee an der Pastor-Jacobs-Schule sowie die Straße Im Schied an der Theodor-Fliedner-Schule in Lank-Latum, Lötterfelder Straße und Weißenberger Weg an der Maria-Montessori-Schule in Bünde oder der Neusser Feldweg an der Grundschule Bovert. Erste Städte machen bereits positive Erfahrungen mit diesem Instrument.
- **Durchführung von Projekttagen oder anderen Events zu Mobilitätsthemen**, ggf. auch verknüpft mit anderen schulischen Themen (z. B. zur Nachhaltigkeit). Dies wird insbesondere weiterführende Schulen empfohlen. Hier kann sowohl die Mobilitätsbildung (z. B. mittels Arbeitsgruppen oder Informationsständen) als auch das interaktive Ausprobieren aktiver Mobilität (z. B. Tests und Übungen zum Lastenrad-Fahren, zur ÖPNV-Nutzung oder auch zur Navigation im Stadtgebiet)

Darüber hinaus spielen noch weitere Maßnahmen anderer Handlungsfelder eine wichtige Rolle für eine sichere Mobilität im schulischen Kontext (z. B. A1 und B6).



Hol- und Bringzone in Reken // Projekttag „Nachhaltige Mobilität“ an einer Berufsschule in Dortmund



Schulstraße in Köln: Sperrung Mo-Fr 7:45-8:30 Uhr und 14:45-15:15 Uhr

E4 Einsatz des Instruments Verkehrsversuch

Veränderungen im öffentlichen Straßenraum sind vielfach mit größeren baulichen Maßnahmen verbunden. Häufig müssen dafür sogar ganze Straßenräume umgestaltet werden, was einerseits sehr lange dauert und andererseits auch sehr kostspielig sein kann. Hier setzen Verkehrsversuche an, die Zielperspektiven zunächst als Übergangslösung aufzeigen, ohne tiefbaulich einzugreifen. Im Rahmen der Corona-Pandemie wurde zudem in einigen Kommunen das veränderte Verkehrsgeschehen genutzt, um temporär mehr Platz vor allem für den Radverkehr im Straßenraum zu schaffen. Diese Versuche waren häufig so erfolgreich, dass sie weiter andauern oder als Regelzustand umgesetzt wurden. Hier zeigte sich erstmals die positive Wirkung von schnellen, wenn auch zunächst provisorischen Veränderungen. Diese ermöglichen es zudem auch, bei unerwarteten und unerwünschten negativen Auswirkungen den Ausgangszustand wiederherzustellen oder Planungen im Hintergrund anzupassen.

Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht mittlerweile den Kommunen, sogenannte Verkehrsversuche durchzuführen. Mittels Verkehrsversuchen können temporär, also zeitlich begrenzt, Flächen im Straßenraum neu verteilt werden und andere Verkehrsregeln gelten. Dies soll **den Kommunen die Möglichkeit geben, neue Regelungen und neue Nutzungen im Straßenraum für einen bestimmten Zeitraum auszuprobieren** und zu prüfen, ob dies eine sinnvolle Maßnahme für die Zukunft sein kann. In dieser Zeit wird beobachtet, wie der Verkehr sich verhält und ob die ausprobierte Lösung dauerhaft vorteilhaft sein kann. Verkehrsversuche sollten sorgfältig vorbereitet werden und bestenfalls über einen Zeitraum von mehreren Monaten durchgeführt werden. Da es im Rahmen von Verkehrsversuchen zumeist um Verbesserungen und Umgestaltungen zu Gunsten des Fußverkehrs, des Aufenthalts oder des Radverkehrs geht, ist dabei in der Regel das Sommerhalbjahr vorzusehen, um negative jahreszeitliche Einflüsse zu minimieren. Des Weiteren wird eine **begleitende Kommunikations- sowie Partizipationsstrategie nebst**

qualitativer wie quantitativer Evaluation des Versuchs empfohlen, um während oder nach dem Versuch auf Bedarfe, Wünsche und Verhaltensmuster zu reagieren und ein Fazit aus dem Versuch zu ziehen. Zugleich wird so die Transparenz der Planung und die Einbeziehung der Bürger:innen in die Planungen weiter gestärkt.

Abzugrenzen sind Verkehrsversuche von temporären Aktionen, die sich lediglich über einen kurzen Zeitraum, wie bspw. einen autofreien Sonntag oder eine Spielstraße auf Zeit, beziehen und in beschränktem Rahmen andere Nutzungen zulassen und verdeutlichen. Hieraus können jedoch in der Regel keine dauerhaften Konsequenzen abgeleitet werden. Dieses Instrument hat die Stadt Meerbusch bspw. auf der Dorfstraße bereits angewendet und sollte dies weiterhin im Rahmen von Öffentlichkeitsaktionen tun.

Eine **Umgestaltung bzw. Umnutzung der Dorfstraße im Rahmen der Maßnahme A5.1 wäre zum Beispiel zunächst in der Umsetzung als Verkehrsversuch denkbar**, ebenso die **Umnutzung von Parkständen im Straßenraum in den Zentrumsbereichen**. Aber **auch abseits von Maßnahmen des Mobilitätskonzepts** sollte die Stadt Meerbusch diesen Handlungsansatz für geeignete Maßnahmen im Planungssportfolio behalten und sinnvoll zur Anwendung bringen.

E5 Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals

Online verfügbare Informationen ein unverzichtbares Element der Öffentlichkeitsarbeit. Aktuell können online Informationen über das Geoportal des Rhein-Kreis Neuss sowie eine Bebauungsplanübersicht auf der Seite der Stadt Meerbusch abgerufen werden. Umfassende Informationen zum Thema Verkehr und Mobilität fehlen jedoch weitgehend.

Daher wird die **Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals** empfohlen. In diesem sollen nutzerfreundliche und anschauliche Informationen zum Thema Mobilität zentral dargestellt und präsentiert werden. Ziel ist es, einen Überblick über alle in Meerbusch zur Verfügung stehenden Mobilitätsoptionen, ihre Angebote und Infrastrukturen und ihre Nutzbarkeit zu erhalten. Ebenfalls sollte alle relevanten Informationen zum aktuellen Mobilitätsgeschehen und den städtischen Planungen auf anschauliche Art und Weise bereitgestellt und Interaktionsmöglichkeiten angeboten werden (z. B. in Form eines Mängelmelders).

Die Einrichtung des digitalen Mobilitätsportals bzw. dessen Einbindung erfolgt bestenfalls über die städtische Homepage (meerbusch.de). Zentrales Element des digitalen Mobilitätsportals sollte eine **Karte** darstellen (hier kann auch ein Geoportal genutzt werden), in der **Meerbuscher Mobilitätsangebote und -themen** bekannt gemacht werden (z. B. **Darstellung des Radwegenetzes, der ÖPNV-Haltestellen, Mobilstationen mit Sharing- und weiteren Angeboten, Beteiligungsformate, Service** etc.). Zusätzlich zur reinen Verortung bietet es sich außerdem an, die jeweiligen Standorte zu bebildern, um den Nutzenden die Orientierung zu vereinfachen und die jeweilige Mobilitätsoption zu vermarkten. Außerdem können zusätzliche Informationen wie beispielsweise die jeweilige Führungsform im Radwegenetz, die Linien und Abfahrtszeiten an ÖPNV-Haltestellen oder die aktuell bestehende Anzahl an zur Verfügung stehenden Fahrzeugen an Mobilstationen in der Karte hinterlegt werden. Mit wenigen Klicks sollten öffentliche Mobilitätsangebote buchbar sein, zunächst durch direkte Weiterleitung zu den Anbietern,

später bestenfalls durch eine Integration in ein gebündeltes System (hier kann sich auch an übergeordneten Dienstleistern, wie z. B. der Rheinbahn mit dem redy-Angebot oder dem Land mit der Plattform mobil.nrw angeschlossen werden). Darüber hinaus können **viele weitere Mobilitätsinformationen**, wie z. B. Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet, Art und Anzahl von Park- und Lademöglichkeiten (Kfz & Fahrrad), Informationen über Baustellen und vieles mehr, zur Karte sowie zum Portal hinzugefügt werden.

Zusätzlich zur Kartendarstellung sind **Mobilitätsinformationen in digitaler Form** (z. B. Newsletter zu Mobilitätsangeboten, Neubürger:innen-Informationen, Bewerbung von Mobilitätsaktionen, etc.) integrierbar. Das digitale Mobilitätsportal bietet sich auch für ein integriertes **Mitfahrer-/Pendlerportal** an. Auch ein kartografisch unterstützter **Mängelmelder zu Mobilitätsthemen** kann eingerichtet werden, um den Bürger:innen die Möglichkeit zu geben unbürokratisch Hinweise über Mängel an die Kommune zu geben. So könnten bestehende Meerbuscher Angebote in dieses Portal überführt werden. Auch sind digitale Bürger:innen-Beteiligung im Rahmen weiterer Maßnahmen einfach möglich.

Über das digitale Mobilitätsportal besteht außerdem die Möglichkeit, **aktuelle Mobilitätsprojekte** in textlicher sowie visueller Form **zu begleiten**. Ein besonderer Fixpunkt kann hierbei das Mobilitätskonzept Meerbusch und die **Einleitung der Umsetzungsphase** darstellen, zu dessen Umsetzungsstand laufend berichtet werden sollte. Zu ausgewählten Maßnahmen kann außerdem in größerem Umfang berichtet und visuelles Material bereitgestellt werden.

Ein Beispiel für eine eigene Plattform, das bereits zahlreiche Daten und Informationen integriert, ist das Aachener Mobilitätsdashboard als eigene Plattform (<https://verkehr.aachen.de/>); Berlin bietet bspw. Informationen und Planungen über das Geoportal an (<https://fixmyberlin.de/planungen>); die Stadt Gießen hat eine eigene Interaktions- und Beteiligungsplattform (<https://giessen-direkt.de/giessen/de/home>), ebenso die Stadt Wuppertal

(<https://talbeteiligung.de/>); München präsentiert alle städtischen Mobilitätsthemen übersichtlich auf einer eigenen (Unter-)Website (<https://muenchenunterwegs.de/>).

Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen



The dashboard is divided into several functional modules:

- Parkhäuser Innenstadt / Außenbereich:** Shows parking availability with a gauge chart indicating 40% free spaces. A table lists specific parking lots with their free and occupied counts.
- Wetter:** Displays current weather (12.5°C), forecast for the next days, and wind speed.
- Mobility Sharing (movA):** Lists nearby sharing stations like AachenMünchener-Platz and Adalbersteinweg.
- Abfahrtsmonitor Bus und Bahn:** A table showing bus and train departures from Aachen, Eisenbrunnen.
- Fahrplanänderungen Bus und Bahn:** Lists recent schedule changes such as street closures and station verifications.
- Verkehrslage:** A map of Aachen showing traffic conditions with color-coded overlays.
- Verkehrsmittel:** Lists various services like DHL, DPD, GLS, Hermes, and UPS.
- Verkehrsmittel:** Lists various services like DHL, DPD, GLS, Hermes, and UPS.

Linie	Richtung	geplant	fährt um	in min.	Hst.
Bus SB63	Aachen Bushof	11:21 +59	12:20	12	H.2
Bus 51	Aachen Waldfriedhof	12:05 +3	12:08	0	H.4
Bus 33	Fuchserde	12:05 +4	12:09	1	H.3
Bus 12	Aachen Campus Melaten	12:05 +5	12:10	2	H.4
Bus 35	Breing Entengasse	12:07 +2	12:09	1	H.1
Bus 44	Schnellbus Aachen Hauptbahnhof	12:08 +1	12:09	1	H.4
Bus 33	Campus Melaten - Vaals Heuvel	12:10 +1	12:11	3	H.2
Bus 21	Niederbardenberg - Palenberg Bahnhof	12:11 +1	12:12	4	H.1

E6 Regelmäßige Teilnahme an bzw. Durchführung von Öffentlichkeitsaktionen

Öffentlichkeitswirksame Aktionen tragen dazu bei, (neue) Angebote im Umweltverbund gezielt zu bewerben und die Bedeutung der Verkehrs- und Mobilitätswende in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Es soll deutlich werden, dass sich die Stadt Meerbusch mit diesem Themenfeld aktiv befasst und die Entwicklungen in der Stadt in die Bürger:innenschaft getragen werden. Außerdem können so Berührungspunkte und Nutzungshemmnisse abgebaut werden, wenn bspw. unkompliziert neue Angebote ausprobiert werden können; vielfach fehlt es bereits am Wissen über das Vorhandensein von bestimmten Angeboten.

Ein guter Ansatzpunkt ist die Teilnahme an Kampagnen sowie eine gute, umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit mit aktiver Einbindung der Bürger:innen. Die Stadt Meerbusch ist hier bereits aktiv und nimmt an übergeordneten Aktionen, wie dem Stadtradeln, teil. Weiter können auch stadteigene Aktionen entwickelt bzw. fortgeführt werden. Es wird empfohlen, den Fokus auf die folgenden Bausteine zu legen:

- **Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen:** Das Kernstück der Checks sind die Vor-Ort-Begehungen auf für den Fußverkehr relevanten Routen, die mit der Kommune abgestimmt werden. An wichtigen Stellen, seien es Positivbeispiele oder Problemstellen, wird ein Stopp eingelegt, um die Situation näher zu betrachten und darüber zu diskutieren. Thematisch können auf den Routen wichtige Gehwegverbindungen, Gefahrenstellen oder besonders sensible Bereiche behandelt werden. Auch Platzsituationen, Querungsstellen oder Fußgängerzonen bieten häufig Potential für einen Austausch. Die Checks können zielgruppenspezifisch (z. B. Schulklassen; Senior:innen) durchgeführt werden, häufig verdeutlicht der Austausch innerhalb einer gemischten Gruppe aber auch die unterschiedlichen Bedürfnisse. Durch den Einsatz verschiedener Hilfsmittel können Seh- und Gehschwächen simuliert werden und dessen Probleme im Alltag aufgezeigt werden. Im Anschluss an die

- **Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen:** Durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und eine Einbindung der Bürger:innenschaft kann eine frühzeitige Sensibilisierung sowie ein besseres Verständnis für oft komplexe und umstrittene Mobilitätsthemen geschaffen werden sowie zur Diskussion von Alternativen und Lösungsmöglichkeiten angeregt werden. Doch diese Öffentlichkeitsarbeit kann nicht nur aus medialer Präsenz bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (zum Beispiel Stadtfeste, temporäre Maßnahmen wie Spielstraßen/Fußgängerzonen auf Zeit oder umgenutzte Parkplätze) oder Aktionstage einbeziehen. Mögliche Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ bieten sich ebenfalls an, ebenso die weitere Teilnahme an übergeordneten Aktionen wie „Stadtradeln“ oder der europäischen Mobilitätswoche. Ziel sollte es sein, das Thema Mobilität so in der Stadt positiv zu verankern und proaktiv zu gestalten.
- **Mobilitätspakete für Neubürger:innen anbieten:** Meerbusch wächst und begrüßt jährlich zahlreiche Neubürger:innen in der Stadt. Menschen, die gerade ihren Wohnstandort gewechselt haben, befinden sich in einer Umbruchsituation, in der auch die persönliche Mobilität neu geordnet wird. Diese Situation gilt es zu nutzen und bei der Neuorganisation der persönlichen Mobilität die Möglichkeiten zur nachhaltigen Fortbewegung in Meerbusch aufzuzeigen. Auf der Website der Stadt (siehe auch Maßnahme E5) sollten Neubürger:innen aktiv verschiedenen Informationen zur Verfügung gestellt werden; ebenso kann eine Broschüre ausgegeben werden. Zusätzlich wird empfohlen, ein Neubürgerpaket zu entwickeln. Dieses könnte neben einem Informationsblatt z. B. ÖPNV-Schnuppertickets, Fahrradzubehör, Rad-/Fußwegekarten, Gutscheine oder Guthaben für lokale Sharing Mobility oder Einladungen zu geführten Radtouren oder anderen Aktionen enthalten.

4 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts besteht aus einer zusammenfassenden Übersicht der Maßnahmen, die zusätzliche Informationen bietet und so als Hilfestellung für eine koordinierte, sukzessive Umsetzung dienen soll. Zentral ist die Einschätzung der Priorität einer Maßnahme, die sich aus unterschiedlichen Kategorien zusammensetzt:

- möglicher Zeitraum bis zur Fertigstellung einer Maßnahme: ein geringerer zeitlicher Aufwand fließt leicht positiv in die Priorität ein. Vorgegeben werden die Zeithorizonte „bis einschl. 2025“ (gilt für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen), „bis 2030“ (für Maßnahmen, die später eingeleitet werden oder zeitaufwändiger sind) sowie „nach 2030“ (für Maßnahmen, die später eingeleitet werden, sehr zeitaufwändig sind oder der Zeitraum (auch) von äußeren Einflüssen abhängt).
- Zielbezug: Einstufung von „gering“ bis „hoch“ abhängig davon, wie sehr die Maßnahme auf das jeweilige Zielfeld des Zielkonzepts wirkt, wird zusammengefasst mit dem Beitrag zur Zielerreichung ausgedrückt.
- Beitrag zur Zielerreichung: Einstufung von „gering“ bis „sehr hoch“ abhängig davon, wie stark eine Maßnahme auf die Verfolgung und Realisierung der Ziele des Zielkonzepts wirkt. Ein hoher Beitrag zu Zielerreichung fließt positiv in die Priorität ein.
- Wirkungsgrad Modell: Einstufung von „gering“ bis „hoch“ abhängig davon, wie stark eine Maßnahme sowohl eine angestrebte räumliche

Verkehrsverlagerung als auch einen Beitrag zum Modal Shift bewirkt. Ein hoher Wirkungsgrad fließt positiv in die Priorität ein.

- Kostenschätzung: Einstufung von „gering“ bis „sehr hoch“ abhängig davon, welche finanziellen Aufwendungen die Stadt Meerbusch von der Planung bis zur Umsetzung aufwenden muss (Eigenanteil, wo Förderung bzw. Fremdfinanzierung möglich oder wahrscheinlich ist, wird dies berücksichtigt), siehe nachstehende Tabelle. Hohe zu erwartende Kosten (für die Stadt) fließen dämpfend in die Priorität ein.
- Fremdfinanzierung/Förderung: Einschätzung, ob und wie stark/wahrscheinlich eine Maßnahme förderfähig ist (hat unabhängig keinen Einfluss auf die Priorität, da in der Kategorie Kostenschätzung bereits berücksichtigt), siehe nachstehende Tabelle
- Aufwand/Komplexität: Einstufung von „gering“ bis „sehr hoch“ abhängig davon, welcher Aufwand zur Umsetzung einer Maßnahme betrieben werden muss bzw. welche Komplexität eine Maßnahme mit sich bringt, siehe nachstehende Tabelle. Ein hoher Aufwand fließt dämpfend in die Priorität ein.

Das Ergebnis dieser Bewertungen spiegelt die Prioritäten wider, die den Maßnahmen zugeordnet werden können. Grundsätzlich wirken natürlich alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts positiv auf die Mobilitätsentwicklung und verfolgen die festgelegten Ziele. Dennoch wird es notwendig sein, sich in der Umsetzung zu fokussieren und einen Start in die Umsetzung zu finden, ohne

sich mit einem Berg von Herausforderungen konfrontiert zu sehen. Das Handlungskonzept soll die Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts handhabbarer gestalten, insbesondere, wenn begrenzte (personelle bzw. finanzielle) Kapazitäten bestehen.

Die nachfolgenden Tabellen dienen der Erläuterung und Einordnung der Kategorien des Handlungskonzepts, in Ergänzung zur obigen Aufzählung.

Kostenschätzung (Eigenanteil, wo Förderung bzw. Fremdfinanzierung möglich oder wahrscheinlich, wird eine Förderung angenommen)	
gering	unter ca. 50.000 Euro zu erwarten
mittel	zwischen ca. 50.000 und 250.000 Euro zu erwarten
hoch	zwischen ca. 250.000 und 1.000.000 Euro zu erwarten
sehr hoch	über ca. 1.000.000 Euro zu erwarten

Fremdfinanzierung/Förderung	
hoher Anteil wahrscheinlich	<ul style="list-style-type: none"> - passendes Förderprogramm besteht, hohe Förderung (>75 %) zu erwarten - Fremdfinanzierung durch anderen Baulastträger
wahrscheinlich	<ul style="list-style-type: none"> - passende Förderkulisse besteht grundsätzlich, ggf. abhängig von weiteren Rahmenbedingungen - ggf. Finanzierung durch anderen Baulastträger, ggf. Klärung von Zuständigkeiten nötig
möglich	<ul style="list-style-type: none"> - passende Förderkulisse besteht grundsätzlich, ggf. abhängig von weiteren Rahmenbedingungen - ggf. Förderfähigkeit von geringerer Relevanz - eventuell anteilige weitere Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Nutzerfinanzierung)
ggf. möglich	<ul style="list-style-type: none"> - weitere Prüfung notwendig, ob Förderfähigkeit gegeben ist und ob eine passende Förderkulisse besteht - Förderfähigkeit von geringer Relevanz - eventuell eingeschränkt anteilige weitere Finanzierungsmöglichkeiten

Fremdfinanzierung/Förderung	
nein	<ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit nicht gegeben oder - Förderfähigkeit nicht relevant
Aufwand/Komplexität	
gering	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme sollte i. d. R. mit bestehendem Personal und Kompetenzen umzusetzen sein - vergleichsweise geringer Abstimmungsaufwand erforderlich, Zuständigkeiten i. d. R. bei der Stadt selbst - geringer (baulicher) Eingriff in bestehende Verkehrsstrukturen
durchschnittlich	<ul style="list-style-type: none"> - ggf. leicht erhöhter Personalbedarf und/oder Fachexpertise (z. B. durch externe Gutachter) notwendig - ggf. erhöhter Abstimmungsaufwand - kleinere bauliche Maßnahmen mit überschaubarem Umfang - ggf. Zuständigkeit bei Dritten, jedoch i. d. R. reibungsloser Austausch gegeben
hoch	<ul style="list-style-type: none"> - umfangreichere Maßnahmen mit (Ein-)Wirkung auf die (bauliche) Verkehrsstruktur - i. d. R. (tief-)bauliche Maßnahmen mit entsprechendem Personalbedarf - erhöhter Abstimmungsaufwand, ggf. Zuständigkeiten noch zu klären oder bei Dritten - ggf. erhöhter Kommunikationsbedarf mit der Stadtgesellschaft/Bevölkerung
sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> - große, komplexe Bauvorhaben - hoher Abstimmungsaufwand, i. d. R. mehrere betroffene Akteure, intensiver Austausch über längeren Zeitraum notwendig, Zuständigkeiten i. d. R. bei Dritten oder verteilt - i. d. R. vielschichtige, ggf. übergeordnete Planverfahren (z. B. Planfeststellungsverfahren, Machbarkeitsstudien, mehrere Fachgutachten, Wettbewerbe etc. erforderlich) - umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Titel der Maßnahme	Fertigstellung bis		Zielbezug				Beitrag zur Zielerreichung	Wirkungsgrad Modell	Kostenschätzung	Fremdfinanzierung / Förderung	Aufwand/ Komplexität	Priorität Punkte	Priorität	Nr.	
A1	Attraktive Fußwegeverbindungen in die Zentren													A1		
A1.1	Zentrum Büderich	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	21	hoch	A1.1
A1.2	Zentrum Osterath	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	21	hoch	A1.2
A1.3	Zentrum Lank-Latum	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	21	hoch	A1.3
A1.4	Zentrum Strümp	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	18	durchschnittlich	A1.4
A2	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von verkehrlichen und räumlichen Barrieren													A2		
A2.1	Bessere Querung von Hauptverkehrsstraßen	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	20	hoch	A2.1
A2.2	Bessere Querung von Bahntrassen, Autobahnen und sonstigen Strukturen	nach 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	mittel	wahrscheinlich	hoch	11	gering	A2.2
A3	Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	hoch	mittel	möglich	hoch	24	hoch	A3
A4	Weitere Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	bis 2030	gering	hoch	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	hoch	hoch	möglich	durchschnittlich	24	hoch	A4
A5	Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Meerbuscher Stadtteilzentren													A5		
A5.1	Büderich: Aufwertung der Dorfstraße und des Dr. Franz-Schütz-Platzes	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	hoch	sehr hoch	hoch	sehr hoch	wahrscheinlich	sehr hoch	22	hoch	A5.1
A5.2	Osterath: Aufwertung der Meerbuscher Straße / Hochstraße	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	gering	20	hoch	A5.2
A5.3	Lank-Latum: Aufwertung der Hauptstraße und bessere Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	gering	gering	möglich	durchschnittlich	19	durchschnittlich	A5.3
A5.4	Strümp: Aufwertung des Stadtteilzentrums Buschstraße	nach 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	hoch	14	gering	A5.4
A6	Programm "Barrierefreies Meerbusch"	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	hoch	hoch	gering	hoch	hoher Anteil wahrscheinl	durchschnittlich	18	durchschnittlich	A6
A7	Aufbau eines Wegweisungssystems für den Fußverkehr	bis 2030	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	möglich	durchschnittlich	17	durchschnittlich	A7
A8	Abbau von Ansträumen und Gefahrenstellen	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	durchschnittlich	gering	gering	ggf. möglich	durchschnittlich	19	durchschnittlich	A8
A9	Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt: Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum	Daueraufgabe	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	17	durchschnittlich	A9
B1	Planung und Realisierung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten													B1		
B1.1	Radschnellverbindung Krefeld - Osterath - Büderich - Düsseldorf	bis 2030	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	sehr hoch	hoch	hoch	hoher Anteil wahrscheinl	sehr hoch	23	hoch	B1.1
B1.2	Radschnellverbindung/Radvorrangroute KRE-Uerdingen – Lank – Strümp – Büderich – Düsseldorf	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	hoch	gering	hoch	hoch	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	sehr hoch	23	hoch	B1.2
B2	Verbesserung der Verbindung zwischen den Ortsteilen sowie mit angrenzenden Kommunen													B2		
B2.1	Radverbindung Büderich – Düsseldorf Nord: Neue Rheinbrücke im Rahmen des Stadtbahnbaus U81	nach 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	17	durchschnittlich	B2.1
B2.2	Ausbau der Radverbindung Büderich – Neuss	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	wahrscheinlich	hoch	20	hoch	B2.2
B2.3	Ausbau der Radverbindung Büderich – Kaarst	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	17	durchschnittlich	B2.3
B2.4	Ausbau der Radverbindung Osterath – Kaarst	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	17	durchschnittlich	B2.4
B2.5	Ausbau der Radverbindung Osterath – Willich	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	17	durchschnittlich	B2.5
B2.6	Verbesserung der Anbindung von Bösinghoven	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	16	durchschnittlich	B2.6
B2.7	Rad- und Fußwegeführung entlang des Rheindeichs	bis einschl. 2025	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	19	durchschnittlich	B2.7
B3	Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen													B3		
B3.1	Fahradstraßen in Büderich	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	26	sehr hoch	B3.1
B3.2	Fahradstraßen in Osterath, Bösinghoven und Strümp	bis einschl. 2025	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	sehr hoch	hoch	mittel	wahrscheinlich	hoch	27	sehr hoch	B3.2
B3.3	Fahradstraßen in Lank-Latum	bis einschl. 2025	durchschnittlich	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	27	sehr hoch	B3.3
B4	Optimierung von Radverkehrsführungen													B4		
B4.1	Überprüfung von Radwegebenutzungspflichten	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	18	durchschnittlich	B4.1
B4.2	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	ggf. möglich	gering	22	hoch	B4.2
B4.3	Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	18	durchschnittlich	B4.3
B5	Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten													B5		
B5.1	Prüfung der Einführung einer eigenen Signalisierung mit Grün-Vorlaufzeit	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	durchschnittlich	gering	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	21	hoch	B5.1
B5.2	Einrichtung von sicheren Linksabbiegemöglichkeiten	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	gering	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	20	hoch	B5.2
B5.3	Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	möglich	gering	22	hoch	B5.3
B5.4	Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	möglich	gering	19	durchschnittlich	B5.4
B5.5	Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	möglich	gering	18	durchschnittlich	B5.5
B6	Ausbau von Radabstellanlagen	bis 2030	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	sehr hoch	gering	hoch	wahrscheinlich	durchschnittlich	20	hoch	B6
B7	Erhöhung des Komforts und des Servicelevels im Radverkehr													B7		
B7.1	Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst	Daueraufgabe	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	nein	durchschnittlich	17	durchschnittlich	B7.1
B7.2	Sichere Baustellenführung	Daueraufgabe	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	nein	durchschnittlich	19	durchschnittlich	B7.2
B7.3	Beleuchtung von Radverkehrsanlagen	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	hoch	15	durchschnittlich	B7.3
B7.4	Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	18	durchschnittlich	B7.4
C1	Sicherung und Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr													C1		
C1.1	Angebotsverbesserung auf der K-Bahn	bis 2030	hoch	hoch	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	sehr hoch	durchschnittlich	hoch	ggf. möglich (Fahrgeldm	hoch	21	hoch	C1.1
C1.2	Schaffung bzw. Sicherung eines hochwertigen Busverkehrsangebots	bis einschl. 2025	durchschnittlich	hoch	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	mittel	ggf. möglich (Fahrgeldm	gering	23	hoch	C1.2
C2	Schaffung neuer und besserer Verbindungen im Busverkehr													C2		
C2.1	Bessere Anbindung des Bahnhof Meerbusch-Osterath sowie des Stadtteils Osterath aus Büderich	bis einschl. 2025	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	gering	hoch	möglich (Fahrgeldm	durchschnittlich	19	durchschnittlich	C2.1
C2.2	Anbindung Meerbuschs an den Flughafen Düsseldorf	bis einschl. 2025	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	gering	gering	gering	ggf. möglich (Fahrgeldm	durchschnittlich	17	durchschnittlich	C2.2
C2.3	Bessere Verknüpfung des Bahn- und Busverkehrs	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	durchschnittlich	19	durchschnittlich	C2.3
C2.4	Einsatz von On-Demand-Verkehren in Meerbusch	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	hoch	ggf. möglich	durchschnittlich	15	durchschnittlich	C2.4
C3	Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität													C3		
C3.1	Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen in Osterath und Strümp	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	hoch	gering	hoch	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	16	durchschnittlich	C3.1
C3.2	Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an Bushaltestellen	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	mittel	wahrscheinlich	gering	16	durchschnittlich	C3.2
C3.3	Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	wahrscheinlich	hoch	15	durchschnittlich	C3.3
C4	Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs													C4		
C4.1	Beschleunigung an Knotenpunkten	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	21	hoch	C4.1
C4.2	Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	hoch	möglich	durchschnittlich	18	durchschnittlich	C4.2
C4.3	Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr	bis einschl. 2025	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	durchschnittlich	20	hoch	C4.3
C5	Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	13	gering	C5
C6	Etablierung von Sharing Mobility in Meerbusch													C6		
C6.1	Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems	bis einschl. 2025	gering	gering	gering	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	18	durchschnittlich	C6.1
C6.2	Etablierung von Carsharing-Angeboten	bis 2030	gering	gering	gering	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	hoch	17	durchschnittlich	C6.2
C6.3	Etablierung der Meerbuscher Strategie zum Einsatz von E-Scootern	bis einschl. 2025	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	nein	durchschnittlich	17	durchschnittlich	C6.3
D1	Weiterentwicklung des Meerbuscher Straßennetzes													D1		
D1.1	Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangstraßennetzes	bis einschl. 2025	hoch	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	sehr hoch	durchschnittlich	gering	nein	hoch	26	sehr hoch	D1.1
D1.2	Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	bis 2030	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	hoch	sehr hoch	hoch	hoch	nein	durchschnittlich	26	sehr hoch	D1.2
D1.3	Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten und entlang von Ortsdurchfahrten	nach 2030	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	durchschnittlich	14	gering	D1.3
D1.4	Prüfung der Umsetzung weiterer Kreisverkehrsplätze	nach 2030	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	sehr hoch	möglich	durchschnittlich	10	gering	D1.4
D1.5	Optionen zur Verbesserung der Situation der Kaiserswerther Straße	bis 2030	hoch	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	sehr hoch	möglich	hoch	12	gering	D1.5
D2	Strategie für den Umgang mit ruhendem Kfz-Verkehr in Meerbusch													D2		
D2.1	Grundsätze für den Umgang mit dem Parken im öffentlichen Raum	bis einschl. 2025	hoch	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	hoch	möglich	durchschnittlich	22	hoch	D2.1
D2.2	Digitales Parkleitsystem & digitales Parken	bis 2030	hoch	gering	gering	hoch	gering	gering	gering	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	10	gering	D2.2
D2.3	Einrichtung von Lade- und Lieferzonen in zentralen Bereichen	bis einschl. 2025	hoch	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	durchschnittlich	20	hoch	D2.3</

5 Wirkungen und Auswirkungen des Mobilitätskonzepts

Mit der Aufstellung des Mobilitätskonzepts stellt die Stadt Meerbusch die Weichen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Stadtgebiet. Dies bedeutet einerseits zum Teil neue Handlungsfelder und neue Aufgaben für die Stadt(-verwaltung), sowie andererseits veränderte Mobilitätsverhalten und Verkehrssituationen in der Stadt. Die wesentlichen Wirkungen und Auswirkungen, die sich nun ergeben, sind nachfolgend zusammengestellt.

5.1 Wirkung des Mobilitätskonzepts im Verkehrsmodell

Diejenigen Maßnahmen, die im Verkehrsmodell abgebildet werden können – dies betrifft vor allem infrastrukturelle und verkehrslenkende Maßnahmen – wurden im Modell auf die grundlegende Umsetzbarkeit geprüft und auf die Auswirkungen hin untersucht. Am Ende des Prozesses wurde die Umsetzung aller Maßnahmen im Modell für das Zieljahr 2035 simuliert. Dieser sogenannte Prognose-Mit-Fall 2035 zeigt, wie sich die Verkehrsbelastungen ändern, wenn das Mobilitätskonzept vollständig umgesetzt wird und die Ziele erreicht werden. Es ist dabei zu betonen, dass es sich um eine theoretische Modellierung handelt, bei der bis zum anvisierten Zielzeitraum 2035 sowohl bei den Einflussfaktoren des Prognose-Null-Falls (angenommene Änderungen treten nicht ein oder übergeordnete Rahmenbedingungen entwickeln sich unerwartet grundsätzlich anders) als auch bei den Maßnahmen des

Mobilitätskonzepts, die den Prognose-Mit-Fall bilden (Maßnahmen erweisen sich als nicht umsetzbar, Maßnahmen kommen hinzu, Verschiebungen etc.) Abweichungen auftreten können. Es ist ebenso zu berücksichtigen, dass nicht alle Maßnahmen direkt im Modell abbildbar sind. Dies gilt vor allem für so genannte „weiche“ Maßnahmen (z. B. Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements), aber auch Maßnahmen die bestimmte Mobilitätsformen attraktiver machen (z. B. mehr Radabstellanlagen, das gesamte Thema Barrierefreiheit sowie Komfortelemente im Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr). Um diese Maßnahmen – die ebenso wie infrastrukturelle bzw. verkehrslenkende Maßnahmen im Mobilitätskonzept empfohlen werden – trotzdem im Modell abzubilden, wurden gutachterlicherseits Annahmen getroffen, inwieweit diese Maßnahmen auf ein geändertes Verkehrsverhalten wirken. Zudem gibt es Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Maßnahmen, sodass sich die Ergebnisse im Modell nicht unbedingt das Resultat einer bestimmten Maßnahme sind, sondern das Zusammenwirken der Maßnahmen insgesamt abbilden. Es wird somit eine Gesamt-Tendenz dargestellt.

Weiterhin ist zu beachten, dass es sich um ein makroskopisches Modell handelt, welches sich nicht darauf ausgelegt ist, Verkehrsbelastungen in jeder einzelnen Straße des Stadtgebiets möglichst genau darzustellen. Auch die Leistungsfähigkeit einzelner Knoten zu Spitzenstunden kann so nicht überprüft werden. Zweck des Modells ist es vielmehr, die entstehende tägliche Verkehrsnachfrage des innerstädtischen Verkehrs, des Pendlerverkehrs sowie des Durchgangsverkehrs realistisch auf die Straßen im Stadtgebiet zu

verteilen und darzustellen. So können Problemstellen identifiziert, Lösungsoptionen überprüft und konzeptionelle Ideen auf ihre Auswirkungen im Meerbuscher Verkehrsgeschehen hin überprüft werden. Gleichwohl kann das Verkehrsmodell auch im Nachgang zum Mobilitätskonzept genutzt werden, um die Wirkung einzelner (oder mehrerer) Maßnahmen zu simulieren. Dafür steht es der Stadt weiterhin zur Verfügung.

Die nachfolgend kurz beschriebenen verschiedenen Modell-Outputs zeigen die tagesdurchschnittlichen Kfz-Verkehrslastungen auf den einzelnen Straßen bzw. die Differenzen zwischen Analyse und Prognose.

siehe Anhänge: Karten Modellsimulationen

1 Analysefall

Der Analysefall zeigt die Verteilung der Kfz-Verkehrsmengen (mit Darstellung des Schwerverkehrs) im Meerbuscher Straßennetz für das Jahr 2021 und wurde anhand von Verkehrszählungen aus demselben Jahr überprüft und kalibriert. Weitere Grundlage für den Analysefall ist die Mobilitätsbefragung „SrV – Mobilität in Städten“ (System repräsentativer Verkehrsbefragung) der TU Dresden von 2018. Aus dieser stammen grundlegende Strukturdaten (z. B. der Meerbuscher Modal Split, tägliche Wege pro Person, Pkw-Verfügbarkeit, etc.), die mit vielen weiteren Daten (z. B. Bevölkerungsdaten, Daten zu Schulen, Kitas, Arbeitgebern, etc.) verschnitten werden.

¹ In den Differenzplots sind die Veränderungen des Schwerverkehrs nicht dargestellt, da diese in der Regel so gering sind, dass eine Darstellung dem makroskopischen Ansatz des Modells nicht

2.1a Prognose-Null-Fall ohne K9n: Verkehrsmengen

Der Prognose-Null-Fall ohne K9n zeigt die Verteilung der Kfz-Verkehrsmengen (mit Darstellung des Schwerverkehrs) im Meerbuscher Straßennetz für das Jahr 2035 unter Annahme einer Fortschreibung derzeit bestehender deutschlandweiter Verkehrstrends (z. B. hinsichtlich Pendlerverkehr, Durchgangsverkehr) und der Berücksichtigung der kommunalen Mobilitätstrends in Meerbusch. Des Weiteren sind städtebauliche Entwicklungen (z. B. Kalverdonk, Gewerbegebietsentwicklung Strümp, weitere auch kleinteilige Siedlungsentwicklungen und die Schließung von Baulücken) sowie infrastrukturelle Verkehrsprojekte (z. B. Umgestaltung der Verkehrsführung am Osterather Bahnhof, Umgestaltung des Knotenpunkts Haus Meer) in den Prognose-Null-Fall eingeflossen. Ein Bau der K9n ist im Prognose-Null-Fall ohne K9n nicht berücksichtigt.

2.1b Prognose-Null-Fall mit K9n: Verkehrsmengen

Der Prognose-Null-Fall mit K9n weist dieselben Parameter auf wie der Prognose-Null-Fall ohne K9n. Der entscheidende Unterschied ist die Berücksichtigung des Baus der K9n.

2.2a Prognose-Null-Fall ohne Kn9: Differenz Analysefall zu Prognose-Null-Fall

Diese Darstellung zeigt die Veränderungen der Kfz-Verkehrsmengen zwischen Analysefall und Prognose-Null-Fall ohne K9n¹. Anhand der grünen bzw. roten Darstellungen wird ersichtlich, in welchen Bereichen des Straßennetzes es zu

gerecht werden würde. Grundsätzlich kann auch hier eine Verlagerung der Schwerverkehre auf die Autobahnen festgestellt werden.

Erhöhungen der Verkehrsmengen (rot) bzw. zu Entlastungen (grün) kommt. Gesamtstädtisch wird im Prognose-Null-Fall ohne K9n vor allem deutlich, dass es durch die zugrunde liegenden Rahmenbedingungen (verkehrliche Trends, Mobilitätsverhalten der Meerbuscher Bevölkerung, städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungen) zumeist zu leichten Erhöhungen der Verkehrsbelastung kommt. Ein Großteil dieser Erhöhungen findet auf den Autobahnen statt. Die Erhöhungen im Bereich des Osterather Bahnhofs resultieren daraus, dass dies neu angelegte Straßen sind und stellen die Grundbelastung dieser Straßen dar.

2.2b Prognose-Null-Fall mit K9n: Differenz Analysefall zu Prognose-Null-Fall

Diese Darstellung zeigt die Veränderungen der Kfz-Verkehrsmengen zwischen Analysefall und Prognose-Null-Fall mit K9n. Anhand der grünen bzw. roten Darstellungen wird ersichtlich, in welchen Bereichen des Straßennetzes es zu Erhöhungen der Verkehrsmengen (rot) bzw. zu Entlastungen (grün) kommt. Auch der Prognose-Null-Fall mit K9n zeigt, dass es durch die zugrunde liegenden Rahmenbedingungen (verkehrliche Trends, Mobilitätsverhalten der Meerbuscher Bevölkerung, städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungen) gesamtstädtisch zu leichten Erhöhungen der Verkehrsbelastung kommt.

2.3 Prognose-Null-Fall: Differenz durch K9n

Diese Darstellung ermöglicht einen detaillierten Blick auf die Verlagerungen, die sich durch den Bau der K9n ergeben würden. Dazu sind die beiden Prognose-Null-Fälle mit bzw. ohne K9n miteinander verglichen worden. Es zeigen sich Entlastungen im Bereich der Strümper Straße, dem Winklerweg und der Meerbuscher Straße sowie außerdem auf dem Autobahnteilstück zwischen

Kreuz Kaarst und Kreuz Meerbusch. Letzteres bedeutet, dass Verkehre, die ohne K9n auf der Autobahn verkehren, nun innerstädtisch im Bereich der K9n unterwegs sind. Mehr Verkehr entsteht im Bereich der neu gebauten Abschnitte der K9n und der dadurch entstehenden innerstädtischen Ost-West-Verbindung.

3.1a Prognose-Mit-Fall ohne K9n

Der Prognose-Mit-Fall ohne K9n zeigt die Verteilung der Kfz-Verkehrsmengen (mit Darstellung des Schwerverkehrs) im Meerbuscher Straßennetz für das Jahr 2035 unter Berücksichtigung der im Prognose-Null-Fall angenommenen Rahmenbedingungen (verkehrliche Trends, Mobilitätsverhalten der Meerbuscher Bevölkerung, städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungen) und unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Meerbuscher Mobilitätskonzepts. Neben den infrastrukturellen und verkehrslenkenden Maßnahmen sind auch die „weichen“ Maßnahmen über gutachterliche Annahmen zu deren Verlagerungspotenzial einbezogen. Ein Bau der K9n ist im Prognose-Mit-Fall ohne K9n nicht berücksichtigt.

3.1b Prognose-Mit-Fall mit K9n

Der Prognose-Mit-Fall mit K9n weist dieselben Parameter auf wie der Prognose-Mit-Fall ohne K9n. Der entscheidende Unterschied ist die Berücksichtigung des Baus der K9n.

3.2a Prognose-Mit-Fall ohne K9n: Differenz Analysefall zu Prognose-Mit-Fall

Diese Darstellung zeigt die Veränderungen der Kfz-Verkehrsmengen zwischen Analysefall und Prognose-Mit-Fall ohne K9n. Anhand der grünen bzw. roten Darstellungen wird ersichtlich, in welchen Bereichen des Straßennetzes es zu Erhöhungen der Verkehrsmengen (rot) bzw. zu Entlastungen (grün) kommt. Gesamtstädtisch zeigen sich im Prognose-Mit-Fall ohne K9n vor allem innerstädtisch deutliche Reduzierungen der Kfz-Verkehrsmengen. Insbesondere Buderich wird erheblich entlastet. Dies liegt vor allem an weniger Durchgangsverkehr durch den Stadtteil, da diese auf die Autobahn verlagert werden können. Mehrbelastungen werden vor allem auf den Autobahnen ersichtlich und betreffen ansonsten neben der Osterather Ortsumfahrung wenige Teilbereiche (z. B. in Strümp oder Lank-Latum). Die Erhöhungen im Bereich des Osterather Bahnhofs resultieren daraus, dass dies neu angelegte Straßen sind und stellen die Grundbelastung dieser Straßen dar. In diesem Bereich ist die Hoterheide zu beachten, da sich durch Geschwindigkeitsreduzierungen und die neue umwegigere Führung über den Kreisverkehr am Osterather Bahnhof hier deutliche Mehrbelastungen einstellen.

3.2b Prognose-Mit-Fall mit K9n: Differenz Analysefall zu Prognose-Mit-Fall

Diese Darstellung zeigt die Veränderungen der Kfz-Verkehrsmengen zwischen Analysefall und Prognose-Mit-Fall mit K9n. Anhand der grünen bzw. roten Darstellungen wird ersichtlich, in welchen Bereichen des Straßennetzes es zu Erhöhungen der Verkehrsmengen (rot) bzw. zu Entlastungen (grün) kommt. Gesamtstädtisch zeigen sich im Prognose-Mit-Fall mit K9n sehr ähnliche Entwicklungen der innerstädtischen Verkehrsbelastungen wie auch im Prognose-Mit-Fall ohne K9n.

3.3 Prognose-Mit-Fall: Differenz Verlagerung durch K9n

Diese Darstellung ermöglicht einen detaillierten Blick auf die Verlagerungen, die sich durch den Bau der K9n ergeben würden. Dazu sind die beiden Prognose-Mit-Fälle mit bzw. ohne K9n miteinander verglichen worden. Es zeigen sich Entlastungen im Bereich der Strümpfer Straße, dem Winklerweg und der Meerbuscher Straße. Des Weiteren werden Entlastungen auf der Xantener Straße nördlich von Strümp sowie auf der Moerser Straße südlich von Strümp ersichtlich und es kommt zu Entlastungen auf dem Autobahnteilstück zwischen Kreuz Kaarst und Kreuz Meerbusch. Letzteres bedeutet, dass Verkehre, die ohne K9n auf der Autobahn verkehren nun innerstädtisch im Bereich der K9n unterwegs sind. Mehr Verkehr entsteht im Bereich der neu gebauten Abschnitte der K9n und der dadurch entstehenden innerstädtischen Ost-West-Verbindung. Des Weiteren wird die Straße Am Strümpfer Busch vermehrt befahren.

Fazit zur Modellwirkung

Insgesamt zeigen die Modellsimulationen, dass die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts dazu führen, den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet, insbesondere an sensiblen Stellen, signifikant zu verringern (entweder durch Umleitung oder durch Verlagerungen hin zum Umweltverbund). Ohne Mobilitätskonzept ist bis 2035 mit einer leichten Kfz-Verkehrszunahme zu rechnen. Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann die Kfz-Verkehrsbelastung stellenweise signifikant reduziert werden. Dies betrifft insbesondere auch die Hauptverkehrsstraßen in den Ortsdurchfahrten, wodurch die Menschen dort sowie der Fuß- und Radverkehr vom Kfz-Verkehr entlastet werden können; auch auf den Busverkehr kann dies positive Auswirkungen haben. Ebenso werden zum Teil auch

sensible Straßen im (künftigen) Nebennetz entlastet. Verkehrszunahmen an einzelnen Stellen sind im niedrigen und verträglichen Bereich einzustufen. Im Zweifel kann durch kleinere Maßnahmen, die den Widerstand etwas erhöhen, gegengesteuert werden. Die größeren Zunahmen in Osterath am Bahnhof sowie ggf. durch die K9n ergeben sich aus dem Straßenneubau in diesem Bereich. Insgesamt ergeben sich gewünschte Verkehrsverlagerungen auf die übergeordneten Straßen, insbesondere die Autobahnen BAB 44 und BAB 57, ebenso auf die Ortsumfahrung Osterath.

5.2 Grundlegende Auswirkungen des Mobilitätskonzepts auf die Verkehrssituation in Meerbusch

Mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts werden sich auch Veränderungen in Meerbusch einstellen. Verbesserungen auf der einen Seite können entsprechende Einschränkungen auf der anderen Seite bedeuten, insbesondere dann, wenn der Platz begrenzt und nicht erweiterbar ist, was in gewachsenen Stadträumen in der Regel der Fall ist. So gehen viele Maßnahmen, die die Förderung des Fuß- und vor allem des Radverkehrs bedeuten, mit einer Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs einher, beispielsweise durch geringere Geschwindigkeiten, geringere Fahrbahnbreiten (im Nebennetz) oder ein stärkeres Miteinander und mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Zu den bedeutendsten Auswirkungen wird weiterhin ein geringeres Angebot an öffentlichem Parkraum in den Straßenräumen gehören. Dies kann im Rahmen

des Mobilitätskonzepts anlassbezogen zurückgenommen werden, insofern dies für die Umsetzung von Rad- oder Fußverkehrsmaßnahmen erforderlich ist. Beispielhaft zu nennen ist die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen (Maßnahme B3), die das Parken auf der Fahrbahn in diesen Straßen unter Umständen nicht mehr ermöglicht. Diese Auswirkungen des Mobilitätskonzepts entsprechen jedoch der grundsätzlichen Zielsetzungen und sind ferner notwendig, um eine signifikante Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund zu erreichen. Die Praxis zeigt, dass eine reine Angebotsplanung die Ziele nicht erreichen lässt – ein Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen wird dafür notwendig sein. Für das Mobilitätskonzept gilt, dass eine Einschränkung auf der einen Seite immer mit einer Verbesserung auf der anderen Seite einhergehen soll.

Zu guter Letzt bedeuten infrastrukturelle Maßnahmen zunächst auch weitere Baustellen und gegebenenfalls temporäre Verkehrseinschränkungen.

5.3 Personalbedarf zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Nach der Erarbeitung und dem Beschluss des Mobilitätskonzepts beginnt die Arbeit zur Umsetzung. Die Ziele sind gesetzt, die Maßnahmen formuliert und ein Umsetzungsfahrplan auf den Weg gebracht. Nun steht die Stadt, insbesondere die Fachverwaltung, vor großen Aufgaben und Herausforderungen. Diese können vielfältig sein. Häufig – und immer mehr – fehlt es neben finanziellen Spielräumen insbesondere am Personal, das die Umsetzung koordiniert, abstimmt, im Detail plant und letztlich ausführt. So ist es gegebenenfalls

erforderlich, Aufgaben neu zu verteilen, neue Teams zu bilden und die Personalressourcen durch neue Stellen zu erweitern.

Das Mobilitätskonzept stellt auf mehreren Ebenen besondere und teils neue Anforderungen an die Verwaltung. So bedarf es grundsätzlich einer laufenden Koordination und Begleitung des Mobilitätskonzepts in seiner Umsetzungs- und Evaluationsphase. Dies ist eine interdisziplinäre Aufgabe der Mobilitäts- bzw. Verkehrsplanung, die vor allem Aufwand im Bereich der Abstimmung (z. B. zwischen verschiedenen Fachstellen innerhalb der Verwaltung, mit der Politik, mit externen Gutachtern und Planer:innen, aber auch nach außen mit wichtigen Akteuren, Gremienarbeit, auch regional) und der Aktivierung (z. B. Einleitung der Umsetzung von Maßnahmen, auch politisch; Zusammenbringen von Akteuren, Fördermittelakquise, interkommunale Zusammenarbeit) erfordert. Im Bereich der Mobilitätsplanung kann es sinnvoll sein, auch weitere Aufgaben auf unterschiedliche Personen mit entsprechend individueller fachlicher Expertise zu verteilen. Dies kann beispielsweise Themenbereiche wie die Schnittstellen zur Stadtplanung und Bauordnung, zur Digitalisierung, zum Thema vernetzte Mobilität (Mobilstationen, Sharing Mobility) oder das Mobilitätsmanagement umfassen. Prinzipiell ist zu unterscheiden zwischen der strategischen Mobilitätsplanung und der baulichen Mobilitätsplanung. Während die strategische Mobilitätsplanung die vorbereitenden, koordinatorischen und übergeordneten Themen bearbeitet, setzt die bauliche Mobilitätsplanung die konkreten Maßnahmen entsprechend den Leistungsphasen der HOAI

(Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bauausführung, etc.) um.

In Meerbusch wird die strategische Mobilitätsplanung von der Stabstelle Umwelt und Klimaschutz übernommen, welche jedoch auch zahlreiche weitere Aufgaben aus dem Spektrum der nachhaltigen Entwicklung (Klimaschutz und Klimaanpassung, Energiewende, Nachhaltigkeitsstrategie etc.) bearbeitet. So besteht das Risiko, dass das Themenfeld Mobilitätsentwicklung in seiner nun deutlich wachsenden Bedeutung mit der derzeitigen personellen Ausstattung der Stabstelle nicht ausreichend abgedeckt werden kann. Der Arbeitsumfang der Wahrnehmung aller vorbereitenden planerischen und koordinatorischen Aufgaben rund um das Mobilitätskonzept wird mit mindestens einer halben Vollzeitstelle eingeschätzt. Sind vertiefende inhaltliche Aufgaben (z. B. die eines:r Mobilitätsmanager:in) zu übernehmen, wächst der Umfang auf ca. ein bis zwei Vollzeitstellen. Weiterhin sollte laut einer Untersuchung des Bundes etwa mit einer Personalstelle je 100.000 Einwohner:innen für die konzeptionelle Radverkehrsförderung kalkuliert werden.² In etwas geringerem Umfang kann entsprechender Personalbedarf für die konzeptionelle Fußverkehrsförderung sowie die konzeptionelle Planung von ÖPNV und Sharing Mobility ergänzt werden. In der Summe würde sich ein Team der strategischen Mobilitätsplanung in Meerbusch so aus etwa drei bis vier Vollzeitpersonalstellen zusammensetzen.

² vgl. BMVDI (Hrsg.) 2019: Finanzierung des Radverkehrs bis 2030 (https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/StV/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs-finanzierung-radverkehr-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile)

Besonders in der dann vertiefenden und umsetzenden, baulichen Mobilitätsplanung werden fachbezogen weitere Personalressourcen erforderlich, um die skizzierten Ansätze und Vorschläge in den weiteren Phasen der Planung und Umsetzung (u. a. Detail-, Ausführungs-, Genehmigungsplanung, Bauüberwachung, Instandhaltung und Pflege) zu bearbeiten. Dies betrifft vor allem infrastrukturelle Maßnahmen im Straßenraum, die sowohl derzeit mit der bestehenden Expertise und Struktur im Fachbereich Straßen und Kanäle bearbeitet werden, aber auch hier aufgrund neuer Aufgaben (strukturelle Fußverkehrsplanung, intensivere Radverkehrsplanung) zusätzliche Ressourcen erforderlich machen. Die umfangreichen Maßnahmen werden, zusätzlich zum laufenden „Tagesgeschäft“, sicher nicht mit der bestehenden Personalstärke (derzeit eine Stelle) abgedeckt werden können. Insbesondere im Bereich der Fuß- und Radverkehrsplanung erfordert das Mobilitätskonzept, die Personalressourcen bedarfsgemäß aufzustocken. Die Praxis zeigt, dass gerade in der Radwegeplanung der Planungsaufwand in Relation zu den eingesetzten finanziellen Mitteln sehr hoch ist. So erzeugen z.B. kostengünstige Markierungsmaßnahmen trotzdem einen sehr hohen Planungsaufwand. Zudem sollte das Stellenverhältnis zwischen strategischer Mobilitätsplanung und baulicher Mobilitätsplanung (mindestens 1:2) berücksichtigt werden. Nur so können die strategischen Planungen auch planerisch weitergeführt und baulich umgesetzt werden. Bei diesem Verhältnis werden bereits mögliche Vergaben an externe Planungsbüros berücksichtigt.

Darüber hinaus kann im Kontext bestimmter Maßnahmen weiterer Personalbedarf in sachberührten Ämtern und Abteilungen entstehen bspw. im Bereich der Verkehrsbehörde (Parkleitsystem, Umgestaltungen von Signalprogrammen, ÖPNV Beschleunigung, Konzepte und Anordnung der

Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung, Sondergenehmigungen neuer Mobilitätsangebote), des Straßenbaus (Kreisverkehre, Straßenumgestaltungen), der Verkehrsüberwachung und im Ordnungsdienst (Kontrolle der Parkregelungen) oder bei der Wirtschaftsförderung.

5.4 Finanzierung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts

Die für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts erforderlichen Finanzmittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Stadt Meerbusch, sondern auch aus Fördertöpfen bzw. Zuweisungen seitens des Bundes und des Landes zusammen. Diese sind essenziell, um viele Projekte zu finanzieren. Für viele Maßnahmen insbesondere im Bereich der Nahmobilität, aber auch z. B. der Digitalisierung des Verkehrs oder weitere sachbezogene Förderkulissen (z. B. Städtebauförderung) bestehen derzeit relativ umfangreiche Möglichkeiten der Förderung. Hier ist zu erwarten, dass viele Maßnahmen zu hohen Sätzen förderfähig sind. Es ist zudem davon auszugehen, dass dies entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen von Bund, Land und EU z. B. hinsichtlich des Klimaschutzes auch in den kommenden Jahren der Fall sein wird. Jedoch ist die Fördermittelbereitstellung auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage über die nächsten etwa 15 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Dies gilt ebenso für die Haushaltslage der Stadt Meerbusch. Dies ist bei der sukzessiven Umsetzung des Mobilitätskonzept über die anvisierte Laufzeit zu beachten. Wo möglich, sind etwaige Kostenauswirkungen jedoch bereits in den Maßnahmen angemerkt. Für die

Radverkehrsförderung (investive und nicht-investive Maßnahmen) sollte die Stadt Meerbusch anstreben, jährlich mindestens 15-18 Euro je Einwohner:in bereitzustellen. Dies entspricht etwa der empfohlenen Größenordnung des Nationalen Radverkehrsplans 2020³.

Folgende Förderprogramme kommen aktuell schwerpunktmäßig zur Finanzierung in Betracht (Auswahl):

Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (aktuelle Laufzeit bis 31.12.2024)
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (aktuelle Laufzeit bis 31.12.2024)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (aktuelle Laufzeit bis 31.12.2024)

Schwerpunkt Mobilstationen, Mobilitätsmanagement, City-Logistik/Wirtschaftsverkehre, Digitalisierung:

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (aktuelle Laufzeit bis 31.12.2027)
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (aktuelle Laufzeit bis 30.06.2027)

- Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (aktuelle Laufzeit bis 30.06.2024)

Schwerpunkt ÖPNV:

- Zuwendungen gemäß ÖPNVG NRW (§§ 12, 13)

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW stellt über www.foerderfinder.nrw.de einen Förderfinder bereit, der mögliche passende Förderprogramme für unterschiedliche Maßnahmen aufzeigt.

Davon abgesehen liegen bei einzelnen Maßnahmen die Zuständigkeiten und somit entsprechende Bau- und Finanzierungslasten nicht bei der Stadt Meerbusch, sondern bei Dritten, beispielsweise beim Land NRW oder dem Rhein-Kreis Neuss. Dies bezieht sich vor allem an Maßnahmen an Landes- oder Kreisstraßen, wobei in Einzelfällen auch hier die Finanzierungslast zu klären ist. Dies betrifft z. B. die Maßnahmen D1.3 und D1.4 (Maßnahmen an Ortsein- und -durchfahrten bzw. den Bau von Kreisverkehrsplätzen) oder auch Maßnahmen im Radverkehrsbereich (z. B. B2.2-B2.5).

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass bei bzw. durch bestimmte Maßnahmen zumindest anteilig eine Gegenfinanzierung erfolgen kann. Einnahmeseitig können bspw. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder die Nutzerfinanzierung z. B. von Sharing Mobility anteilig zur Refinanzierung beitragen. In Bezug auf den ÖPNV ist darauf hinzuweisen, dass der Finanzierungsrahmen ausgelöst durch das Deutschlandticket aktuell gesamthaft überprüft wird.

³ Einstufung der Stadt Meerbusch als „Aufsteiger“-Kommune (bei den möglichen Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“), vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 63

Sicher ist, dass höhere Mittel (investiv wie konsumtiv) seitens des Landes und des Bundes bereitgestellt werden müssen, um die erwünschte Vereinfachung, Vergünstigung und Leistungsausweitung zu finanzieren. Weder die Kommunen noch die Nutzer:innen können dies leisten.

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Finanzierung und ggf. Förderung von Maßnahmen einzelfallabhängig ist und zum derzeitigen Zeitpunkt die finanziellen Auswirkungen einzelner Maßnahmen für die Stadt Meerbusch nicht verlässlich beziffert werden können. Auch deshalb ist die weitergehende Prüfung und Beschließung der Umsetzung einzelner, vor allem umfangreicherer, Maßnahmen notwendig.

6 Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept 2035+ hat die Stadt Meerbusch ihre mobilitätsbezogenen Ziele für die nächsten 15+ Jahre gesetzt. Das Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Meerbusch weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, die Erreichung bzw. Verfolgung der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden.

Bei der Evaluation ist zwischen der **Wirkungsevaluation** und der **Umsetzungsevaluation** zu unterscheiden. Im Rahmen der Wirkungsevaluation werden Veränderungen im Verkehrsgeschehen und Mobilitätsverhalten mittels messbarer Indikatoren erfasst. Im Rahmen einer Umsetzungsevaluation wird der Fortschritt der Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts aufgezeigt.

Wirkungsevaluation

Als Hilfestellung für die empfohlene Wirkungsevaluation werden neben den Wirkungs- und Umsetzungszielen weitere mögliche Indikatoren dargestellt. Diese Indikatoren sind in der nachstehenden Tabelle in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen

sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-) Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Stadt Meerbusch als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (siehe unten: Evaluationsberichte) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zusätzlich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2028 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein.

Auch, wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der

Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen (vgl. 5 Wirkungen und Auswirkungen des Mobilitätskonzept). Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzeptes erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren

(alle 1-2 Jahre)

Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebauten Querungen oder ÖPNV-Haltestellen)

Entwicklung der Verunglücktenzahlen (inkl. Schwere) und Unfälle mit Sachschaden

Anzahl der intermodalen Schnittstellen (Mobilstationen)

Anzahl von Lieferzonen in der Innenstadt

Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen

Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet

Anzahl/Anteil elektrisch betriebener Linienbusse

V85-Geschwindigkeiten

Fahrgastzahlen ÖPNV (differenziert nach Bus und Bahn)

ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit)

Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen (z. B. im Rahmen allgemeiner Verkehrszählungen oder durch Radzählstellen)

Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests

Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr

Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)

Anzahl und Nutzungsgrad von Sharingangeboten (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing)

Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 3-5 Jahre)

Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)

Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)

Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre

Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)

Entwicklung der Parkraumauslastung in den Zentren

Belegungsgrad von Radabstellanlagen, v.a. in den Zentren und wichtigen ÖPNV-Haltestellen

Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement

ÖPNV-Erschließungsgrad bzw. Erfassung des Mobilitätsangebots von neu entwickelten Wohngebieten (300m-Radien)

Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insb. indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5 Jahre)

Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten)
umfangreiche Straßenverkehrszählungen (Kfz und Rad), auch zur Kalibrierung des Verkehrsmodells

Umsetzungsevaluation

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System erfolgen, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt / es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde negativ geprüft und wird nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der zuständige politische Ausschuss sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2028) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind bzw. mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dargestellt werden (siehe Umsetzungsevaluation). Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Meerbusch (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation:

Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung

- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzeptes (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes).

7 Fazit und Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept 2035+ liegt der Stadt Meerbusch ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Mobilitätsplanung und die Entwicklung des Verkehrs und des öffentlichen Raums in Meerbusch vor. Dieses Konzept ist seit Projektbeginn im stetigen Dialog mit Stadtgesellschaft und Politik erarbeitet worden und gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 10 bis 15 Jahre vor, koordiniert zukünftige Aufgaben, gibt Einschätzungen zur Umsetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen bzw. Handlungsansätzen.

Schwerpunkt ist die Förderung des Umweltverbunds mit dem Ziel, den Klimaschutz in Meerbusch voranzubringen. Zugleich ist die Erreichbarkeit als Wohn- und Arbeitsort aufrechtzuerhalten, soziale Gerechtigkeit und Zugang zu einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität für alle sind sicherzustellen.

Die Maßnahmen setzen vor allem auf einen deutlichen Ausbau des Umweltverbunds durch den deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur und des ÖPNV sowie die Schaffung einer stärkeren Verknüpfung der Verkehrsarten. Weiter wird auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und des öffentlichen Raums abgezielt. Dies wird sich neben dem Verkehrsgeschehen auch positiv auf das weitere Image der Stadt auswirken und dazu beitragen, ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort zu bleiben sowie sich weiterzuentwickeln.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt auf dem Mobilitätsmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit. Sie sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit attraktiver Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern insbesondere mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Das Mobilitätskonzept enthält eine Vielzahl an Maßnahmen, die die unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehrsarten, Verkehrszwecke und Verkehrsrelationen berücksichtigen. Viele Maßnahmen bauen aufeinander auf und sind voneinander abhängig; die Umsetzung möglichst aller Ansätze unter Beachtung des Gesamtzusammenhangs ist daher umso wichtiger. Die volle Wirkung entfaltet das Konzept erst bei integrierter und möglichst zusammenhängender Umsetzung von Maßnahmen.

Dabei ist stets zu beachten, dass das Mobilitätskonzept nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das stur abzuarbeiten ist. Vielmehr ist der Maßnahmenpool flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z. B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürger:innenschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder (oder zukünftig neu ermittelten Handlungsfelder) integriert und das Mobilitätskonzept so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können durchaus auch bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Aspekte ergänzt werden.

Trotz aller Flexibilität des Konzepts, ist die Maßnahmenumsetzung immer an den beschlossenen Zielen zu orientieren. Die Gesamtkonzeption ist keine wahllose Zusammenstellung potenzieller Maßnahmen, sondern bilden ein Geflecht, in dem die verschiedenen Stränge ineinandergreifen, um den Rahmen der beschlossenen Ziele zu erreichen.

Mit Fertigstellung des Mobilitätskonzepts hat der Prozess erst begonnen, denn dann startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten, konsequenten und oft auch mutigen Realisierung. Die Arbeiten zum Konzept werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die enthaltenen Maßnahmenvorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder zumindest einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich auch stärker diskutierte Maßnahmen zum Vorteil aller entwickeln und somit rasch weitere Unterstützung für Folgemaßnahmen erzeugen können. Zuletzt sind die im Mobilitätskonzept enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie werden die Entwicklung der Stadt Meerbusch mitprägen und basieren auf dem gemeinsamen Zusammenwirken aller Akteure in der Stadt.

8 Quellen

FGSV: Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. Köln, 2021

Leerkamp: Ansätze für die Mobilitäts- und Energiewende im städtischen Güterverkehr. Wien, 2021

Wittenbrink, Leerkamp, Holthaus: Städtisches Güterverkehrskonzept Basel – Schlussbericht. Basel, 2016

AGORA Verkehrswende: Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Auflage. 2018

9 Anhang

Nr.	Titel der Maßnahme	Fertigstellung bis		Zielbezug				Beitrag zur Zielerreichung	Wirkungsgrad Modell	Kostenschätzung	Fremdfinanzierung / Förderung	Aufwand/ Komplexität	Priorität Punkte	Priorität	Nr.		
A1	Attraktive Fußwegeverbindungen in die Zentren													A1			
A1.1	Zentrum Büderich	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	21	hoch	A1.1	
A1.2	Zentrum Osterath	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	21	hoch	A1.2	
A1.3	Zentrum Lank-Latum	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	21	hoch	A1.3	
A1.4	Zentrum Strümp	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	18	durchschnittlich	A1.4	
A2	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von verkehrlichen und räumlichen Barrieren													A2			
A2.1	Bessere Querung von Hauptverkehrsstraßen	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	20	hoch	A2.1	
A2.2	Bessere Querung von Bahntrassen, Autobahnen und sonstigen Strukturen	nach 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	mittel	wahrscheinlich	hoch	11	gering	A2.2	
A3	Fußverkehrsfreundliche Anpassung von Knotenpunkten	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	hoch	mittel	möglich	hoch	24	hoch	A3	
A4	Weitere Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	hoch	hoch	möglich	durchschnittlich	24	hoch	A4	
A5	Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Meerbuscher Stadtteilzentren													A5			
A5.1	Büderich: Aufwertung der Dorfstraße und des Dr. Franz-Schütz-Platzes	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	hoch	sehr hoch	hoch	sehr hoch	wahrscheinlich	sehr hoch	22	hoch	A5.1	
A5.2	Osterath: Aufwertung der Meerbuscher Straße / Hochstraße	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	gering	20	hoch	A5.2
A5.3	Lank-Latum: Aufwertung der Hauptstraße und bessere Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	gering	möglich	durchschnittlich	19	durchschnittlich	A5.3
A5.4	Strümp: Aufwertung des Stadtteilzentrums Buschstraße	nach 2030	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	hoch	14	gering	A5.4
A6	Programm "Barrierefreies Meerbusch"	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	hoch	hoch	hoch	hoch	hoher Anteil wahrscheinl	durchschnittlich	18	durchschnittlich	A6	
A7	Aufbau eines Wegweisungssystems für den Fußverkehr	bis 2030	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	17	durchschnittlich	A7
A8	Abbau von Ansträumen und Gefahrenstellen	Daueraufgabe	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	gering	ggf. möglich	durchschnittlich	19	durchschnittlich	A8
A9	Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt: Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum	Daueraufgabe	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	17	durchschnittlich	A9
B1	Planung und Realisierung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten													B1			
B1.1	Radschnellverbindung Krefeld - Osterath - Büderich - Düsseldorf	bis 2030	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	sehr hoch	hoch	hoch	hoher Anteil wahrscheinl	sehr hoch	23	hoch	B1.1	
B1.2	Radschnellverbindung/Radvorrangroute KRE-Uerdingen – Lank – Strümp – Büderich – Düsseldorf	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	hoch	gering	hoch	hoch	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	sehr hoch	23	hoch	B1.2	
B2	Verbesserung der Verbindung zwischen den Ortsteilen sowie mit angrenzenden Kommunen													B2			
B2.1	Radverbindung Büderich – Düsseldorf Nord: Neue Rheinbrücke im Rahmen des Stadtbahnbaus U81	nach 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	mittel	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	17	durchschnittlich	B2.1	
B2.2	Ausbau der Radverbindung Büderich – Neuss	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	wahrscheinlich	hoch	20	hoch	B2.2	
B2.3	Ausbau der Radverbindung Büderich – Kaarst	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	17	durchschnittlich	B2.3	
B2.4	Ausbau der Radverbindung Osterath – Kaarst	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	17	durchschnittlich	B2.4	
B2.5	Ausbau der Radverbindung Osterath – Willich	bis 2030	hoch	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	wahrscheinlich	hoch	17	durchschnittlich	B2.5	
B2.6	Verbesserung der Anbindung von Bösinghoven	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	16	durchschnittlich	B2.6	
B2.7	Rad- und Fußwegeführung entlang des Rheindeichs	bis einschl. 2025	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	19	durchschnittlich	B2.7	
B3	Aufbau eines Fahrradstraßen-Netzes als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen													B3			
B3.1	Fahradstraßen in Büderich	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	26	sehr hoch	B3.1	
B3.2	Fahradstraßen in Osterath, Bösinghoven und Strümp	bis einschl. 2025	hoch	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	sehr hoch	hoch	mittel	wahrscheinlich	hoch	27	sehr hoch	B3.2	
B3.3	Fahradstraßen in Lank-Latum	bis einschl. 2025	durchschnittlich	hoch	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	hoch	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	27	sehr hoch	B3.3	
B4	Optimierung von Radverkehrsführungen													B4			
B4.1	Überprüfung von Radwegebenutzungspflichten	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	18	durchschnittlich	B4.1	
B4.2	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	ggf. möglich	gering	22	hoch	B4.2	
B4.3	Überprüfung der Breiten im Seitenraum und bessere Abgrenzung zum Fußverkehr	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	18	durchschnittlich	B4.3	
B5	Radverkehrsfreundliche Optimierung von Knotenpunkten													B5			
B5.1	Prüfung der Einführung einer eigenen Signalisierung mit Grün-Vorlaufzeit	bis 2030	durchschnittlich	hoch	gering	durchschnittlich	gering	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	21	hoch	B5.1	
B5.2	Einrichtung von sicheren Linksabbiegemöglichkeiten	bis 2030	gering	hoch	gering	gering	gering	hoch	hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	durchschnittlich	20	hoch	B5.2	
B5.3	Einführung des Grünpfeilschilds für den Radverkehr	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	möglich	gering	22	hoch	B5.3	
B5.4	Fortführung der Rotmarkierung von Radverkehrsfurten	bis einschl. 2025	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	möglich	gering	19	durchschnittlich	B5.4	
B5.5	Einsatz von Haltegriffen an Knotenpunkten	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	möglich	gering	18	durchschnittlich	B5.5	
B6	Ausbau von Radabstellanlagen	bis 2030	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	sehr hoch	gering	hoch	wahrscheinlich	durchschnittlich	20	hoch	B6	
B7	Erhöhung des Komforts und des Servicelevels im Radverkehr													B7			
B7.1	Zuverlässige Instandhaltung, Pflege und Winterdienst	Daueraufgabe	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	nein	durchschnittlich	17	durchschnittlich	B7.1	
B7.2	Sichere Baustellenführung	Daueraufgabe	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	nein	durchschnittlich	19	durchschnittlich	B7.2	
B7.3	Beleuchtung von Radverkehrsanlagen	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	hoch	15	durchschnittlich	B7.3	
B7.4	Aufbau von Reparaturstationen im Stadtgebiet	bis 2030	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	gering	gering	gering	ggf. möglich	gering	18	durchschnittlich	B7.4	
C1	Sicherung und Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr													C1			
C1.1	Angebotsverbesserung auf der K-Bahn	bis 2030	hoch	hoch	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	sehr hoch	durchschnittlich	hoch	ggf. möglich (Fahrgeldm	hoch	21	hoch	C1.1	
C1.2	Schaffung bzw. Sicherung eines hochwertigen Busverkehrsangebots	bis einschl. 2025	durchschnittlich	hoch	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	mittel	ggf. möglich (Fahrgeldm	gering	23	hoch	C1.2	
C2	Schaffung neuer und besserer Verbindungen im Busverkehr													C2			
C2.1	Bessere Anbindung des Bahnhof Meerbusch-Osterath sowie des Stadtteils Osterath aus Büderich	bis einschl. 2025	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	gering	hoch	möglich (Fahrgeldm	durchschnittlich	19	durchschnittlich	C2.1	
C2.2	Anbindung Meerbuschs an den Flughafen Düsseldorf	bis einschl. 2025	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	gering	gering	gering	ggf. möglich (Fahrgeldm	durchschnittlich	17	durchschnittlich	C2.2	
C2.3	Bessere Verknüpfung des Bahn- und Busverkehrs	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	durchschnittlich	19	durchschnittlich	C2.3	
C2.4	Einsatz von On-Demand-Verkehren in Meerbusch	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	durchschnittlich	gering	hoch	ggf. möglich	durchschnittlich	15	durchschnittlich	C2.4	
C3	Sicherung der Erschließung und Verbesserung der Haltestellenqualität													C3			
C3.1	Prüfung zusätzlicher Bushaltestellen in Osterath und Strümp	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	hoch	gering	hoch	hoher Anteil wahrscheinl	hoch	16	durchschnittlich	C3.1	
C3.2	Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an Bushaltestellen	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	mittel	wahrscheinlich	gering	16	durchschnittlich	C3.2	
C3.3	Vervollständigung des barrierefreien Haltestellenausbaus	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	mittel	wahrscheinlich	hoch	15	durchschnittlich	C3.3	
C4	Erhöhung der Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs													C4			
C4.1	Beschleunigung an Knotenpunkten	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	mittel	wahrscheinlich	hoch	21	hoch	C4.1	
C4.2	Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps	bis 2030	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	gering	hoch	durchschnittlich	hoch	möglich	durchschnittlich	18	durchschnittlich	C4.2	
C4.3	Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs vom ruhenden Verkehr	bis einschl. 2025	hoch	hoch	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	durchschnittlich	20	hoch	C4.3	
C5	Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet	bis 2030	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	13	gering	C5	
C6	Etablierung von Sharing Mobility in Meerbusch													C6			
C6.1	Einführung eines Lastenrad-Sharing-Systems	bis einschl. 2025	gering	gering	gering	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	mittel	möglich	durchschnittlich	18	durchschnittlich	C6.1	
C6.2	Etablierung von Carsharing-Angeboten	bis 2030	gering	gering	gering	hoch	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	gering	nein	hoch	17	durchschnittlich	C6.2	
C6.3	Etablierung der Meerbuscher Strategie zum Einsatz von E-Scootern	bis einschl. 2025	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	nein	durchschnittlich	17	durchschnittlich	C6.3	
D1	Weiterentwicklung des Meerbuscher Straßennetzes													D1			
D1.1	Überprüfung und Fortschreibung des Vorrangstraßennetzes	bis einschl. 2025	hoch	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	sehr hoch	durchschnittlich	gering	nein	hoch	26	sehr hoch	D1.1	
D1.2	Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	bis 2030	durchschnittlich	gering	gering	gering	durchschnittlich	hoch	sehr hoch	hoch	hoch	nein	durchschnittlich	26	sehr hoch	D1.2	
D1.3	Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten und entlang von Ortsdurchfahrten	nach 2030	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	hoch	wahrscheinlich	durchschnittlich	14	gering	D1.3	
D1.4	Prüfung der Umsetzung weiterer Kreisverkehrsplätze	nach 2030	durchschnittlich	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	gering	sehr hoch	möglich	durchschnittlich	10	gering	D1.4	
D1.5	Optionen zur Verbesserung der Situation der Kaiserswerther Straße	bis 2030	hoch	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	durchschnittlich	gering	sehr hoch	möglich	hoch	12	gering	D1.5	
D2	Strategie für den Umgang mit ruhendem Kfz-Verkehr in Meerbusch													D2			
D2.1	Grundsätze für den Umgang mit dem Parken im öffentlichen Raum	bis einschl. 2025	hoch	gering	gering	gering	gering	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	hoch	möglich	durchschnittlich	22	hoch	D2.1	
D2.2	Digitales Parkleitsystem & digitales Parken	bis 2030	hoch	gering	gering	hoch	gering	gering	gering	gering	hoch	wahrscheinlich	hoch	10	gering	D2.2	
D2.3	Einrichtung von Lade- und Lieferzonen in zentralen Bereichen	bis einschl. 2025	hoch	gering	gering	gering	durchschnittlich	gering	durchschnittlich	gering	ger						

Karten Modellsimulation

