



MOBILITÄTSKONZEPT GEMEINDE RHEURDT

ENDBERICHT

August 2022



Dieses Projekt wurde unter Zusammenarbeit der Gemeinde Rheurdt und der energielenker projects GmbH durchgeführt.

Auftraggeberin

Gemeinde Rheurdt

Rathausstraße 35

47509 Rheurdt

Tel.: +49 2845 9633 0

Ansprechpartner: Hr. Spengel

Auftragnehmerin

energielenker projects GmbH

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: +49 2571 58866 10

Ansprechpartner: Hr. Töns



VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität bewegt uns alle. Sie prägt unser tägliches Leben, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Die Mobilität der Zukunft muss jedoch neu gedacht werden. Der Kampf gegen den Klimawandel aber auch die demographische Entwicklung bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts machen dieses erforderlich. Gleichzeitig soll die Gemeinde Rheurdt attraktiv für alle Menschen bleiben und ein Ort sein, an dem man gerne lebt. Rat und Verwaltung haben sich das Ziel gesetzt, dass sich in Zukunft alle Verkehrsteilnehmenden sicher und gleichberechtigt im öffentlichen Verkehrsraum bewegen können. Möglichst viele Strecken sollen zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus zurückgelegt werden. Wir müssen in absehbarer Zeit den motorisierten Individualverkehr reduzieren und Barrieren auf unseren Straßen, Wegen, Plätzen und vielleicht auch in unseren Köpfen abbauen.

Im nun vorliegenden Mobilitätskonzept werden 22 umsetzungsorientierte Maßnahmen beschrieben, die uns auf dem Weg zur Mobilität der Zukunft helfen werden. Rat und Verwaltung haben nun die Aufgabe, diese in den nächsten Jahren abzuarbeiten.

Um das Konzept erfolgreich umsetzen zu können, bedarf es der Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Rheurdt. Daher wurden diese durch Workshops und anderen Formen der Beteiligung schon in der Erstellungsphase eingebunden. Es waren viele, die sich in der 13-monatigen Projektphase beteiligt und ihre Ideen und Anregungen eingebracht haben: Bürgerinnen und Bürger, die Mitglieder des Beirates für Verkehr, Politikerinnen und Politiker aller Fraktionen, Mitarbeitende der Verwaltung und nicht zuletzt die Mitarbeitenden der energielenker projects GmbH aus Greven, die uns professionell und fachlich versiert auf dem Weg zum nun vorliegenden Mobilitätskonzept begleitet haben. An dieser Stelle möchte ich mich ausdrücklich bei allen Beteiligten für ihre Arbeit, ihre Ideen und Anregungen bedanken.

Gerne nehmen wir noch zusätzlich Ideen im weiteren Umsetzungsprozess auf. Beteiligen Sie sich bitte also weiterhin rege und wenden sich mit Ihren Anregungen gerne an mich. Rheurdt und Schaephuysen sind mit all ihren Ortsteilen Dörfer, in denen wir gemeinsam gerne und zukunftsfähig leben möchten.



Lassen Sie uns zusammen die Mobilitätswende für unsere schöne Gemeinde schaffen!

Ihr



Dirk Ketelaers
-Bürgermeister-

VORWORT.....	III
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	VI
TABELLENVERZEICHNIS.....	VIII
1 EINLEITUNG	1
1.1 AUFGABENSTELLUNG & ZIELSETZUNG	2
1.2 VORGEHENSWEISE.....	5
1.3 PARTIZIPATIONSPROZESS.....	8
2 GRUNDLAGENERMITTLUNG	13
2.1 KOMMUNALE BASIS- & STRUKTURDATEN.....	13
2.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	17
2.3 RELEVANTE GRUNDLAGEN, KONZEPTE & STUDIEN	19
3 BESTANDSANALYSE.....	23
3.1 MOBILITÄTSVERHALTEN UND VERKEHRSMITTELWAHL.....	23
3.2 NICHT-MOTORISIERTER VERKEHR.....	28
3.2.1 Fußverkehr.....	28
3.2.2 Radverkehr.....	38
3.2.3 Unfallanalyse des Fuß- und Radverkehrs	44
3.3 MOTORISIERTER VERKEHR.....	48
3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	48
3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	57
3.4 ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE MOBILITÄT.....	63
3.4.1 PendlerInnen	63
3.4.2 Kinder und Jugendliche.....	65
3.4.3 Mobilitätseingeschränkte Personen	66
3.5 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE.....	71

4	POTENZIALE UND ZIELE	74
4.1	POTENZIALE FUßVERKEHR.....	74
4.2	POTENZIALE RADVERKEHR.....	77
4.3	POTENZIALE ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	80
4.4	POTENZIALE MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	82
4.5	MOBILITÄTSLEITBILD	84
4.6	MAßNAHMENÜBERISCHT	89
5	HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT.....	91
6	EVALUATIONSKONZEPT	95
6.1	ÜBERPRÜFUNG PROJEKT- / UMSETZUNGSFortsCHRITT	95
6.2	ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN FÜR JEDE MAßNAHME	96
7	ZUSAMMENFASSUNG	103
8	QUELLENVERZEICHNIS	105

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland	3
Abbildung 2: Treibhausgas-Emissionen des Personenverkehrs in Deutschland (2019)	3
Abbildung 3: Strategische Herangehensweise innerhalb des Mobilitätskonzeptes	5
Abbildung 4: Projektzeitplan	7
Abbildung 5: Ergebnisse der Workshopphase während der öffentlichen Auftakt-Veranstaltung	10
Abbildung 6: Ergebnisse BürgerInnen Workshop am 24. Mai 2022	11
Abbildung 7: Räumliche Verortung Rheurdt	14
Abbildung 8: Flächennutzung Gemeinde Rheurdt 2019	16
Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 1989 – 2019 Gemeinde Rheurdt	17
Abbildung 10: Gemeindemodellrechnung nach Altersgruppen vom 1.1.2018 – 1.1.2040 für die Gemeinde Rheurdt	18
Abbildung 11: Allgemeine Daten zum Verkehrsverhalten in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion im Überblick	24
Abbildung 12: Modal Split-Daten eines kleinstädtischen dörflichen Raumes einer Stadtregion	25
Abbildung 13: Mobilitätsverhalten multimodaler Untergruppen (in Prozent)	26
Abbildung 14: Mobilitätsverhalten nach Wegezweck	27
Abbildung 15: Durchschnittliche Wegelänge nach Wegezweck	28
Abbildung 16: Mindestbreite Gehweg	29
Abbildung 17: Fußverkehrsinfrastruktur im Ortsteil Rheurdt	30
Abbildung 18: Beeinträchtigungen auf Gehwegen in Wohngebieten des Ortsteils Rheurdt ...	32
Abbildung 19: Aufenthaltsqualität im Ortsteil Rheurdt	33
Abbildung 20: Fußverkehrsinfrastruktur im Ortsteil Schaephuysen	34
Abbildung 21: Querungsmöglichkeiten in Schaephuysen	35
Abbildung 22: Taktile Elemente an Einmündungsbereichen in Schaephuysen	35
Abbildung 23: Aufenthaltsqualität in Schaephuysen	36
Abbildung 24: Wegweiser des Radverkehrsnetzes NRW in Schaephuysen	38
Abbildung 25: Zwischenörtlicher Radweg zwischen Rheurdt und Schaephuysen (Ortsausfahrt Rheurdt)	39
Abbildung 26: Fehlende Einfädelungshilfen für den Radverkehr	40
Abbildung 27: Fahrradabstellanlagen in der Gemeinde Rheurdt	42

Abbildung 28: Beteiligte Verkehrsträger bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Rheurdt (2018-2021).....	44
Abbildung 29: Schäden bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Rheurdt (2018-2021)	45
Abbildung 30: Unfalltypen.....	46
Abbildung 31: Verortung der Verkehrsunfälle nach Unfalltyp in der Gemeinde Rheurdt	47
Abbildung 32: Motorisierungsgrad Rheurdt im Vergleich zu Bundes-, Landes- und Kreisebene	49
Abbildung 33: Neufelder Straße.....	50
Abbildung 34: Klassifiziertes Straßenverkehrsnetz in der Gemeinde Rheurdt.....	51
Abbildung 35: Straßenverkehrsbelastung in der Gemeinde Rheurdt	53
Abbildung 36: Busliniennetz in der Gemeinde Rheurdt	60
Abbildung 37: Pendlerzahlen in der Gemeinde Rheurdt 2019	64
Abbildung 38: Barrierefreie Haltestelle „Rheurdt Holzhauer“	68
Abbildung 39: Potenziale und Ziele im Fußverkehr	76
Abbildung 40: Potenziale und Ziele im Radverkehr	78
Abbildung 41: Potenziale und Ziele im öffentlichen Verkehr.....	81
Abbildung 42: Potenziale und Ziele im Motorisierten Individualverkehr.....	83
Abbildung 43: Mobilitätsleitbild der Gemeinde Rheurdt	84
Abbildung 44: Farbliche Kennzeichnung der Laufzeiten zur Umsetzung der Maßnahmen	92

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes Fußverkehr	37
Tabelle 2: Zusammenfassung der Bestandsaufnahme des Handlungsfeldes Radverkehr.....	43
Tabelle 3: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes öffentlicher Verkehr.....	56
Tabelle 4: Übersicht des Buslinienangebots in der Gemeinde Rheurdt	59
Tabelle 5: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes öffentlicher Verkehr.....	62
Tabelle 6: Ein- und Auspendlerzahlen der Gemeinde Rheurdt in 2019	65
Tabelle 7: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes der zielgruppenspezifischen Mobilität.....	70
Tabelle 8: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	79
Tabelle 9: Gesamtübersicht aller Maßnahmen.....	89
Tabelle 10: Umsetzungsfahrplan der Maßnahmen.....	93
Tabelle 11: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten.....	95
Tabelle 12: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen	99

1 EINLEITUNG

Rund 50 % aller Wege werden in Deutschland derzeit per Pkw zurückgelegt, wobei gleichzeitig eine hohe Abhängigkeit an fossilen Kraftstoffen (94 % am Endenergieverbrauch des Jahres 2018) im Verkehrswesen vorliegt. Die Nutzung eines Pkws erlaubt zwar eine hohe individuelle Flexibilität, sorgt aber neben klimarelevanten Emissionen für weitere negative Folgen, worunter beispielsweise Lärm, Flächenkonkurrenz, Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe zu zählen sind.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, wozu generell Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr gezählt werden, räumen viele dieser Nachteile aus. Besonders die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, zu Fuß gehen und Carsharing gewinnt gegenüber dem Fahren mit dem Privat-Pkw zunehmend an Bedeutung. Es entstehen intermodale Wegeketten (= Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Wegezweck). Dabei wird das Angebot an Verkehrsmitteln im Nah- und Fernverkehr – vom Pedelec, über das Elektroauto, bis hin zu Hybrid- / Elektro-Bus und Bahn – möglichst einfach, flexibel und zuverlässig vernetzt. Der motorisierte Verkehr und die damit einhergehenden Belastungen für Mensch und Umwelt können reduziert werden. Bei der Verkehrsmittelwahl sind die gute Erreichbarkeit der Ziele, eine hohe Flexibilität und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots für die Menschen ausschlaggebend. Ein multimodales Verkehrssystem, welches die Angebotslücken der einzelnen Verkehrsmittel überwindet, kann somit mindestens die gleiche Flexibilität und Verfügbarkeit bieten, wie ein privates Auto. Die finanziellen und ökologischen Kosten sind dagegen geringer.

Menschen entscheiden zunehmend situativ, wie sie am besten ihr gewünschtes Ziel erreichen. Mobilitätslösungen wie Sharing-Konzepte und weitere Angebote werden miteinander zu einem integrierten, transparenten und kostengünstigen Mobilitätsangebot für die Nutzenden vernetzt. Das Smartphone als Reservierungs-, Zugangs- und Abrechnungsmedium nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein. In Zukunft ist davon auszugehen, dass multimodalem Verkehrsverhalten noch mehr Bedeutung zuteilwird und dass sich die Verknüpfung und Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote allmählich als Routine einstellen kann. Damit es gleichzeitig attraktiv ist, das Auto stehen zu lassen, müssen das Verkehrssystem und Schnittstellen zu verschiedenen Verkehrsmitteln vorhanden und aufeinander abgestimmt sein.

Vor diesem Hintergrund ist eine integrierte Betrachtung des Mobilitätsgeschehens in der Gemeinde Rheurdt notwendig, um die Herausforderungen der verändernden Mobilität in der Gemeinde zukünftig erfolgreich meistern zu können. Mit dem Mobilitätskonzept möchte die Gemeinde Rheurdt ihren Beitrag zu einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Gemeindegebiet leisten.

1.1 AUFGABENSTELLUNG & ZIELSETZUNG

Aufgabenstellung

Klimawandel, Klimaschutz und eine Transition unserer noch auf fossilen Ressourcen fußenden hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft sind gesellschaftlich aktuelle Themen und Herausforderungen, vor der auch die seit 1992 als „Ökodorf“ betitelte Gemeinde Rheurdt steht.

Eine umfassende Verkehrswende ist in diesem Prozess unabdingbar und bietet großes Potenzial den Klimaschutz lokal voranzutreiben. Folglich lohnt es sich, dass das Ökodorf Rheurdt den wichtigen Schritt getätigt hat und ihre Verkehrsplanung auf zukunftsfähige Mobilitätsformen zuschneiden möchte.

Der Klimawandel erfordert einen vielfältigen und weitreichenden Wandel über fast alle Bereiche des täglichen Lebens hinweg, primär mit dem Ziel die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Ein wesentlicher Emittent von Treibhausgasen in Deutschland ist der Verkehrssektor:

„Der Energieverbrauch des Verkehrs in Deutschland hat sich seit 1960 mehr als verdreifacht. Nahezu 30 Prozent des nationalen Endenergieverbrauchs entfallen auf den Sektor Verkehr, davon basieren über 90 Prozent auf Erdöl. (...) Ein ähnliches Bild ergibt sich mit Blick auf die THG-Emissionen. Zwar konnte der über Jahrzehnte kontinuierliche Anstieg ab dem Jahr 2000 gestoppt und wieder leicht vermindert werden, dennoch haben sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs im Vergleich zu den anderen energieverbrauchenden Sektoren deutlich ungünstiger entwickelt. So lagen die THG-Emissionen im Jahr 2014 mit 160 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent etwa auf dem Niveau des Jahres 1990 (damals 163 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent). Dies entspricht einem Anteil von rund 18 Prozent an den gesamten THG-Emissionen in Deutschland“ (BMU 2016: 49) (vgl. Abbildung 1).

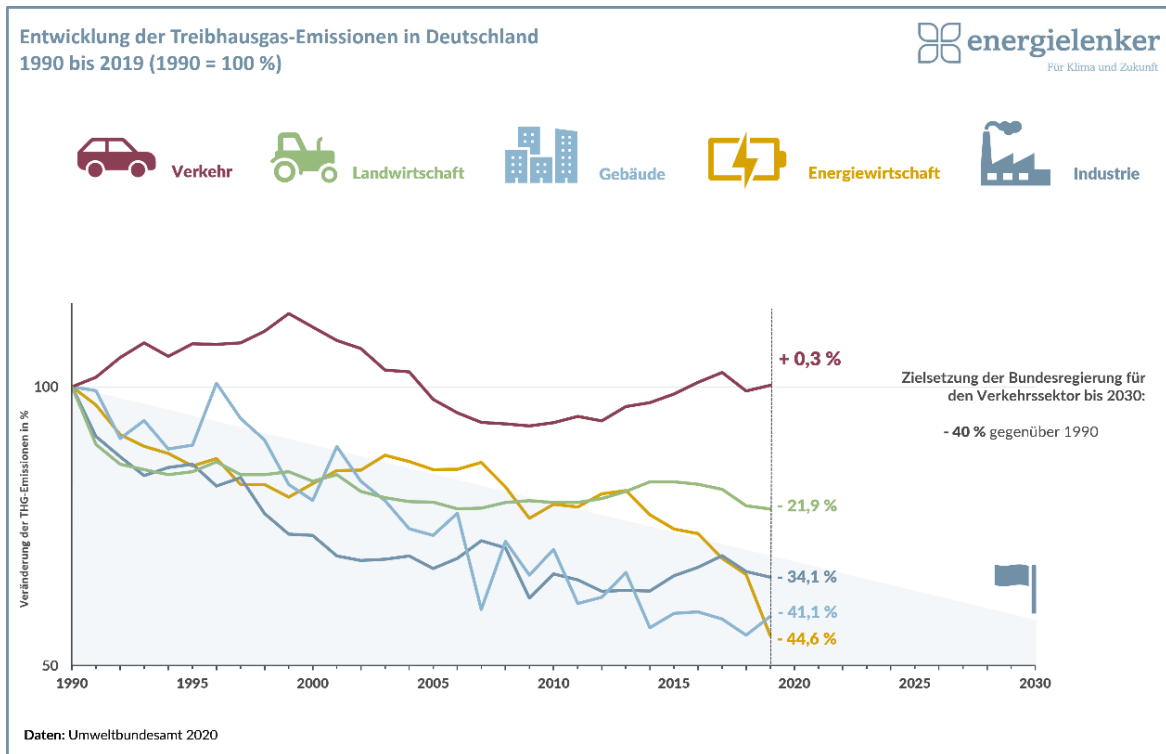


Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland [eigene Darstellung]

Unterschiedliche Verkehrsmittel besitzen unterschiedliche Energieverbräuche und verursachen dementsprechend unterschiedliche Mengen an Treibhausgas-Emissionen. Am wenigsten Treibhausgase pro Personenkilometer verursachten im Jahr 2019 die Eisenbahn und die Fernlinienbusse im Fernverkehr; nur leicht höher lagen die Emissionen der sonstigen Reisebusse (Gruppenfahrten, Tagesfahrten, Busrundfahrten). Mit großem Abstand folgten der Individualverkehr mit Pkw (vgl. UBA 2022).

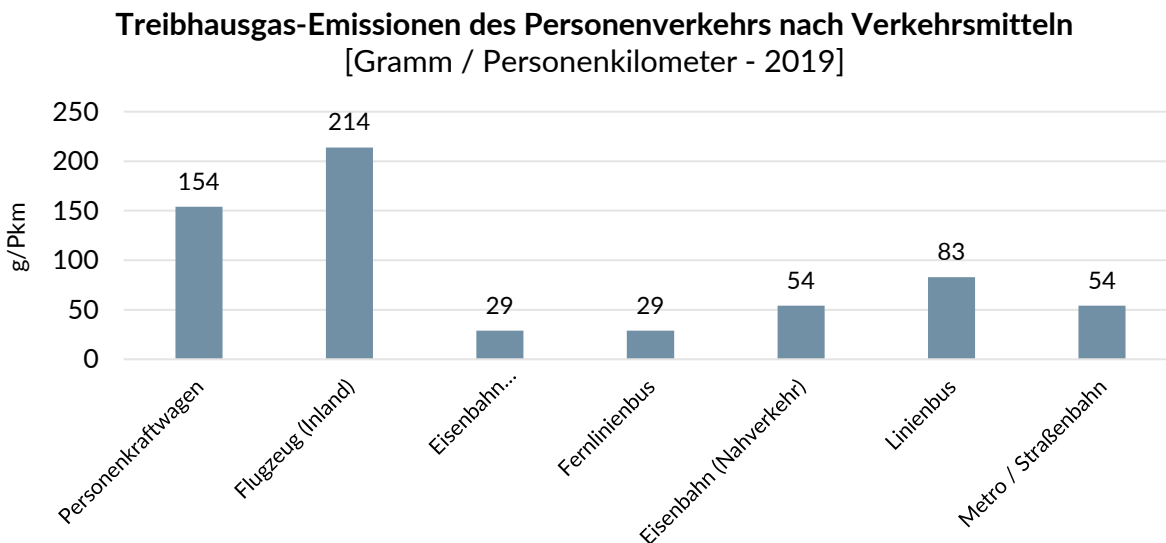


Abbildung 2: Treibhausgas-Emissionen des Personenverkehrs in Deutschland (2019) [eigene Darstellung]

Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität bedarf im bundesweiten Kontext weiterer Anstrengungen. Zur Konkretisierung der Klimaschutzvorgaben der Europäischen Union (EU), der Bundes- und Landesregierung sowie der Nachhaltigkeitsprinzipien soll das Mobilitätskonzept als Handlungsrahmen zur Entwicklung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität in Rheurdt genutzt werden. Es verfolgt einen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz und gibt Empfehlungen hinsichtlich der Herangehensweise für die kommenden Jahre. Hierbei werden Regelwerke wie z. B. das der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) oder die Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP) berücksichtigt.

Zielsetzung

Durch die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt sollen die heutigen Bedingungen für den Umweltverbund (öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr) verbessert und der emissionsreiche MIV reduziert werden. Durch diese umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs wird gleichzeitig die Lebensqualität der BürgerInnen verbessert (weniger Lärm, bessere Luftqualität, mehr Platz, leistbare Ticketpreise, mehr Bewegung u.v.m.). Im Umkehrschluss müssen dafür in Zukunft Alternativen geschaffen werden, die sich an den Bedürfnissen der BürgerInnen orientieren.

Als Ergebnis werden die vorhandenen Potenziale der Gemeinde Rheurdt aufbereitet und daraus eine individuelle Herangehensweise mit geeigneten Maßnahmen für Rheurdt entwickelt. Es werden Maßnahmen entwickelt und jeweils in Steckbriefen zusammengefasst. Dabei soll der Fokus auf praxisnahen Umsetzungsmöglichkeiten mit hohem Wirkungspotenzial liegen. Für die Kommunikation der gemeinsamen Zielsetzung wird ein Mobilitätsleitbild entwickelt.

1.2 VORGEHENSWEISE

Vor dem Hintergrund der genannten Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt, versprechen Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien großes Potenzial. Diese Ansätze zielen darauf ab, MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren und auf klimafreundliche Verkehrsträger (z. B. den Umweltverbund) zu verlagern. Darüber hinaus sollen Verbesserungsstrategien (bspw. durch die Einbindung emissionsarmer Antriebstechnologien) dazu beitragen, eine Effizienzsteigerung der verbleibenden unvermeidbaren MIV-Verkehrsaufkommen zu erwirken.

Die Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Rheurdt umfasst aus diesem Grund die Handlungsansätze **vermeiden - verlagern - verbessern** (vgl. Abbildung 3).

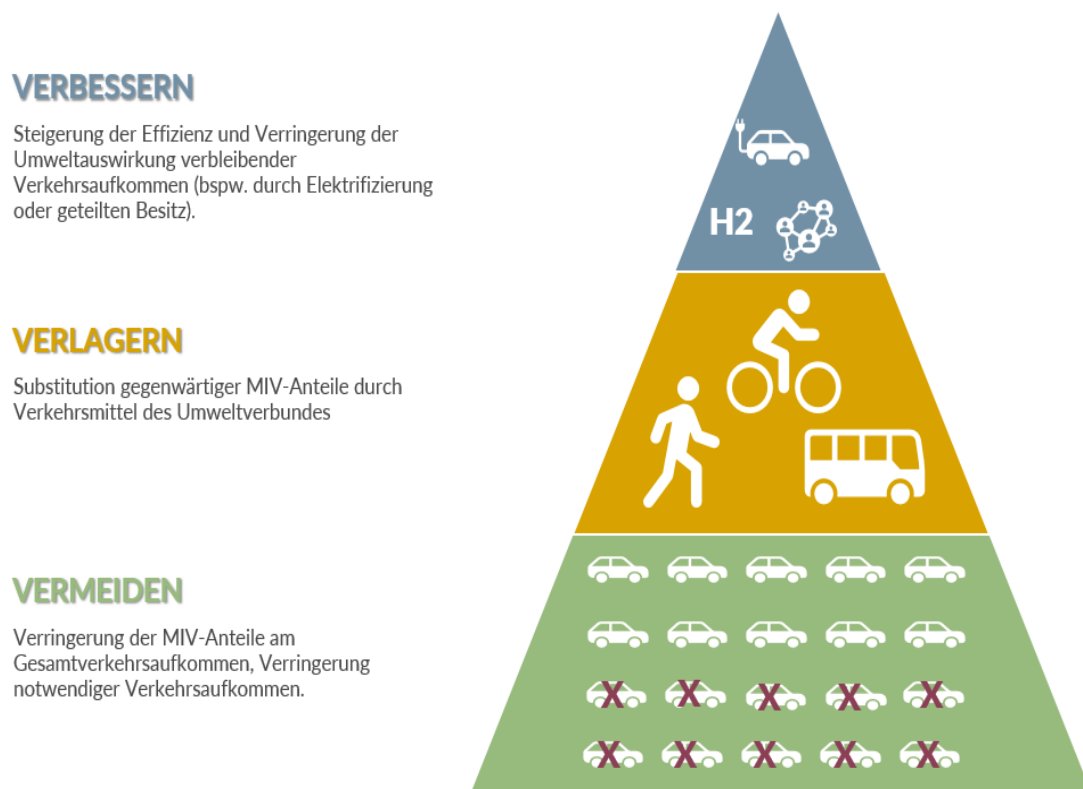


Abbildung 3: Strategische Herangehensweise innerhalb des Mobilitätskonzeptes
[eigene Darstellung]

Im Bereich der **Verkehrsvermeidung** steht die Verhinderung der Entstehung von Verkehrsaufkommen im Fokus. Hier sind insbesondere Themen der Stadtplanung von Relevanz. Versorgungseinrichtungen, Siedlungsgebiete und Mobilitätsangebote sind räumlich so zu planen, dass möglichst wenig Verkehrsaufkommen verursachen. Dabei spielt beispielsweise die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen eine wichtige Rolle.

Nachgelagert sollen unvermeidbare Verkehrsaufkommen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie auf umweltfreundliche Verkehrsträger **verlagert** werden. Da der MIV für einen Großteil der Emissionen und Endenergieverbräuche des Verkehrssektors verantwortlich ist, sind Strategien zu entwickeln, die eine Abwicklung der Verkehrsaufkommen mittels alternativer Verkehrsmittel fördern. Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Während der ÖPNV häufig als Rückgrat nachhaltiger Mobilität fokussiert wird, stellen der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar.

Seit kurzem werden vor allem auch kombinierte Mobilitätsformen angesprochen. Diese umfassen die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck.¹ Im Kontext dessen soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei rücken zunehmend Car- und Bike-Sharing-Angebote als Ergänzung des ÖPNV in den Fokus. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote, wie beispielsweise Smartphone-Apps, und dahinterstehende Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

Zuletzt sind technische Lösungen zur **Verbesserung** verbleibender MIV-Bedarfe anzuwenden, um die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors zu reduzieren und gleichzeitig auch die Einsatzmöglichkeiten regenerativer Energiequellen zu erhöhen. Aktuelle Diskussionen betreffen diesbezüglich vor allem alternative Antriebstechnologien, wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität oder solche, die synthetische Kraftstoffe (z. B. synthetisch hergestelltes Erdgas) nutzen. Weitere Handlungsfelder, um das verbleibende MIV-Verkehrsaufkommen verträglich abzuwickeln, ergeben sich u. a. im technischen Bereich der Verkehrssteuerung.

Für die erfolgreiche Entwicklung von zielführenden Maßnahmen für den Verkehrssektor in der Gemeinde Rheurdt bedarf es intensiver Vorarbeiten und der systematischen Projektbearbeitung über einen Zeitraum von 13 Monaten. Dazu sind verschiedene, aber aufeinander aufbauende Arbeitsschritte notwendig, die die relevanten Einzelheiten sowie projektspezifischen Merkmale einbeziehen (vgl. Abbildung 4).

¹ Intermodalität bezeichnet die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Sie ist damit ein Beispiel für die Ausdifferenzierung und Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und stellt für die Alltagsmobilität eine Form der Optimierung dar (DLR 2015).

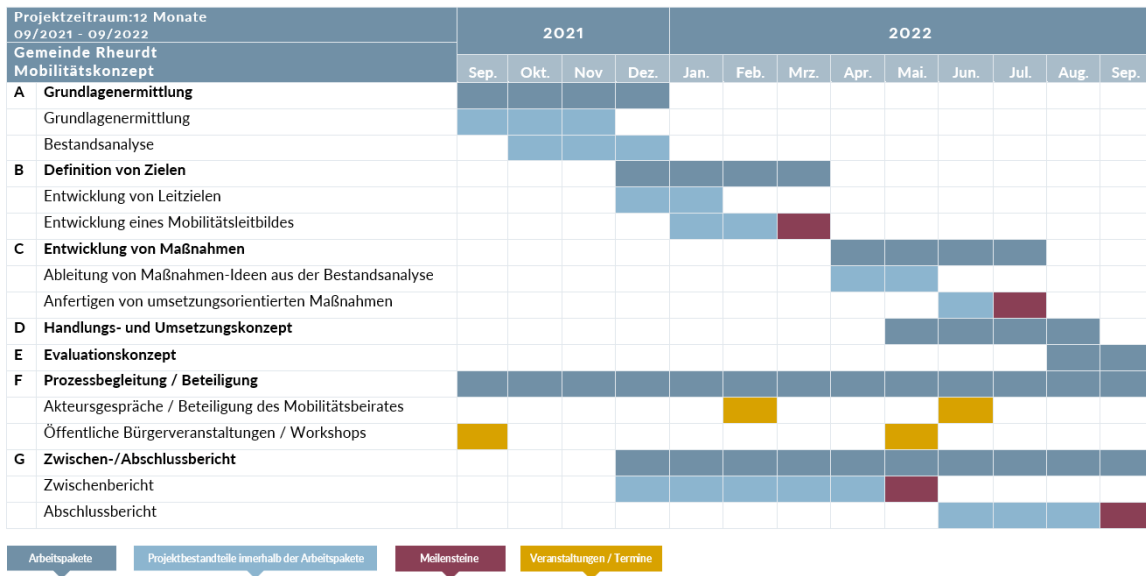


Abbildung 4: Projektzeitplan
[eigene Darstellung]

Das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Rheurdt basiert auf **sieben Arbeitsbausteinen**. Zu Projektbeginn ist eine umfangreiche Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse durchgeführt worden. Die Erkenntnisse dessen sind in den nachfolgenden Kapiteln 2 (Grundlagenermittlung) und 3 (Bestandsanalyse) verschriftlicht. Weiterführend wurden auf Grundlage der zuvor durchgeführten Projektschritte Potenziale und Handlungsmöglichkeiten einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Rheurdt erarbeitet, welche in Kapitel 4 dieses Konzeptes vorgestellt und erläutert werden.

Eine Zusammenfassung der Potenziale in Kombination mit dem perspektivisch herzustellen Ideal-Zustand der Mobilität in Rheurdt stellt das Mobilitätsleitbild dar. Als Ergebnis der Potenziale und Handlungsmöglichkeiten sind umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet worden, welche das Ziel verfolgen, die Mobilität in Rheurdt langfristig zu sichern und gleichzeitig nachhaltig zu gestalten. Die Maßnahmensteckbriefe sind dem Endbericht als Anlage 1 – Maßnahmenkatalog beigefügt. Die Maßnahmen geben der Gemeindeverwaltung einen Handlungsauftrag für die kommenden Jahre an die Hand.

Begleitet wurde der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes durch eine umfangreiche Beteiligung verschiedener Akteurinnen und Akteure (s. Kapitel 1.3) deren Ideen und Anmerkungen die Entwicklung der Maßnahmen wesentlich mit beeinflusst haben.

Mit Vorliegen dieses Konzeptes ist der Prozess der nachhaltigen und zukunftsfähigen Gestaltung bzw. Entwicklung der Mobilität in Rheurdt noch nicht abgeschlossen. Die gewonnenen Erkenntnisse gilt es für zukünftige Vorhaben zu berücksichtigen und die Maßnahmen kontinuierlich zu realisieren. Ebenso gilt es die Thematik der nachhaltigen Mobilität dauerhaft in der Gemeinde zu verankern und die Umsetzungsschritte und das eigene Handeln sukzessive zu evaluieren. Um diesen Prozess zu unterstützen, bilden ein Handlungs- & Umsetzungskonzept sowie ein Evaluationskonzept den Abschluss des Mobilitätskonzeptes.

1.3 PARTIZIPATIONSPROZESS

Zur Steigerung der Akzeptanz des Konzeptes wurden bereits frühzeitig verschiedene Beteiligte in die Erarbeitung miteinbezogen. Die Vertreterinnen und Vertreter der einzelnen Institutionen fungieren als Multiplikatoren und gleichzeitig als lokale Fachleute, deren Wissen im Rahmen der Status-Quo-Erhebung und bei der Identifikation von Handlungspotenzialen herangezogen wurde.

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Rheurdt wurde unter Mitwirkung verschiedener Beteiligten in der Gemeinde erstellt. Dazu wurden viele Inhalte des Konzeptes und primär die bestehenden Potenziale und daraus abgeleiteten Maßnahmen in öffentlichen Workshops, Veranstaltungen mit örtlichen Politik-Beiräten und persönlichen Gesprächen erarbeitet. Dies ermöglichte die Berücksichtigung spezifischer Rahmenbedingungen vor Ort sowie bestehender Planungen und Überlegungen in der weiteren Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes.

Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Für die zielgerichtete Abstimmung und Koordinierung der Konzeptanfertigung wurde frühzeitig eine projektbegleitende Arbeitsgruppe mit Vertretenden der verschiedenen Verwaltungsabteilungen und der Mitarbeitenden der Energielenker gebildet. Diese Arbeitsgruppe stand während der Arbeitsphase im engen Austausch untereinander.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Große Bedeutung im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes hat die intensive Beteiligung der Öffentlichkeit eingenommen. Darunter ist sowohl die Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger aus Rheurdt sowie die Beteiligung lokaler InteressensvertreterInnen und -vertreter zu verstehen. Außerdem sind darunter politische Mitglieder aber auch Einzelhandelsvertretungen, örtliche Industrie-, Gewerbe- und Handwerksbetriebe, Vereine, Schulen, Kitas und weitere Institutionen zu fassen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hatte dabei zum Ziel, allen relevanten Beteiligten eine Stimme zu geben und ihre Anregungen, Wünsche und Kritikpunkten aus dem Themenbereich Verkehr und Mobilität in die Konzepterarbeitung einfließen zu lassen. Dazu wurde die Öffentlichkeit über verschiedene Formate beteiligt:

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Die Gemeinde Rheurdt hat alle Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme an der öffentlichen Auftaktveranstaltung eingeladen. Diese hat am 28. September 2021 als kombinierte Veranstaltung zur Fokusberatung Klimaschutz und dem Mobilitätskonzept in der Rheurdter Martinusschule stattgefunden.

Nach der Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Ketelaers wurden zunächst einige Kurzvorträge zum kommunalen Klimaschutz vorgestellt. Im zweiten Teil der Veranstaltung haben die projektverantwortlichen Mitarbeitenden der Energielenker sich und die Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes vorgestellt.

Dieser Vorstellung schloss sich die eigentliche Workshopphase an. In einem gemeinsamen Austausch hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Anmerkungen zur aktuellen Mobilitätssituation in Rheurdt (Ist-Situation) sowie Ideen zur zukünftigen Mobilität (Soll-Vision) an einer Stellwand zu vermerken. Während der Arbeitsphase sind zahlreiche wertvolle Ideen und Anmerkungen generiert worden (vgl. Abbildung 5).

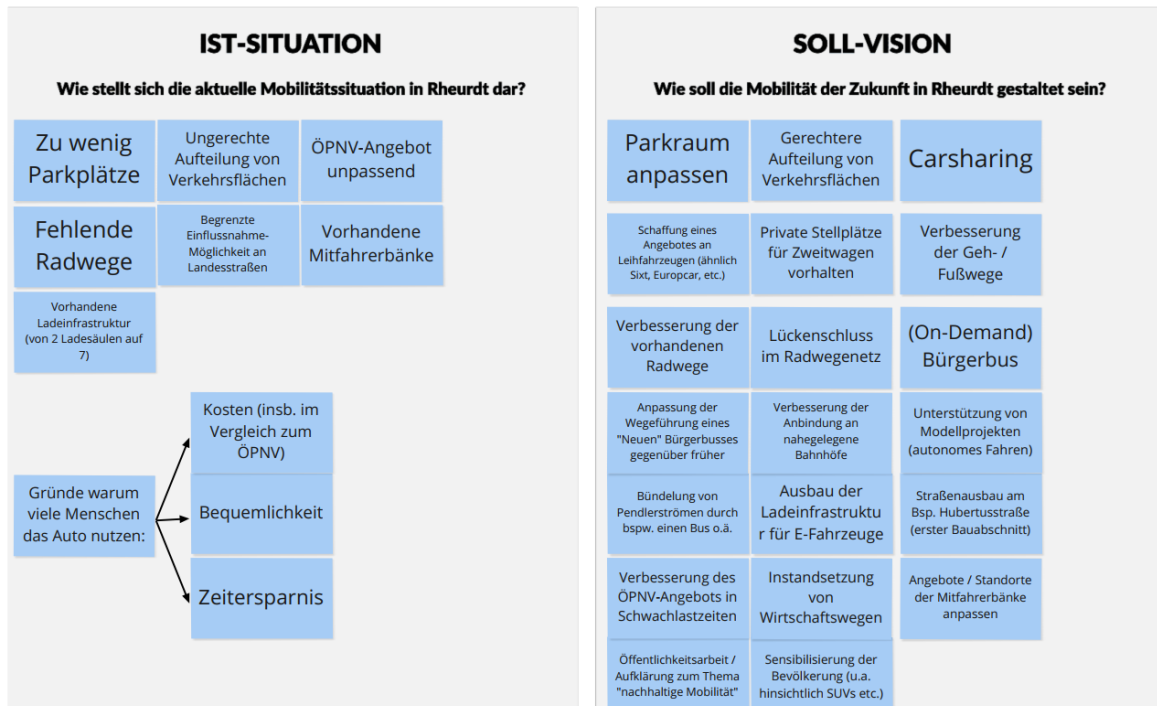

MOBILITÄTSKONZEPT – GEMEINDE RHEURDT


Abbildung 5: Ergebnisse der Workshopphase während der öffentlichen Auftakt-Veranstaltung [eigene Darstellung]

Öffentlicher Bürgerinnen- & Bürger-Workshop

Am 24. Mai 2022 fand ein öffentlicher Workshop statt. Während der Veranstaltung im Ratssaal des Rathauses in Rheurdt wurden den Teilnehmenden (Zwischen-) Ergebnisse der bisherigen Projektarbeiten vorgestellt und es konnten Rückfragen an das Projektteam gestellt werden. Im Anschluss an den thematischen Einstieg stand die Mitarbeit bzw. die Beteiligung im Fokus. Gemeinsam wurden auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie den individuellen Erfahrungen der BürgerInnen Maßnahmen-Ideen erarbeitet (vgl. Abbildung 6). Die Maßnahmen-Ideen wurden den vier Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Verkehr zugeordnet.

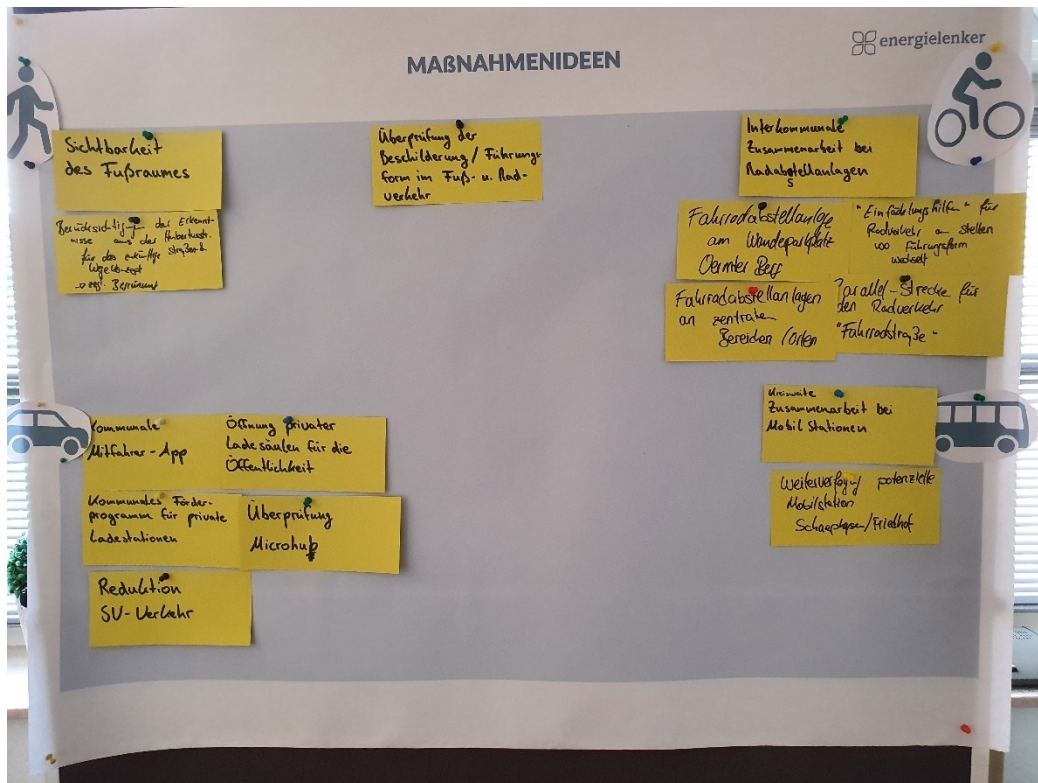


Abbildung 6: Ergebnisse BürgerInnen Workshop am 24. Mai 2022

[eigene Aufnahme]

Beirat für Verkehr

In Ergänzung zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Beirat für Verkehr beteiligt. Bei diesem Gremium handelt es sich um ein Gremium mit beratender Funktion, dem unter anderem Vertreterinnen und Vertreter der Lokalpolitik angehören.

Aufgabe des Beirates war es, wegweisende Entscheidungen im Projektverlauf partizipativ zu erarbeiten, um so eine schnelle und zielgerichtete Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu ermöglichen. Darüber hinaus diente der Beirat dazu, die Politik bereits frühzeitig zu beteiligen, um die politische Beschlussfassung des finalen Konzeptes zu begünstigen

Aufgrund der geltenden Corona-Restriktionen wurde die erste Sitzung des Beirates am 10. Februar 2022 als digitale Veranstaltung durchgeführt. Inhalt des Termins war die Vorstellung des Mobilitätskonzeptes und der Herangehensweise sowie die Vorstellung des Leitbild-Entwurfs. Im zweiten Teil des Termins wurde der Leitbild-Entwurf gemeinsam besprochen und stellenweise angepasst. Als Ergebnis der ersten Beiratssitzung stand eine Leitbildfassung, welche im Nachgang durch die Energielenker finalisiert wurde.

Eine weitere Sitzung des Beirates für Verkehr hat am 23. Juni 2022 stattgefunden. Im Rahmen des Termins wurden den Beiratsmitgliedern verschiedene (Zwischen-) Ergebnisse vorgestellt. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Erläuterung der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse, da diese die Basis der Maßnahmenkonzeption bilden. Weiterführend wurden im BürgerInnen-Workshop am 24. Mai 2022 genannte Maßnahmen-Ideen sowie im Vorfeld durch das Projektteam abgeleitete Maßnahmen-Ideen im Rahmen der Beirats-Sitzung weiter ausdifferenziert. Als Ergebnis der Veranstaltung standen die Einzelmaßnahmen für den späteren Maßnahmenkatalog fest.

2 GRUNDLAGENERMITTLUNG

Um einen Eindruck über die Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt zu gewinnen, wird die Gemeinde nachfolgend in Kürze vorgestellt. Dabei wird zum einen auf den räumlichen Kontext und die kommunalen Basisdaten und zum anderen auf die existierenden Strukturen für Klimaschutz und Nachhaltigkeit sowie auf sonstige Aktivitäten der Gemeinde Rheurdt in den Bereichen Mobilität und Verkehr eingegangen. Mittels dieser Grundlagenermittlung sollen die örtlichen Spezifitäten herausgestellt werden, damit das Mobilitätskonzept auf diese zugeschnitten werden kann und sich in die gesamtstädtische Entwicklung, im Sinne einer integrativen Planung, einfügt.

2.1 KOMMUNALE BASIS- & STRUKTURDATEN

Räumliche Verortung

Die Gemeinde Rheurdt liegt im Südosten des Kreises Kleve und im Nordwesten des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie schließt damit westlich an das Ruhrgebiet an, liegt im niederrheinischen Tiefland und gehört dem Regierungsbezirk Düsseldorf an. Östlich grenzt die Gemeinde an den Kreis Wesel mit den Mittelzentren Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn. Im Norden grenzt die Gemeinde Rheurdt an die Gemeinde Issum und im Westen an die Gemeinde Kerken (beide Kreis Kleve). Südlich schließt sich die Stadt Kempen an (Kreis Viersen) (vgl. Abbildung 7).

Mit einer Gemeindefläche von 3.003 ha im Jahr 2019 (vgl. IT.NRW 2020: 3) und einer Bevölkerungszahl von 6.560 EinwohnerInnen am 30.06.2021 ist die Gemeinde Rheurdt die kleinste Gemeinde im Kreis Kleve.

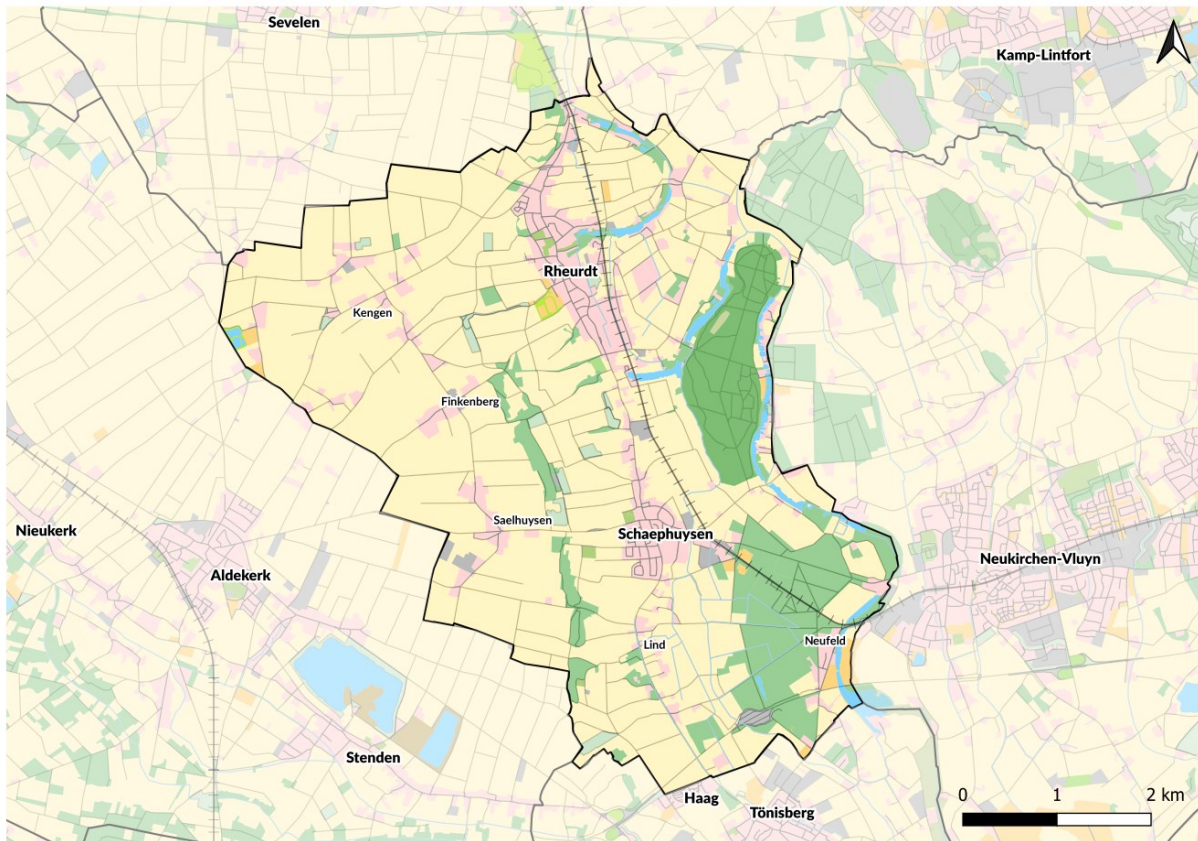


Abbildung 7: Räumliche Verortung Rheurdt
[eigene Darstellung]

Die Gemeinde Rheurdt selbst gliedert sich in zwei Ortschaften: Rheurdt und Schaephuysen. In dieser Form besteht die Gemeinde erst seit 1969, als im Rahmen der kommunalen Neugliederung die Gemeinden Rheurdt und Schaephuysen zu einer neuen Gemeinde mit dem Namen Rheurdt zusammengeschlossen wurde. Die Ortschaften wiederum umfassen kleinere zum Teil periphere Ortschaften.

- ▶ Rheurdt – Kengen
- ▶ Schaephuysen – Rheurdt
- ▶ Schaephuysen – Saelhuysen
- ▶ Schaephuysen – Lind
- ▶ Schaephuysen – Neufeld

Die Ortschaften Rheurdt und Schaephuysen liegen entlang einer nord-südlichen Achse und sind durch die Landesstraße 478 miteinander verbunden. Der Ortsteil Lind liegt südlich von Schaephuysen ebenfalls an der L478.

Neufeld ist im äußersten Süd-Osten des Gemeindegebiets verortet. Die weiteren Ortsteile Kengen, Finkenberg und Saelhuysen befinden sich westlich der Hauptsiedlungsbereiche Rheurdt und Schaephuysen entlang einer weiteren nord-südlich verlaufenden Verkehrsachse.

Westlich entlang der Hauptverkehrsachse L478 verläuft ein bewaldeter Höhenzug. Der Höhenrücken wurde aufgrund der Sicherheit vor Hochwasser und der fruchtbaren Böden damals wie heute größtenteils für den landwirtschaftlichen Anbau genutzt. Es gibt auf dem Höhenzug mehrere gut ausgebaute Wanderwege, dessen Routen auf der Website der Gemeinde Rheurdt zu finden sind. Insbesondere das Naherholungsgebiet Oermterberg stellt ein beliebtes Ausflugsziel dar. Dieses befindet sich zwar überwiegend auf dem Gebiet der Gemeinde Issum, ein Teilbereich des Parkplatzes gehört allerdings zum Bereich der Gemeinde Rheurdt.

Weiter im Westen des Gemeindegebietes sind weitere Wälder, Weiden und Wiesen vorzufinden. Im Osten befinden sich zahlreiche Torfkühen entlang eines Altrhein-Mäanders, die noch auf den Torfabbau früherer Jahrhunderte zurückgehen (vgl. Gemeinde Rheurdt o.J.). Im Osten des Gemeindegebietes liegt zudem das Naturschutzgebiet „Staatsforst Rheurdt/Littard“ und im Südosten das Naturschutzgebiet „Rheurdt-Schaephuysener Kuhlenzug“, welche im Landschaftsplan Kreis Kleve Nr. 15 im Jahr 2012 festgesetzt wurden (vgl. Kreis Kleve 2013 :15).

Gemäß Gemeindereferenz des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ist die Gemeinde Rheurdt als kleine Kleinstadt zu klassifizieren. Vor diesem Hintergrund ist Rheurdt ein Grundzentrum und vor allem Wohnstandort.

Flächennutzung

Die Gemeinde Rheurdt umfasst eine Gesamtfläche von 30.03 km². Der Großteil dieser Fläche ist als landwirtschaftlich genutzte Fläche zu charakterisieren (65 %). Die übrigen Flächenanteile verteilen sich in etwa wie folgt:

- ▶ 17 % Waldfläche
- ▶ 16 % Siedlung und Verkehr
- ▶ 2 % Gewässer

Flächennutzung in der Gemeinde Rheurdt (Stand 2019)

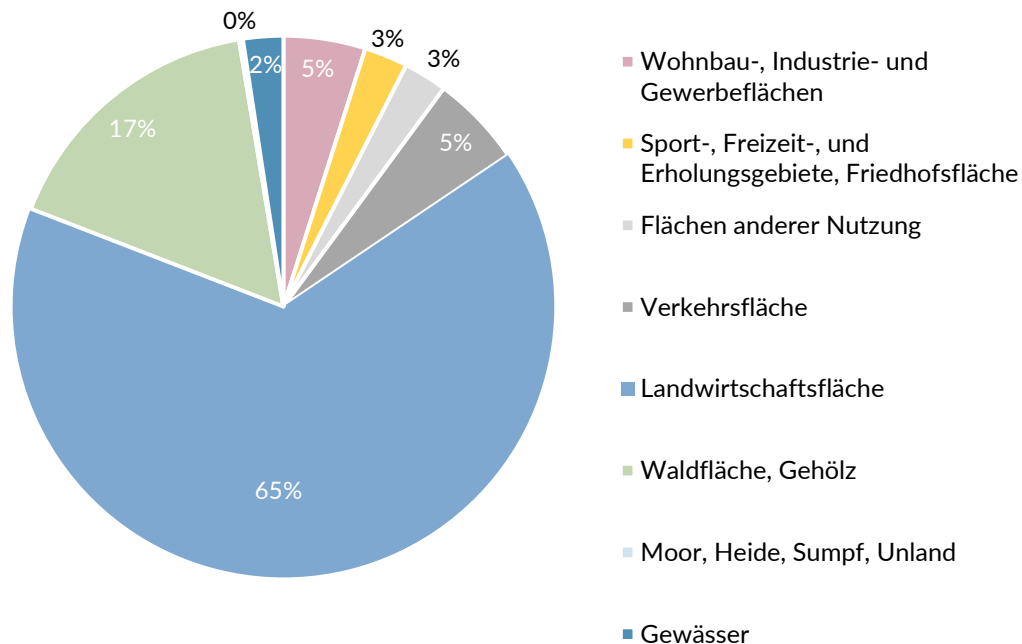


Abbildung 8: Flächennutzung Gemeinde Rheurdt 2019

[eigene Darstellung nach IT.NRW 2020: 3]

Im Vergleich zu anderen Kommunen des Kreises Kleve ist der Anteil der Landwirtschaftsflächen in der Gemeinde Rheurdt 2,3 % höher als der Durchschnitt. Auch der Anteil der Waldflächen liegt 1,6 % höher als durchschnittlich im Kreis Kleve. Verglichen mit der durchschnittlichen Gemeinde gleichen Typs in Nordrhein-Westfalen ist auffällig, dass der Anteil von Siedlung- und Verkehrsflächen etwa 3 % über dem Durchschnitt liegt (vgl. IT.NRW 2020: 3).

Arbeitsstandort Rheurdt

Mit einer Arbeitsplatzdichte von lediglich 86 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro 1.000 EinwohnerInnen bildet die Gemeinde Rheurdt das Schlusslicht im Kreis Kleve (Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH 2020: 14). Weitere Informationen zu BerufspendlerInnen sind in Kapitel 3.4.1 enthalten.

Ein Gewerbegebiet befindet sich im Osten des Ortsteils Schaephuisen. Insgesamt ist die Lage des Gewerbebestandes Rheurdt als positiv hervorzuheben. Als Teil des Kreises Kleve liegt die Gemeinde innerhalb der Verkehrs- und Logistikregion „NiederRhein“ und somit zentral zwischen dem Ruhrgebiet und den Niederlanden sowie Belgien.

2.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Am 31. Dezember 2019 lebten in der Gemeinde Rheurdt 6.515 EinwohnerInnen auf einer Fläche von 30 km². Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 216,9 EinwohnerInnen pro km². Damit liegt die Bevölkerungsdichte unter dem Durchschnitt des Kreises Kleve (ca. 253,4 EinwohnerInnen/km²). Im Vergleich zum Durchschnitt des gleichen Gemeindetyps (kleine Kleinstadt) ist die Gemeinde Rheurdt allerdings deutlich stärker besiedelt (ca. 120,8 EinwohnerInnen/km²).

Die Bevölkerungsentwicklung zeigte sich in der Gemeinde Rheurdt von 1989 bis 2009 positiv. In den darauffolgenden Jahren bis 2019 ist die Bevölkerungszahl wiederum leicht zurückgegangen. Die Anzahl der Nichtdeutschen im Gemeindegebiet, die durch die Nähe der Gemeinde zu den Niederlanden und Belgien hier gesondert berücksichtigt wird, schwankt im betrachteten Zeitraum, steigt dennoch von 139 Personen im Jahr 1989 auf 339 Personen im Jahr 2019 an (vgl. Abbildung 9).

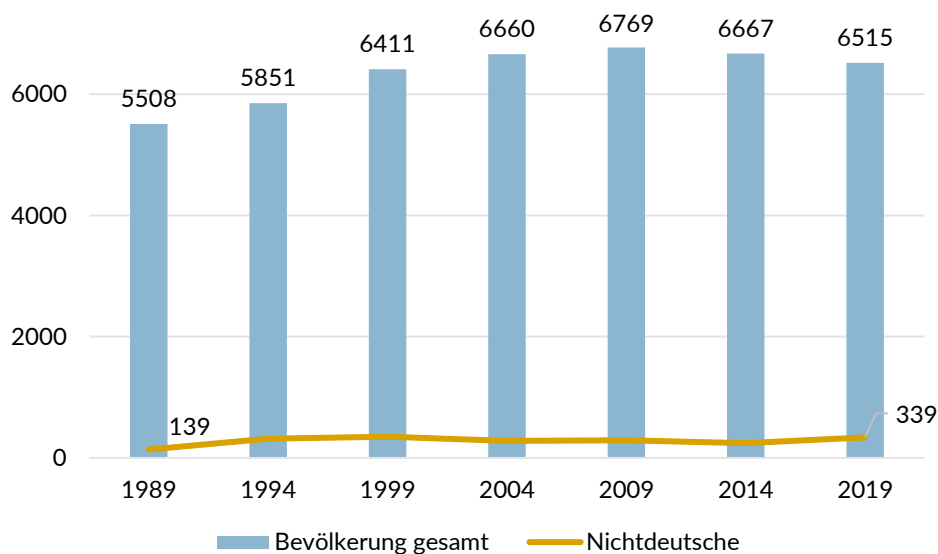


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 1989 - 2019 Gemeinde Rheurdt
[eigene Darstellung nach IT.NRW 2020: 4]

Die letzten 10 Jahre des betrachteten Zeitraums weisen in der Gemeinde Rheurdt insgesamt eine negative Bevölkerungsentwicklung auf (vgl. IT-NRW 2020: 4). Im Vergleich zum Jahr 2018 ist die Bevölkerung Rheurds im Jahr 2020 außerdem mit ca. -7 % kreisweit am stärksten gesunken (Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH 2020: 14). Für die nächsten 20 Jahre sieht die Modellrechnung des IT.NRW eine stagnierende Bevölkerungszahl voraus (vgl. IT.NRW 2020: 8).

Mit Blick auf die Demographie lässt sich feststellen, dass den größten Anteil, der in der Gemeinde Rheurdt ansässigen Personen, die über 65-Jährigen ausmachen. Modellrechnungen gehen darüber hinaus davon aus, dass sich dieser Anteil auch in den nächsten 20 Jahren noch stark erhöhen wird: Für das Jahr 2025 wird ein Zuwachs der über 65-Jährigen von 21 % prognostiziert, für das Jahr 2040 sogar von 65 % (im Vergleich zu 2018). Gleichzeitig sollen die Anteile der unter 65-Jährigen bis 2040 im Vergleich zu 2018 bei leicht abnehmender Gesamtbevölkerung sinken. (vgl. Abbildung 10).

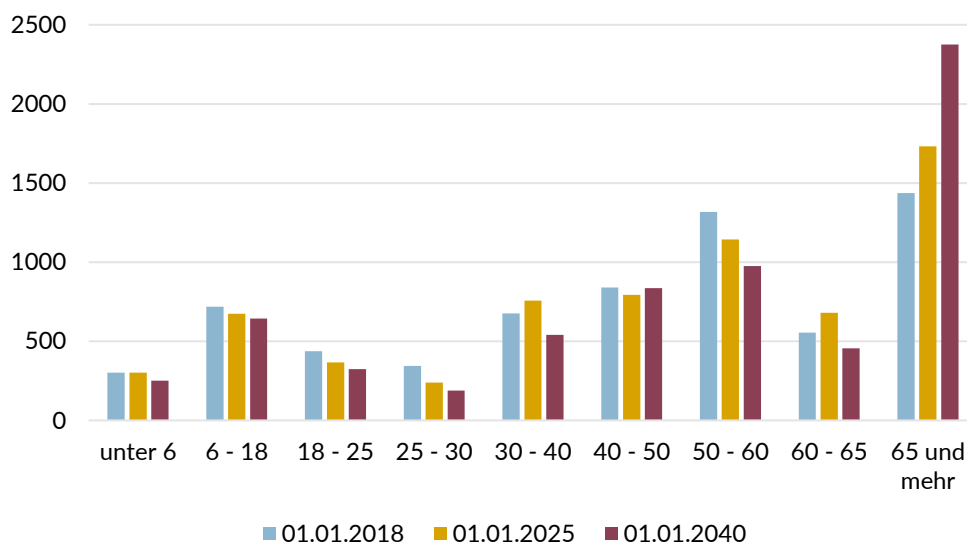


Abbildung 10: Gemeindemodellrechnung nach Altersgruppen vom 1.1.2018 – 1.1.2040 für die Gemeinde Rheurdt [eigene Darstellung nach IT.NRW 2020: 8]

Im Vergleich zu den Prognosen der Landesregierung NRW wird der Anteil der über 65-Jährigen in der Gemeinde Rheurdt voraussichtlich doppelt so stark ansteigen (Prognose für NRW 2025: 9 % Zuwachs und für 2040: 33 % Zuwachs der über 65-Jährigen) (vgl. IT.NRW 2020: 8). Damit wird für die Gemeinde Rheurdt ein starker demographischer Wandel prognostiziert.

Mit Blick auf die Zu- und Abwanderungen über die Jahre 2015 – 2019 wird deutlich, dass insbesondere die 18-25-Jährigen aus der Gemeinde abwandern. Die Abwanderung dieser Altersgruppe kann auf die berufliche und universitäre Weiterbildung zurückgeführt werden. Dahingegen sind es die 30 – 50-Jährigen und die unter 18-Jährigen und damit maßgeblich Familien, die die Zuwanderung dominieren (vgl. IT.NRW 2020: 9). Auffällig ist, dass auch ein hoher Anteil der über 65-Jährigen in den Jahren 2015 bis 2019 die Gemeinde Rheurdt verlassen haben.

Der demographische Wandel stellt die Gemeinde Rheurdt vor zusätzliche Herausforderungen, wovon auch die Bereiche Mobilität und Verkehr unmittelbar betroffen sind. Denn die Teilnahme an einer sicheren und nachhaltigen Mobilität muss gleichermaßen für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden. Um der Alterung und der Heterogenisierung der Bevölkerung gerecht zu werden, gilt es das Mobilitätsangebot u. a. barrierefrei, niedrigschwellig und familienfreundlich zu gestalten. Mit dem Mobilitätskonzept soll eine auf die Bevölkerung Rheurds zugeschnittene zukunftsfähige nachhaltige Mobilität gewährleistet werden.

2.3 RELEVANTE GRUNDLAGEN, KONZEPTE & STUDIEN

Aufgrund des konzeptionell-strategischen Charakters bedarf die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes der Einordnung in bereits existente Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsaktivitäten. Die Gemeinde Rheurdt ist vor diesem Hintergrund bereits sehr aktiv:

So ist die Erstellung des Mobilitätskonzeptes aus der Fokusberatung zum Klimaschutz entstanden, welche die Gemeinde Rheurdt von Juni 2021 bis März 2022 durchgeführt hat. Im Rahmen von vier Workshops mit der Politik, der Verwaltung, dem Bauhof und den Bürgerinnen und Bürgern sind Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen für den Klimaschutz in Rheurdt entstanden.

Auf konzeptioneller Ebene besteht außerdem jeweils für den Ortsteil Rheurdt (2014) und den Ortsteil Schaephuysen (2015) ein Dorffinnenentwicklungskonzept. Auf Grundlage einer umfangreichen Bestandsanalyse sind in diesen Konzepten Handlungsstrategien und konkrete Maßnahmen für die Entwicklung des jeweiligen Ortsteils und auch ortsteilübergreifende Maßnahmen entstanden. So wurden für den Ortsteil Rheurdt die Handlungsfelder der Weiterentwicklung der Schulstandorte, der baulichen Weiterentwicklung des Ortsteils und der Nahversorgung, Betreuung und Willkommenskultur identifiziert. Dabei geht es unter anderem um den Umgang mit den rückläufigen Schülerzahlen in den Schulen der Gemeinde, den Erhalt des gut funktionierenden Ortskerns und den Umgang mit einem prognostizierten strukturellen Gebäudeleerstand bzw. den neuen Anforderungen an die Wohngebäude, die sich aus dem demographischen Wandel ergeben. Außerdem wird die Weiterentwicklung einer tragfähigen Infrastruktur im Bereich öffentlicher Straßen, Plätze und Gemeinschaftseinrichtungen thematisiert.

In ähnlicher Form erscheinen die Handlungsfelder für den Ortsteil Schaephuysen. Hier umfassen die Handlungsfelder die Nahversorgung, Betreuung, Dorfgemeinschaft und Willkommenskultur, das Wohnen, die bauliche Entwicklung und das Dorfbild sowie die Weiterentwicklung der Gemeinschaftseinrichtungen. Hier geht es unter anderem um die Berücksichtigung des Verbraucherverhaltens von älteren Personen, die ihre Besorgungen innerhalb des Dorfes tätigen. Außerdem soll die Erreichbarkeit medizinischer Versorgung und Pflege weiterhin gewährleistet werden und ein qualitatives Innenwachstum sowie die Begrenzung neuer Flächenversiegelung angestrebt werden. Zudem soll das ehrenamtliche soziale Engagement gestärkt werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen beider Konzepte umfassen zudem die Aufstellung eines kommunalen Klimaschutzteilkonzeptes, welches bisher allerdings noch nicht erfolgt ist. Dennoch setzt sich die Gemeinde Rheurdt stark für den Klimaschutz ein und hat seit Anfang 2020 eine Stelle für einen Klimaschutzmanager oder eine Klimaschutzmanagerin eingerichtet. Im Jahr 2022 soll zusätzlich die vorhandene Stelle des Klimaschutzmanagements um Anteil für Mobilitätsmanagement aufgestockt werden.

Darüber hinaus nimmt die Gemeinde seit 2020 an der Aktion Stadtradeln teil. Die Gemeinde Rheurdt ist außerdem Teil der „Klima.Partner“. Mit diesem Titel haben sich die 16 Kommunen des Kreises Kleve und der Kreis Kleve zusammengeschlossen, um zum Thema Klimaschutz einen stärkeren Austausch und eine engere Zusammenarbeit zu verfolgen. In diesem Rahmen wurde in der Gemeinde Rheurdt in diesem Jahr ein kostenfreies Online-Seminar zu Wetterextremen angeboten.

Die Gemeinde Rheurdt ist durch starkes bürgerschaftliches Engagement gekennzeichnet. So existiert im Ortsteil Rheurdt beispielsweise die Vereinsgemeinschaft Rheurdt e.V. und im Ortsteil Schaephuysen die Interessengemeinschaft Schaephuysener Bürger und Vereine e.V. In beiden Dachverbänden führen die Mitglieder verschiedene Projekte durch und treten mit neuen Ideen an die Politik heran. So wurden in Schaephuysen unter anderem Beratungen zum Thema Glasfaser-Ausbau an Infoabenden und Informationsständen durchgeführt, es wurde eine Mitfahrerbank aufgestellt sowie Liegen zur Erholung am Dorfrand angebracht und ein Mehrgenerationenpark befindet sich in der Entwicklung. Neben der Entwicklung neuer Ideen und Projekte stärkt der Einbezug der Bürgerschaft zudem die Bindung an den Ort.

Aufgrund der Prägung des Dorfes durch die Verkehrsachsen, ist bei den bisherigen kommunalen Anstrengungen für die Dorfentwicklung ein Schwerpunkt in diesem Handlungsfeld festzustellen.

So wurde 2011 zunächst ein Verkehrskonzept veröffentlicht. Die Maßnahmen des Konzeptes umfassen die stellenweise Markierung der Ortseingänge, die einheitliche Führung des Radverkehrs sowie Angebotsstreifen für den Radverkehr und die Ausweisung von Mischverkehrsflächen. Insbesondere für die Rathausstraße wurde die Notwendigkeit einer Verbesserung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität sowie der Sicherheit identifiziert. Für den Bereich der zentralen Rathausstraße wird insbesondere das Einrichten einer 30 Zone, sowie das Anlegen eines öffentlichen Parkplatzes vorgeschlagen. Auch eine Fahrbahnverengung wird am Restaurant „Zur Post“ in Betracht gezogen.

Im Jahr 2016 hat die Gemeinde Rheurdt geplant, den westlichen Gehweg entlang der Ortsdurchfahrt Rheurdt (auf der westlichen Straßenseite Hochend, Rathausstraße in dem Bereich vom Meistersweg bis Hochend 5) barrierefrei umzugestalten. Dieses Vorhaben umfasst u.a. die Verbreiterung des Gehwegs auf 1,50 m und die Einrichtung von Absenkungen zur Querung der Straße. Gemäß Entscheid politischer Gremien wird dieses Vorhaben aufgeschoben, um die Maßnahme zukünftig im Zuge der Erschließung eines künftigen und angrenzenden Wohnquartiers parallel durchzuführen.

Kürzlich sind zudem zwei verkehrsgutachtliche Stellungnahmen erstellt worden, um die Verkehrssituation an der Rathausstraße (Engstelle nahe der Bahnstraße) und an der Ortsdurchfahrt Neufelder Straße weiter zu verbessern. So wird für die Rathausstraße eine Verbreiterung der Gehbahn auf 1,50 m vorgeschlagen. Außerdem wird eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit an diesem Ort als Maßnahme in Betracht gezogen, um auf Gefährdungssituationen und auf den hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr zu reagieren.

Im Fall der Neufelder Straße kommt es häufig zu verbotswidrigem Parken auf dem unbefestigten Grünstreifen und zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Außerdem beschränkt der Baumbestand die Sichtfelder für eine sichere Straßenquerung und am östlichen Straßenrand fehlen Fußgängerwege. Hier sollen daher Fahrbahnverengungen hergestellt werden, die für mehr Sichtweite bei der Straßenquerung sorgen und auch einen geschwindigkeitsdämpfenden Effekt haben.

In Hinblick auf den überregionalen Verkehr wurde zudem im Jahr 2018 ein Nahverkehrsplan für den Kreis Kleve aufgestellt. Hierin wurden Defizite in den Verbindungen zwischen Rheurdt und dem Kreis Wesel festgestellt, da diese lediglich in einer Grundstruktur vorhanden seien (Büro Stadtverkehr 2018: 96). Daher soll mittel- bis langfristig eine Verbindung von Kamp-Lintfort – Rheurdt - Schaephuysen - Aldekerk Bf. überprüft werden mit der Schaffung eines Verknüpfungspunktes in Schaephuysen.

Insgesamt zeigen all diese Projekte und Konzepte, dass die Gemeinde Rheurdt mit ihrer Bevölkerung bereits angestrengt ist, den Umwelt- und Klimaschutz in der Gemeinde voranzutreiben und sich für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen sowie für ein attraktives Gemeindegebiet einzusetzen. Die bestehenden Strukturen sollen bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt und auch gezielt genutzt werden, um die Mobilitätswende passgenau und vor Ort zu realisieren und dauerhaft die nachhaltige Mobilität in der Gemeinde weiterzuentwickeln.

3 BESTANDSANALYSE

Zur Definition des Handlungsbedarfes bezüglich der Mobilität in der Gemeinde Rheurdt erfolgte zunächst eine Erfassung der Ausgangssituation im Rahmen einer Bestandsaufnahme sowie einer Zustandsanalyse der Ist-Situation. Bestandteil dessen sind u.a. eine Untersuchung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl sowie eine Bestandserfassung des Status Quo aller Verkehrsträger. Zur Erfassung der Ist-Situation wurden bestehende Datengrundlagen der Gemeinde Rheurdt sowie des Kreises Kleve ausgewertet und an verschiedene Stellen durch bundesweite Studien ergänzt. Das lokal verankerte Wissen der AkteurInnen hat maßgeblich dazu beigetragen, ein Gesamtbild über die bestehenden Herausforderungen, Probleme und Planungen zu erhalten.

3.1 MOBILITÄTSVERHALTEN UND VERKEHRSMITTELWAHL

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung in der Gemeinde Rheurdt wird insbesondere der aus dem Verkehrsmittelwahl abgeleitete Modal Split als zentraler Indikator herangezogen. Der Modal Split verdeutlicht, wie hoch der Anteil verschiedener Verkehrsträger am Gesamtaufkommen aller Wege ausfällt. Es handelt sich um eine zentrale Größe der Verkehrs- und Mobilitätsplanung, denn mit Hilfe von Modal Split Daten ist auf einfache Weise ersichtlich, wie hoch der Anteil der ökologisch vorteilhafteren Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen ausfällt.

Sowohl für die Gemeinde Rheurdt als auch für den Kreis Kleve existiert bisher keine ausführliche Modal Split-Erhebung. Deshalb werden die interpolierten Daten der Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus 2017 weiterführend als Datengrundlage verwendet. Gemäß der zusammengefassten regionalstatistischen Raumtypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ist die Gemeinde Rheurdt als kleinstädtischer dörflicher Raum einer Stadtregion zu charakterisieren. Die Daten der MiD-Studie stellen nicht explizit die Situation in Rheurdt da, sondern es werden deutschlandweite Durchschnittswerte für Kommunen gleicher Charakterisierung herangezogen.

Mobilitätsverhalten

Bei Betrachtung der allgemeinen Daten zum Mobilitätsverhalten in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion kann festgestellt werden, dass pro Person durchschnittlich 3,1 Wege am Tag zurückgelegt werden. Dabei sind die Wege im Schnitt ungefähr 14 Kilometer lang. Insgesamt legt eine Person in einer vergleichbaren Gemeinde somit etwa 44 km am Tag zurück (vgl. Abbildung 11).



Abbildung 11: Allgemeine Daten zum Verkehrsverhalten in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion im Überblick

[eigene Darstellung nach infas 2017]

Verkehrsmittelwahl

Abseits von den allgemeinen Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Rheurdts können den Daten der MiD-Studie Rückschlüsse bzgl. der Verkehrsmittelwahl entnommen werden (vgl. Abbildung 12). So ist aus den Daten zu entnehmen, dass 66 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden (51 % als Fahrzeugführer*in und 15 % als Mitfahrer*in). Im Vergleich zu den Modal Split-Daten der Bundesrepublik (57 % MIV-Anteil) liegt der Raumtyp ähnlich der Gemeinde Rheurdt deutlich über den Durchschnitt. Dies lässt sich vor allem damit begründen, dass die Gemeinde Rheurdt vor allem ländlich geprägt ist und vergleichsweise große Distanzen überbrückt werden müssen, um bestimmte Versorgungseinrichtungen bzw. die Arbeitsstätte erreichen zu können.

Auf den aus dem Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr zusammengesetzten Umweltverbund entfallen 33 % aller Wege. Dabei kann dem Fußverkehr, mit einem Anteil von 18 %, der größte Wert zugewiesen werden. Die Anteile des Radverkehrs (8 %) und des ÖPNV (7 %) sind dementsprechend klein und verdeutlichen, dass diese Verkehrsmittel für den Alltag von vergleichsweise geringer Bedeutung sind.

Modal Split-Daten eines kleinstädtischen dörflichen Raumes einer Stadtregion

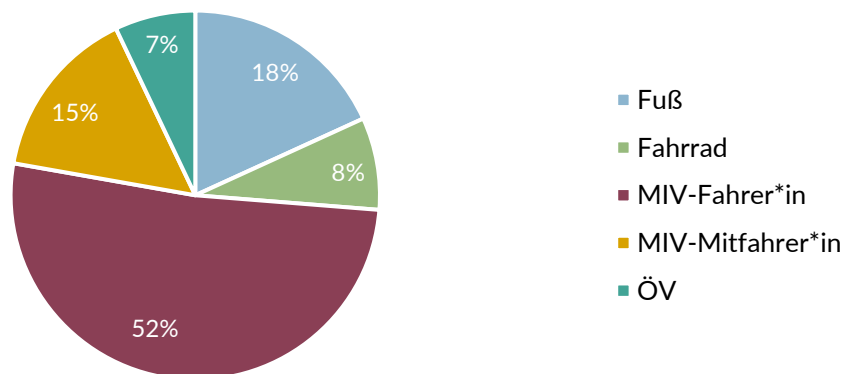


Abbildung 12: Modal Split-Daten eines kleinstädtischen dörflichen Raumes einer Stadtregion
[eigene Darstellung nach infas 2017]

Multimodale Mobilität

Mehr als ein Drittel aller Personen (34 %) in kleinstädtischen dörflichen Räumen einer Stadtregion nutzt im Verlaufe einer Woche verschiedene Verkehrsträger. Dieser Wert liegt knapp unter dem Bundesdurchschnitt von 36 %, was sich dadurch begründen lässt, dass das Pkw in ländlichen Regionen eine deutlich erhöhte Dominanz besitzt. Auch in Rheurdt ist dieser Trend erkennbar.

Etwa 56 % der Befragten gaben an, monomodal – also ausschließlich mit einem Verkehrsmittel – mobil zu sein. Dabei handelt es sich in der Regel um den eigenen Pkw, sodass Verlagerungspotenziale zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) ersichtlich werden.

Bei weiterer Differenzierung multimodaler Nutzergruppen kann beobachtet werden, dass ein Großteil den motorisierten Verkehr und das Fahrrad kombiniert (vgl. Abbildung 13).

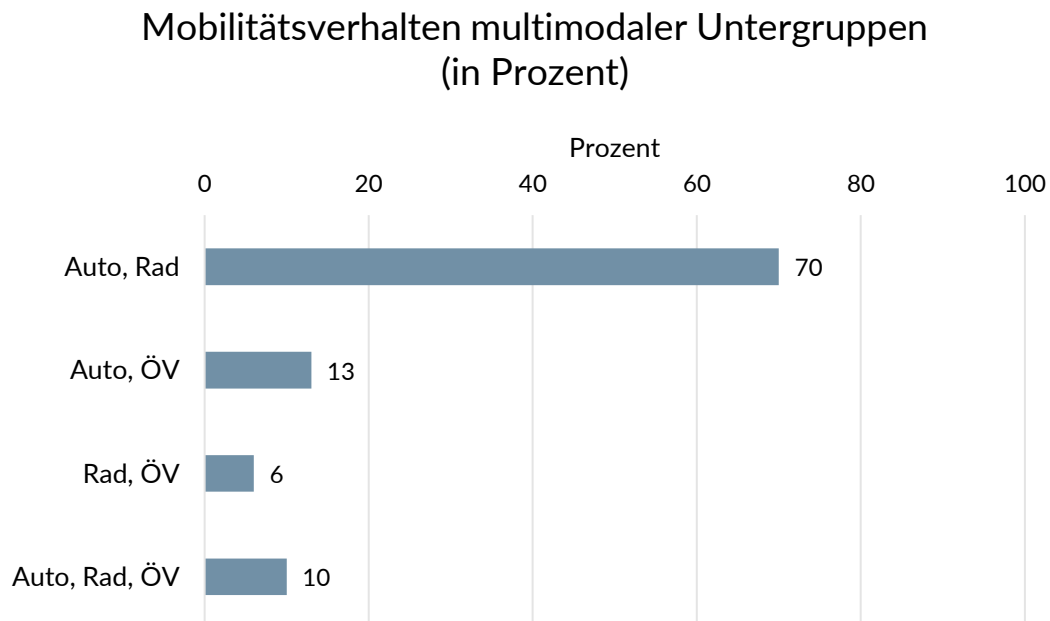


Abbildung 13: Mobilitätsverhalten multimodaler Untergruppen (in Prozent)
[eigene Darstellung nach infas 2017]

Der multimodalen Nutzung des Autos in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) kann mit 13 % eine deutlich geringe Bedeutung zugeschrieben werden. Ähnliches gilt für die Kombination aus Radverkehr und dem ÖPNV (6 %) sowie eine Mischung aus MIV, Radverkehr und öffentlichem Verkehr (10 %).

Einfluss der Wegezwecke

Eine weitere Differenzierung kann anhand der Wegezwecke vorgenommen werden. Laut den Daten der MiD-Studie 2017 werden die meisten Wege in kleinstädtischen dörflichen Räumen zur Arbeit (23 %), dienstlich (16 %) oder für Freizeitwecke (30 %) zurückgelegt. Auch in der Gemeinde Rheurdt ist aufgrund ländlicher Strukturen sowie einer geringen Arbeitsplatzdichte davon auszugehen, dass die meisten Wege der Bevölkerung den Wegezwecken Arbeit und Freizeit zugeordnet werden können. Neben den drei Hauptwegezwecken, welche besonders aufmerksam betrachtet werden sollten, lassen sich weitere Wegezwecke erkennen, die insgesamt eine geringe Bedeutung im Alltag einnehmen.

So entfallen weitere 12 % der Wege auf den Wegezweck Erledigungen, während jeweils 7 % auf Einkäufe und Begleitungswege sowie 5 % auf Wege zur Ausbildung und zur Schule entfallen (vgl. Abbildung 14).

Mobilitätsverhalten nach Wegezweck

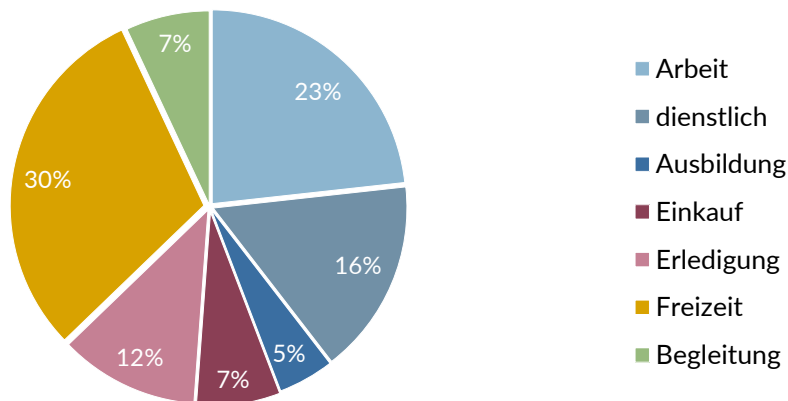


Abbildung 14: Mobilitätsverhalten nach Wegezweck
[eigene Darstellung nach infas 2017]

Einfluss der Wegelänge

Passend zu den Daten des Mobilitätsverhaltens nach Wegezweck, können die Wegezwecke nach Wegelänge unterschieden werden. Dabei fällt auf, dass vor allem für Arbeitswege (18 km) und Wege im dienstlichen Kontext (19 km) durchschnittlich die längsten Strecken zurückgelegt werden. Auch die Wege für Freizeitbeschäftigungen (15 km) und Begleitungswege (14 km) sind mit längeren Wegen verbunden. Hierbei ist besonders auffällig, dass sich die Differenz in den Wegen mit dem Wegezweck Begleitung stark vom bundesweiten Durchschnitt (8 km) unterscheidet. Zum Schluss kann festgestellt werden, dass die Wegezwecke mit dem Ziel Ausbildung (9 km), Erledigung (11 km) und Einkauf (7 km) im Schnitt die kürzeste Strecke beanspruchen (vgl. Abbildung 15).

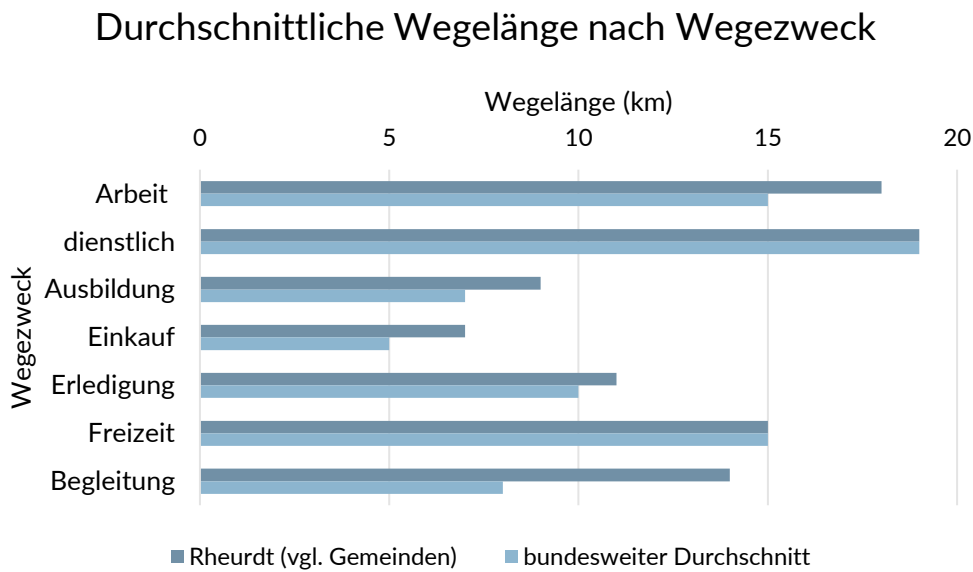


Abbildung 15: Durchschnittliche Wegelänge nach Wegezweck
 [eigene Darstellung nach infas 2017]

3.2 NICHT-MOTORISIERTER VERKEHR

Nachdem ein Überblick über die allgemeine Situation in der Gemeinde Rheurdt und über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung geliefert wurde, stellt die Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger im Gemeindegebiet den zweiten Teil der Bestandsanalyse dar. Ziel der differenzierten Betrachtung der Verkehrsträger ist die Erfassung des bestehenden Mobilitätsangebotes und des verkehrsinfrastrukturellen Status-Quo in den einzelnen Bereichen. Durch die Erfassung des aktuellen Zustands können Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken identifiziert werden, anhand welcher im weiteren Verlauf des Mobilitätskonzeptes Handlungsempfehlungen und Maßnahmen abgeleitet werden können.

3.2.1 Fußverkehr

Die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Rheurdt lässt sich grob in die beiden zentralen Innenstadtbereiche (= zentrale Versorgungsbereiche) Rheurdt und Schaephuysens sowie die Außenbereiche / die Ortschaften Kengen, Finkenbusch, Saelhuysen, Lind und Neufeld gliedern.

Anhand einer räumlich differenzierten Betrachtung der Fußverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Rheurdt, soll die Situation für den Fußverkehr dargestellt werden. Dahingehend werden die Hauptsiedlungsbereiche Rheurdt und Schaephuysen isoliert voneinander betrachtet. Im Rahmen der Bestandsanalyse des Fußverkehrs werden folgende Aspekte thematisiert: Fußwegenetz, Wegequalität, vorhandene und fehlende Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität.

In Vorbereitung dessen, gilt es nachfolgend Standards für Gehwegbreiten zu nennen: In Deutschland existieren keine gesetzlichen Mindestmaße, die fachlich anerkannte Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat jedoch die *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)* publiziert. Darin heißt es: „Das Grundmaß von 1,80 Meter für den Verkehrsraum des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet. Mit ihm und den Seitenräumen ergibt sich ein lichter Raum bzw. als Regelbreite das absolute Mindestmaß für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern“ (EFA).

Eine kleinere Mindestgehwegbreite von 1,50 m kann davon abweichend bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen angesetzt werden (bspw. Rathausstr.). Bis in die 1970er Jahre galt dieses Maß noch als allgemein übliche Breite für Gehwege; seit vielen Jahren gelten jedoch andere Mindestmaße.

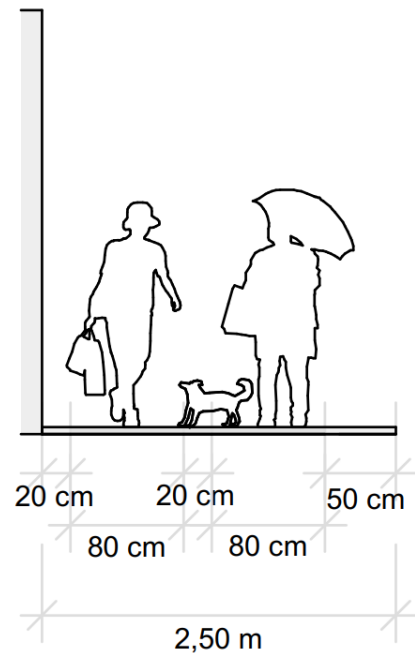


Abbildung 16: Mindestbreite Gehweg
[eigene Darstellung nach EFA 2002]

Ortsteil Rheurdt

Im Ortsteil Rheurdt sind die meisten Alltagsziele und Einrichtungen zu Fuß gut erreichbar. Die Hauptverkehrsstraßen (Rathausstraße bzw. Hochend, Bahnstraße, Aldekerker Straße und Kirchstraße) werden zum Großteil von straßenbegleitenden Gehwegen eingefasst (Separationsprinzip). Die Breite der Gehwege entspricht überwiegend nicht der allgemeinen Mindestbreite von 2,50 m, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfohlen wird. Auch eine reduzierte Gehwegbreite von 1,50 m wird stellenweise nicht erreicht (insb. Rathausstr.).

Die zu geringe Gehwegbreite im Bereich der Rathausstraße ist ein bekanntes Problem. Aufgrund der geringen Wegebreiten ist eine problemlose Nutzung der Gehwege mit einem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl nicht immer möglich. Zudem ist der Begegnungsfall zwischen zu Fuß Gehenden Personen in vielen Bereichen als kritisch zu betrachten.

Aufgrund der Fahrbahnbreite ist zudem zu erkennen, dass Fahrradfahrende auf den Fußweg ausweichen. Diesbezüglich sind Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden nicht auszuschließen.

An nicht-klassifizierten Straßen in Wohngebieten sind verschiedene Führungsformen des Fußverkehrs ersichtlich. So werden zu Fuß Gehende im Mischprinzip oder im (zweiseitigen) Separationsprinzip geführt. Auch in den Wohngebieten ist allerdings ein Teil der Gehwege schmaler als 2,50 m (z.B. Windmühlenweg). Aufgrund der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie einem insgesamt deutlich reduzierten Verkehrsaufkommen in diesen Bereichen ist die Situation insgesamt als weniger kritisch zu betrachten.



Abbildung 17: Fußverkehrsinfrastruktur im Ortsteil Rheurdt
[eigene Aufnahmen]

Im Ortsteil Rheurdt bestehen wenige Möglichkeiten die Rathausstraße zu queren. Lediglich eine Fußgängerampel in Höhe des Schulwegs, ein Kreisverkehr im nördlichen Teil des Siedlungsbereichs (Auffahrt zu B510) und eine Mittelinsel am Niederend im Bereich des Ortsausgangs in Richtung Oernten unterstützen FußgängerInnen dabei die Straße zu queren.

Im südlichen Bereich der Rathausstraße (südlich der Bahnstraße) bestehen keine Querungshilfen bzw. -möglichkeiten. Insbesondere der etwas außerhalb gelegene Zentralfriedhof ist über die Straße Bongartzsteg nicht sicher zu erreichen (vgl. Abbildung 17). Um die Straße Bongartzsteg fußläufig zu erreichen, muss die Straße Hochend überquert werden, da dort lediglich ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf östlicher Seite vorhanden ist.

Auch die Aspekte der Barrierefreiheit sind für den Fußverkehr essenziell. In Hinblick auf die Alterung der Bevölkerung ist davon auszugehen, dass zukünftig immer mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Gleichzeitig steigt die Anzahl an Menschen, die u. a. aufgrund verschiedener Faktoren in ihrer individuellen Mobilität eingeschränkt sind. Im Ortsteil Rheurdt sind die vorhandenen Gehwege bzw. Querungsmöglichkeiten bislang nicht den Erfordernissen der Barrierefreiheit entsprechend gestaltet. Visuelle und / oder taktile Elemente konnten nicht vorgefunden werden. Weiterhin sind die vorhandenen Querungsmöglichkeiten nicht niveaugleich ausgebaut.

Die unzureichende Wegebreite der Gehwege entlang der Rathausstraße stellt für mobilitätseingeschränkte Personen ebenfalls eine Gefährdung da, da Wegebreiten schlichtweg nicht ausreichend breit sind um mit einem Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen problemlos passieren zu können. Weiterhin ist im Rahmen der Bestandsanalyse an einigen Stellen in Rheurdt auffällig gewesen, dass selbst in Wohnbereichen, wo die Gehwege zumindest die Maße aufweisen, dass eine Nutzung mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen problemlos möglich sein sollte, nicht durchgängig möglich ist, weil Pkws auf dem Gehweg geparkt werden oder Müllbehältnisse achtlos platziert werden (vgl. Abbildung 18). Weiterhin ist auffällig gewesen, dass insbesondere in Wohngebieten Gehwege teilweise Gefälle in Richtung der Fahrbahn aufweisen und dass keine einheitlichen Oberflächenbeläge zur Gestaltung der Fußwege genutzt werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen können wechselnde Oberflächenbeläge ein Hindernis darstellen.



Abbildung 18: Beeinträchtigungen auf Gehwegen in Wohngebieten des Ortsteils Rheurdt
[eigene Aufnahmen]

Positiv hervorzuheben sind die zahlreiche Sitz- und Rastmöglichkeiten. Mit Blick auf die Aufenthaltsqualität im Ortsteil Rheurdt ist zu vermerken, dass neben vielen Sitz- und Rastmöglichkeiten einige Grün- und Spielelemente vorhanden sind, die die Aufenthaltsqualität vor Ort stärken. Insbesondere in den Wohngebieten sowie in der Nähe zur Kirche und Schule befinden sich Orte, wo Jung und Alt verweilen können (vgl. Abbildung 19). In diesem Zusammenhang gilt es zudem das mehr als ausreichende Vorhandensein an Müllbehältnissen im öffentlichen Raum hervorzuheben. Nichtsdestotrotz wird die vorhandene Aufenthaltsqualität entlang der Rathausstraße aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer hohen Verkehrsbelastung eher negativ beeinflusst.



Abbildung 19: Aufenthaltsqualität im Ortsteil Rheurdt
[eigene Aufnahmen]

Ortsteil Schaephuysen

Ähnlich wie in Rheurdt sind öffentliche Einrichtungen und innerörtliche Ziele in Schaephuysen zu Fuß gut erreichbar. Der Fußverkehr wird entlang den Hauptverkehrsstraßen (Hauptstraße, Rheurdtter Straße und Tönisberger Straße) auf straßenbegleitenden Gehwegen geführt, welche überwiegend die Mindestbreite von 2,50 m erfüllen. Lediglich die westliche Seite der Tönisberger Straße verfügt über einen zu schmalen Gehweg (vgl. Abbildung 20).

In den Wohngebieten (an nicht-klassifizierten Straßen) wird der Fußverkehr unterschiedlich geführt. So konnte sowohl gemeinsame Geh- und Radwege als auch Wege in Form des Separationsprinzips erfasst werden. Besonders hervorzuheben ist die Verkehrssituation auf der Hubertusstraße. Durch die plangleiche Gestaltung des gesamten Straßenraumes sind die Erfordernisse der Barrierefreiheit gegeben (vgl. Abbildung 20). Darüber hinaus sind im Rahmen der Umgestaltung Aufpflasterungen errichtet worden, welche die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs bremsen sollen.



Abbildung 20: Fußverkehrsinfrastruktur im Ortsteil Schaephuysen
[eigene Aufnahmen]

Drei Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr bestehen an der Hauptstraße: eine Fußgängerampel gegenüber vom Heimatmuseum, eine Mittelinsel gegenüber der Kirche und eine Mittelinsel zwischen der Gartenstraße und dem Wiesenweg. Die Querungsmöglichkeiten sind so angelegt, dass die Querung der Hauptstraße regelmäßigen Abständen möglich ist. Im Gegensatz dazu bestehen keine Querungshilfen in der Tönisberger und Rheurdtter Straße. Gegenwärtig sind die vorhandenen Querungsmöglichkeiten (Mittelinseln und Lichtsignalanlage) nicht mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet, sodass die Erfordernisse der Barrierefreiheit nicht vollständig erfüllt sind (vgl. Abbildung 21). Grundsätzlich gilt es bei den Themen Querungshilfen und barrierefreie Gestaltung dieser immer die spezifische Straßenbaulast zu berücksichtigen.



Abbildung 21: Querungsmöglichkeiten in Schaephuysen
[eigene Aufnahmen]

Positiv hervorzuheben sind die Kreuzungs- / Einmündungsbereiche der Hubertus- und der Pastoratstraße auf die Vluysterstraße bzw. die Hauptstraße. Im Rahmen von Straßenumbaumaßnahmen sind in diesen Bereichen gehwegseitig taktile Elemente verbaut worden (vgl. Abbildung 22), sodass für u. a. Menschen mit einer Sehbehinderung die Kreuzungsstelle erkennbar wird. Die taktilen Elemente fördern die Sicherheit für sehbeeinträchtigte Menschen in diesem Bereich, wenngleich ein vollständig sicheres Queren des Einmündungsbereichs nicht ohne weiteres möglich ist. Grund dafür ist vor allem Breite des Straßenquerschnitts / des Einmündungsbereichs. Grundsätzlich ist jedoch auch an die Rücksichtnahme der Pkw-Fahrenden zu appellieren, sodass diese entsprechend Rücksicht nehmen, wenn eine Person – unabhängig eventueller Mobilitätseinschränkungen – die genannten Einmündungsbereiche oder auch an anderen Stellen die Fahrbahn queren möchte.



Abbildung 22: Taktile Elemente an Einmündungsbereichen in Schaephuysen
[eigene Aufnahmen]

Hinsichtlich der Barrierefreiheit im Fußverkehr wurde zudem festgestellt, dass auf der Ostseite der Tönisberger Straße eine Plangleichheit der Gehwege nicht durchgängig gegeben ist. Durch die Absenkungen des Gehweges an Ein- und Ausfahrten entstehen Barrieren bzw. Hindernisse.

Abschließend ist auch in Schaephuysen die Aufenthaltsqualität in den Fokus zu rücken. Dabei konnten Grünflächen vor allem an der Pastoratstraße / Ecke Grünstraße (dort ist auch ein öffentlicher Bücherschrank vorhanden) sowie an der Tönisberger Straße vorgefunden werden. Die Grünfläche an der Tönisberger Straße ist gleichzeitig ein Spielplatz, sodass Kinder dort in ihrer Freizeit spielen können. Der Durchgang zu Tönisberger Straße vom Spielplatz aus ist zudem mit einer Umlaufsperrung versehen, sodass spielende Kinder auf die angrenzende Straße aufmerksam gemacht werden (vgl. Abbildung 23). Positiv hervorzuheben sind zudem die zahlreichen Sitz- und Rastmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen, die es FußgängerInnen und mobilitätseingeschränkten Personen ermöglichen eine Pause einzulegen.



Abbildung 23: Aufenthaltsqualität in Schaephuysen
[eigene Aufnahmen]

Tabelle 1: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes Fußverkehr
[eigene Darstellung]

Fußverkehr	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten ▶ Größtenteils breite Gehwege im Ortsteil Schaephuysen ▶ Positivbeispiel Hubertusstraße für die Barrierefreiheit mit plangleichen Gehwegen ▶ Erste barrierefreie Einmündungsbereiche im Ortsteil Schaephuysen ▶ Grundsätzlich hohe Aufenthaltsqualität sowie viele Sitz- und Rastmöglichkeiten ▶ Aufgrund der kompakten Siedlungsbereiche kurze Wege und großes Potenzial des zu Fuß Gehens ▶ Kein Unfallschwerpunkt des Fußverkehrs im Gemeindegebiet 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wenig Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen im Ortsteil Rheurdt ▶ Schmale Gehwege im Ortsteil Rheurdt (insb. entlang der Rathausstraße) ▶ Fehlende Barrierefreiheit an Querungsmöglichkeiten sowie teilweise in den Wohngebieten ▶ Negative Beeinflussung der grundsätzlich hohen Aufenthaltsqualität durch immenses Verkehrsaufkommen
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Veränderungen (baulich oder straßenverkehrsordnungsrechtlich) entlang der Rathausstraße können die Aufenthaltsqualität in Rheurdt und gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit erhöhen sowie die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen ▶ Verbesserungen des Fußwegenetzes können die Verkehrssicherheit erhöhen und die Attraktivität des Zufußgehens steigern (Querungsmöglichkeiten, Verbreiterung Gehwege) 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Straßenbaulast der Rathausstraße obliegt dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, sodass ohne dessen Zustimmung Veränderungen entlang der Rathausstraße nicht zu realisieren sind ▶ Fehlende bzw. unsichere Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen sowie zu schmale, nicht barrierefreie Gehwege stellen langfristig für viele Personen in Rheurdt ein Problem dar (SeniorInnen, Menschen mit einer Behinderung, Kinder)

3.2.2 Radverkehr

Neben dem Fußverkehr stellt der Radverkehr einen wichtigen Bestandteil des nicht-motorisierten Verkehrs dar. Insbesondere für längere Strecken und zum Erreichen von innergemeindlichen Zielen stellt das Fahrrad eine gesundheitsfördernde Alternative zum privaten Pkw dar. Die Nutzung des Fahrrades ist dabei stark abhängig von der Verkehrssicherheit und der Nutzerfreundlichkeit der Radverkehrsinfrastruktur. Im Rahmen einer Ortsbegehung wurden die Radverkehrsführung, die Wegequalität sowie bestehende Fahrradabstellanlagen betrachtet.

Landesweites Radwegenetz

Durch das Gemeindegebiet Rheurds verlaufen einige ausgewiesene Strecken des Radwegenetzes NRW. Dieses bietet Verbindungen zwischen einzelnen Städten und Gemeinden im Land Nordrhein-Westfalen mit einheitlicher Wegweisung. Die einheitliche rot-weiße Beschilderung nennt Fern- und Nahziele mit Kilometerangabe und wird durch Piktogramme und Routennummer ergänzt (vgl. Abbildung 24).

Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft. Es handelt sich um ein Netz, das primär dem täglichen Bedarf dient, z.B. für Fahrten zur Arbeit oder zum Einkauf. Zusätzlich berücksichtigt es die Belange des touristischen Radverkehrs, indem um hochwertige und überregionale touristische Routen ergänzt werden.



Abbildung 24: Wegweiser des Radverkehrsnetzes NRW in Schaephuysen
[eigene Aufnahme]

Radverkehrsführung

Hinsichtlich der Radverkehrsführung ist zwischen *geschlossenen Ortschaften* und den Bereichen *außerhalb geschlossener Ortschaften* zu differenzieren. Im Rahmen der Bestandsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur konnte ermittelt werden, dass außerhalb der geschlossenen Ortschaften separate Zweirichtungsradwege entlang der Landesstraßen vorhanden sind (vgl. Abbildung 25).



Abbildung 25: Zwischenörtlicher Radweg zwischen Rheurdt und Schaephuysen (Ortsausfahrt Rheurdt)
[eigene Aufnahme]

Abseits der separaten Zweirichtungsradwege entlang der Landesstraßen – welche darüber hinaus auch Routen des landesweiten Radwegenetzes NRW darstellen – können auch Wirtschaftswege durch den Radverkehr genutzt werden. Auf diesem nachgeordneten Netz erfolgt die Führung auf der Fahrbahn. Eine einheitliche Beschilderung wie entlang des Hauptnetzes existiert für das nachgeordnete Netz nicht, sodass diese Wege vor allem von Personen mit Ortskenntnis genutzt werden.

Die separierten Zweirichtungsradwege entlang der Landesstraßen werden an den Ortseingängen auf die Fahrbahn überführt, da innerhalb der geschlossenen Ortschaften überwiegend keine eigenständigen Radverkehrsanlagen vorzufinden sind. Dies ist u. a. an der Rheurdtter Straße in Schaephuysen sowie am Niederend in Richtung Ortseingang nach dem Kreisverkehr in Rheurdt der Fall (vgl. Abbildung 26).



Abbildung 26: Fehlende Einfädelungshilfen für den Radverkehr
[eigene Aufnahmen]

In den Bereichen, in denen der Radverkehr auf die Fahrbahn oder von dieser auf den separierten Radweg geführt wird, bestehen keine gesonderten Hinweise / Führungen. Zukünftig sollten solche Übergangsbereiche einheitlich gestaltet werden. Dies würde die Verkehrssicherheit unterstützen und gleichzeitig den Wechsel zwischen den Führungsformen für den Radverkehr vereinfachen.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Rheurdt (insb. Rathausstraße) ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aufgrund der vorhandenen Straßenbreite alternativlos und die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Kombination mit einem kurvigen und engen Streckenverlauf machen diesen zentralen Streckenabschnitt für Radfahrende unattraktiv. Parkende Fahrzeuge entlang der Rathausstraße reduzieren einerseits die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, stellen andererseits aber auch ein zusätzliches Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar, da diese zum Überholen in den Gegenverkehr ausweichen müssen. Über den parallel verlaufenden Oberweg sowie die Burgstraße könnte eine Alternativstrecke zur Rathausstraße geschaffen werden.

Wegequalität

Aufgrund der geringen Anzahl an eigenständiger Radverkehrsinfrastruktur, können an dieser Stelle hauptsächlich die Straßen betrachtet werden, die auch vom MIV genutzt werden. Diese sind hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit größtenteils in einem guten Zustand, sodass Radfahrenden diese problemlos befahren können. Zukünftig sollte darauf geachtet werden, dass die Oberflächen der Radwege möglichst identisch gestaltet werden, um den Komfort des Radverkehrs weiter zu verbessern und um mögliche Hindernisse durch die unterschiedlichen Oberflächenbeläge auszuräumen. Bezüglich der Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist auf die Verkehrsführung zu verweisen, die bereits erläutert wurde.

Die weiteren und separierten Radwege sind gepflasterte bzw. geteerte Radwege, die der Mindestbreite von 1,80 Metern entsprechen. Auch die Oberflächenqualität dieser Wege ist ausreichend.

Zudem versorgen die Laternen, die entlang den Hauptverkehrsstraßen aufgestellt sind, auch die begleitende Radverkehrsinfrastruktur stellenweise mit Licht, sodass auch im Winter sowie in den Morgen- und Abendstunden verbesserte Beleuchtungsverhältnisse vorliegen.

Fahrradabstellanlagen

Neben dem Fahren mit dem Rad spielt auch die Park- bzw. Abstellsituation für den Radverkehr eine immer wichtigere Rolle, denn durch die Zunahme von hochwertigen Fahrrädern (E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder) steigt der Bedarf nach sicheren und ausreichenden Abstellanlagen.

In der Gemeinde Rheurdt sind an einigen Stellen Fahrradabstellanlagen vorzufinden. So befinden sich an öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen, Kirchen und Freizeiteinrichtungen einige Abstellanlagen. Die Menge und die Qualität der Abstellanlagen unterscheiden sich jedoch deutlich. Während an der Kirche in Rheurdt sowie an der Martinusschule bereits qualitativ hochwertige Abstellanlagen - in Form von Anlehnbügel - zur Verfügung stehen, weisen andere Einrichtungen, wie das Heimatmuseum in Schaephuysen oder der Kindergarten im Ortsteil Rheurdt, Vorderradhalter vor (vgl. Abbildung 27). Vorderradhalter entsprechen nicht mehr steigenden Qualitätsanforderungen einer sicheren und zeitgemäßen Abstellmöglichkeit für den Radverkehr. Die Nutzung dieser Abstellanlagen ist nicht zu empfehlen, da sie Beschädigungen an den Fahrrädern hervorrufen können.



Abbildung 27: Fahrradabstellanlagen in der Gemeinde Rheurdt
[eigene Aufnahmen]

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Fahrradabstellanlagen im Gemeindegebiet Rheurdt für eine gute Radverkehrsinfrastruktur noch nicht ausreichend ausgebaut ist. Auch wenn erste Anzeichen einer fahrradfreundlichen Gemeinde zu sehen sind (Ladesäule für E-Bikes und Reparaturstelle in Schaephuysen sowie die Abstellanlagen an der Schule im Ortsteil Rheurdt), besteht weiteres Ausbaupotenzial hinsichtlich ausreichender und zeitgemäßer Abstellmöglichkeiten.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Bestandsaufnahme des Handlungsfeldes Radverkehr
[eigene Darstellung]

Radverkehr	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Interkommunale und zwischenörtliche Radwege sind vorhanden ▶ Mehrere Strecken des landesweiten Radverkehrsnetz NRW verlaufen durch die Gemeinde ▶ Gute Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen (Oberflächenqualität, Beleuchtung) ▶ Erste Anlehnbügel bzw. qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen befinden sich in der Gemeinde (z.B. Kirche und Schule in Rheurdt) ▶ Öffentliche Ladesäule für E-Bikes sowie eine Reparaturstation für Fahrräder im Ortsteil Schaephuysen ▶ Kein Unfallschwerpunkt des Radverkehrs im Gemeindegebiet 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Radverkehr wird fast ausschließlich im Mischverkehr geführt ▶ Hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sowie enge Straßenabschnitte sorgen für gefährliche Situationen ▶ Der ruhende Verkehr in der Rathausstraße im Ortsteil Rheurdt verhindert eine sichere und übersichtliche Situation für den Radverkehr ▶ Fehlende Einfädelungshilfen beim Wechsel der Führungsform ▶ Nicht ausreichend, qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen vorhanden
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Steigerung des Radverkehrsanteils durch attraktive und sichere Radwege (z.B. Ausweisung einer Alternativroute parallel zur Rathausstraße) ▶ Erhöhung der Attraktivität für den Radverkehr durch mehr adäquate, hochwertige Radabstellanlagen im Gemeindegebiet ▶ Erhöhte Nutzung von E-Bikes durch den Ausbau von Fahrradabstellanlagen mit E-Ladefunktion 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erhöhte Unfallgefahr auf den Hauptverkehrsstraßen durch zu hohe Geschwindigkeiten, enge Straßenabschnitte und den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn ▶ Unattraktive Radverkehrsführung führt zu Verlagerung vom Radverkehr auf dem MIV ▶ Fehlende sichere Radabstellanlagen machen das Radfahren unattraktiv

3.2.3 Unfallanalyse des Fuß- und Radverkehrs

Um mögliche Gefahrenstellen für den Fuß- und Radverkehr ausfindig zu machen, wurden die Unfalldaten der Kreispolizeibehörde Kleve aus den Jahren 2018 bis 2020 ausgewertet. Insgesamt konnten im genannten Zeitraum 15 Unfälle unter der Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs ermittelt werden. Es ist davon auszugehen, dass im Untersuchungszeitraum weitere Unfälle vorgefallen sind, welche allerdings nicht polizeilich erfasst wurden und somit in der Unfallanalyse nicht berücksichtigt werden können (Dunkelziffer).

Während des Untersuchungszeitraums sind 13 Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst worden. In sieben Fällen handelte es sich dabei um Konfliktsituationen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr und in sechs Fällen um Radverkehrsunfälle ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmender.

Lediglich zwei Verkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden sind in den Jahren 2018 bis 2020 auf dem Gebiet der Gemeinde Rheurdt polizeilich registriert worden. Dabei handelte es sich um einen Konflikt zwischen einem Radfahrenden und einem Lkw (Schwerverkehr) sowie in einem Fall um einen Konflikt zwischen einem zu Fuß Gehenden und dem motorisierten Verkehr.

Beteiligte Verkehrsträger bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Rheurdt (2018-2021)

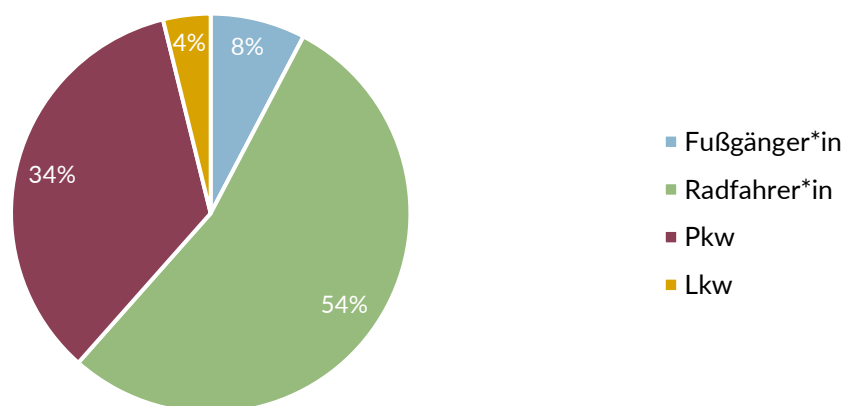


Abbildung 28: Beteiligte Verkehrsträger bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Rheurdt (2018-2021)

[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Kleve 2021]

Weiterführend lassen sich den polizeilichen Unfallstatistiken Angaben zum Schadensbild bzw. zum Verletzungsbild der beteiligten Personen entnehmen. In Zusammenhang mit den erfassten Unfällen unter Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs (15 Unfälle) haben 16 Personen einen Personenschaden davongetragen. Dabei handelt es sich in acht Fällen um einen leichten Personenschaden, in sieben Fällen um schwere Personenschäden und ein Verkehrsunfall hat ein Todesopfer zur Folge gehabt (vgl. Abbildung 29).

Schäden bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Rheurdt (2018-2021)

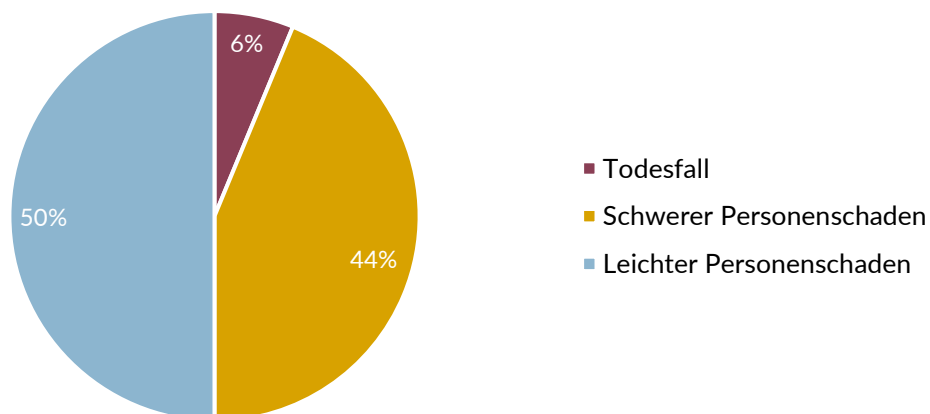


Abbildung 29: Schäden bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Rheurdt (2018-2021)

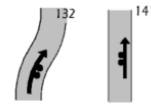
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Kleve 2021]

Zuletzt können die erfassten Verkehrsunfälle hinsichtlich des Unfalltyps (vgl. Abbildung 30) differenziert werden. So lässt sich feststellen, dass mit jeweils fünf Unfällen Fahrunfälle, und Einbiegen- oder Kreuzen-Unfälle den häufigsten unfalltypen darstellen. Zwei Unfälle sind zudem als Abbiege-Unfälle und jeweils ein weiterer Verkehrsunfall als Überschreiten-Unfall bzw. Unfall im Längsverkehr zu charakterisieren.

Unfalltypen und Erläuterung

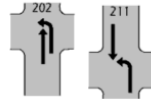
Fahrerfall (F)

Der Unfall wurde ausgelöst durch Kontrollverlust über das Fahrzeug/ Fahrrad (i.d.R. durch eigenes Verschulden)



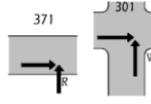
Abbiege-Unfall (AB)

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem abbiegendem Verkehrsteilnehmenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden



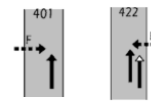
Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmenden und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug / Fahrrad



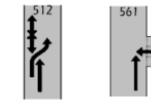
Überschreiten-Unfall (ÜS)

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug / Fahrrad und einer zu Fuß gehenden Person auf der Fahrbahn



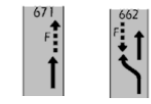
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält



Unfall im Längsverkehr (LV)

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen



Sonstiger Unfall (SO)

Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.)



Abbildung 30: Unfalltypen

[eigene Darstellung]

Der Auswertung der Verkehrsunfalltypen ist zu entnehmen, dass insbesondere Kreuzungssituationen vermehrt zu Verkehrsunfällen führen. Die Verkehrsunfälle nach Unfalltyp lassen sich auch kartographisch darstellen und verorten (vgl. Abbildung 31). Hierbei wird deutlich, dass die registrierten Verkehrsunfälle überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen zu verzeichnen sind. Im Ortsteil Schaephuysen haben sich alle drei Unfälle auf der Hauptstraße bzw. Vlyuner Straße (L140) ereignet. Im Ortsteil Rheurdt haben sich die Unfälle prioritär auf der Rathausstraße und der Straße Niederend ereignet. Eine weitere Häufung von Verkehrsunfällen ist an der Neufelder Straße (L477) zu beobachten.

Trotz der räumlichen Häufigkeit von Verkehrsunfällen an Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Gemeindegebietes der Gemeinde Rheurdt ist in keinem Fall ein Unfallschwerpunkt zu erkennen.

In Summe sind beim Einbiegen, Kreuzen und Abbiegen die meisten Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Diesbezüglich sollte zukünftig überprüft werden, inwiefern die Verkehrssituation in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen für den Fuß- und Radverkehr sicherer gestaltet werden kann.

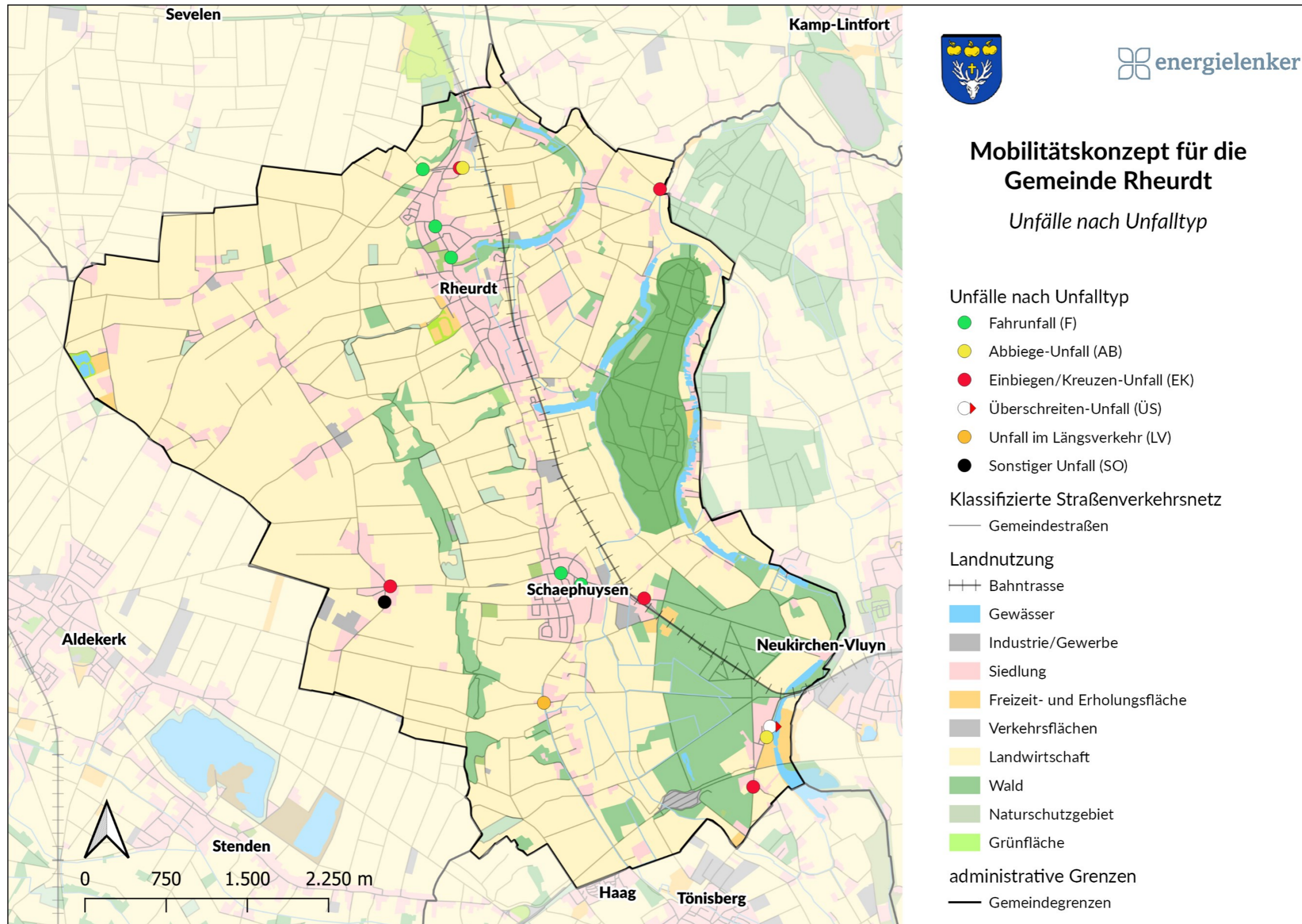


Abbildung 31: Verortung der Verkehrsunfälle nach Unfalltyp in der Gemeinde Rheurdt
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Kleve 2021; Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskataster NRW]

3.3 MOTORISIERTER VERKEHR

Neben dem nicht-motorisierten Verkehrsträgern sind auch die Formen des motorisierten Verkehrs und ihre entsprechende Infrastruktur Teil der Bestandsanalyse. Die Erfassung des Status Quo erfolgt anhand der Unterteilung in den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV). Insgesamt kann so eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Ist-Situation in der Gemeinde Rheurdt hinsichtlich des motorisierten Verkehrs abgebildet werden.

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr stellt in der Gemeinde Rheurdt den Hauptverkehrsträger dar (vgl. Kapitel 3.1). Den Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu Laute sind mit Stand vom 01.01.2022 4.672 Personenkraftwagen in der Gemeinde Rheurdt zugelassen. Weiterhin sind 283 Lastkraftwagen in der Gemeinde Rheurdt zugelassen. (vgl. KBA 2022). Die Motorisierungskennziffer², die sich aus den Daten des KBA und der Bevölkerungszahl der Gemeinde Rheurdt errechnen lässt, ergibt einen Wert von 1,40 Personen pro Pkw hervor. Die sehr große Differenz zum Bundesdurchschnitt von 1,71 Personen pro Pkw zeigt, welchen Stellenwert das motorisierte Privatfahrzeug innerhalb der Bevölkerung einnimmt. Auch die Höhe des Motorisierungsgrads³ von 712,2 Fahrzeugen pro 1.000 EinwohnerInnen verdeutlicht die Wichtigkeit des Pkw für die individuelle Mobilität im ländlichen Raum. Auch hinsichtlich des Motorisierungsgrades ist eine deutliche Differenz zum Bundes- (583,4 Fahrzeuge pro 1.000 EinwohnerInnen) Landes- (582,1 Fahrzeuge pro 1.000 EinwohnerInnen) und Kreisdurchschnitt (636,4 Fahrzeuge pro 1.000 EinwohnerInnen) erkennbar (vgl. Abbildung 32; KBA 2022).

² Motorisierungskennziffer: Angabe des Verhältnisses Einwohner*in pro Kraftfahrzeug

³ Motorisierungsgrad: Anzahl der Kraftfahrzeuge pro 1.000 EinwohnerInnen

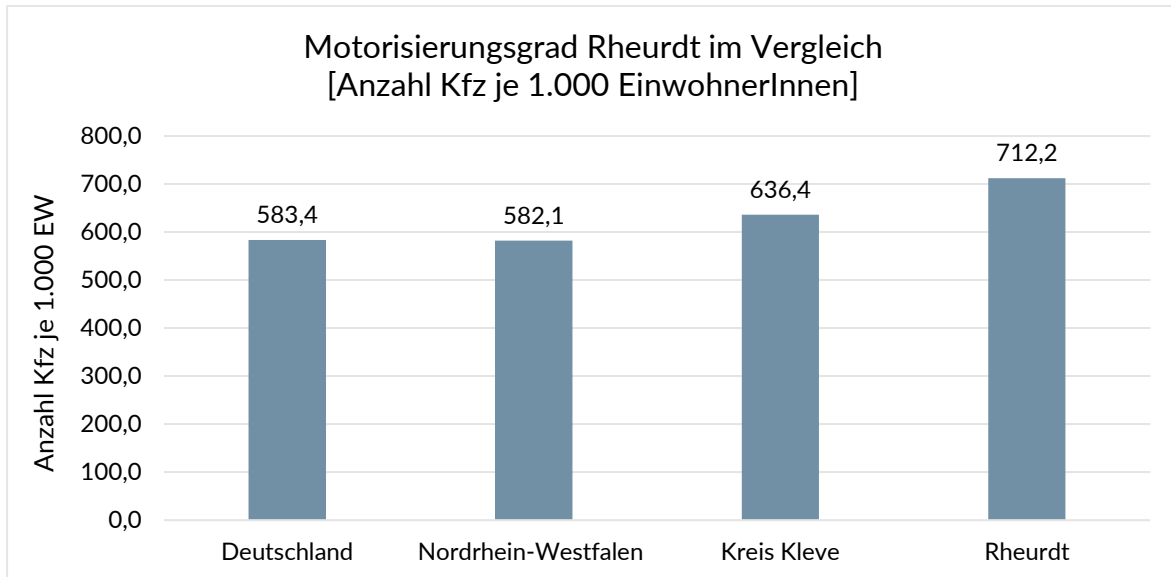


Abbildung 32: Motorisierungsgrad Rheurdt im Vergleich zu Bundes-, Landes- und Kreisebene
[eigene Darstellung nach KBA 2022]

Straßenverkehrsnetz

Aufgrund der großen Bedeutung des privaten Pkws ist an dieser Stelle auch die Erfassung des klassifizierten Straßennetzes ein wichtiger Aspekt der Bestandsanalyse. Die Darstellung des klassifizierten Straßennetzes soll verdeutlichen, wie sich die Anbindung der Gemeinde Rheurdt an die Nachbarkommunen sowie die Anbindung der Ortsteile und Ortschaften untereinander darstellt.

Die Gemeinde Rheurdt ist vergleichsweise gut an das klassifizierte Straßennetz angeschlossen. In unmittelbarer Nähe befinden sich zwei Autobahnanschlussstellen (Kerken und Neukirchen-Vluyn), welche Anschluss an die Bundesautobahn 40 Richtung Duisburg und Venlo (NL) ermöglichen. Auch die Autobahn 57 ist mit einer Entfernung von 10 km gut erreichbar und bietet eine Verbindung auf der Nord-Süd-Achse Richtung Krefeld und Goch.

Ergänzend zu den nahegelegenen Autobahnen verläuft eine Bundesstraße durch das Gemeindegebiet. Im Norden der Gemeinde verläuft die B510 auf einer Ost-West-Achse und ermöglicht eine Verbindung in Richtung Aldekerk – wo sie auf die Bundesstraße B9 trifft – sowie in Richtung Kamp-Lintfort. Weiterhin verlaufen drei Landesstraßen durch die Gemarkung der Gemeinde Rheurdt. Dabei handelt es sich um die L140, die den Ortsteil Schaephuysen auf einer Ost-West-Achse mit Neukirchen-Vluyn und Aldekerk verbindet, die L478, welche auf einer Nord-Süd-Achse verläuft und die beiden Ortsteile Rheurdt und Schaephuysen sowie in Richtung Tönisberg im Süden ermöglicht.

Komplettiert wird das Netz an Landesstraßen durch die L477. Diese verläuft durch den südöstlichen Teil der Gemeinde und stellt eine Verbindung zwischen Tönisberg und Neunkirchen-Vluyn dar. Ein Teilstück der L477 / Neufelder Straße, welches durch die Ortschaft Neufeld verläuft (vgl. Abbildung 33), wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens durch das Büro BVS Rödel und Pachan untersucht. Dabei konnte festgestellt werden, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h regelmäßig überschritten wird und somit Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen notwendig sind.

Weiterhin konnte im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie im Austausch mit AnwohnerInnen ermittelt werden, dass parkende Fahrzeuge am Straßenrand auf diesem Teilstück für Verkehrsbehinderungen (für den motorisierten Verkehr aber auch für den Fuß- und Radverkehr) sorgen. Darüber hinaus wird Straßenbegleitgrün durch abgestellte Fahrzeuge beschädigt. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption gilt es diese Thematik zu berücksichtigen.



Abbildung 33: Neufelder Straße
[eigene Aufnahmen]

Das vorhandene Netz an Bundes- und Landesstraßen wird durch eine Kreisstraße sowie weitere kommunale Straßen erschlossen. Auf Grundlage dieses Straßennetzes wird eine hohe Erreichbarkeit innerhalb des Gemeindegebietes ermöglicht. Das Netz der Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Rheurdt wird in nachfolgender Karte grafisch dargestellt (vgl. Abbildung 34).

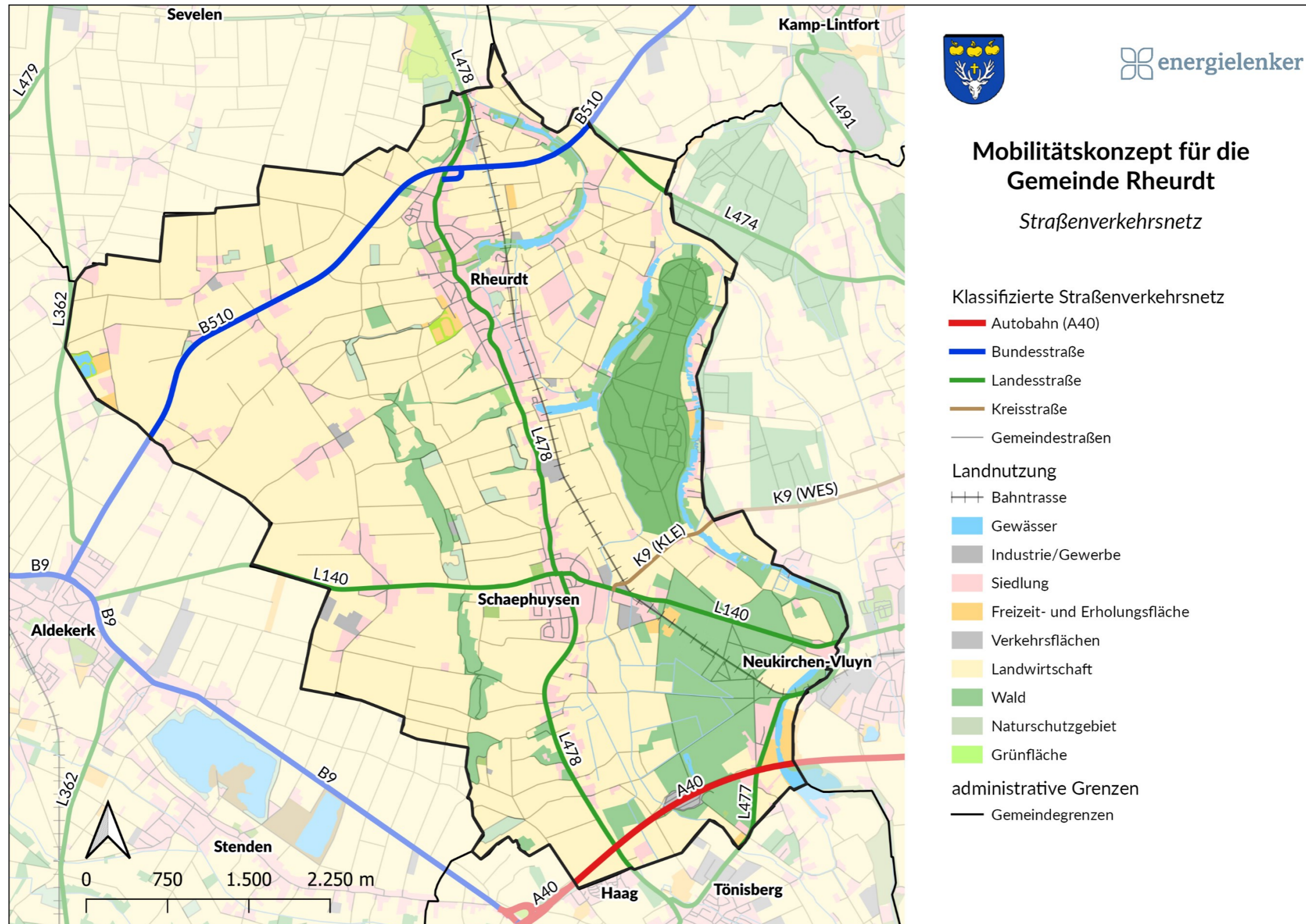


Abbildung 34: Klassifiziertes Straßenverkehrsnetz in der Gemeinde Rheurdt
[eigene Darstellung nach Straßen.NRW 2015; Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskataster NRW]

Verkehrsbelastung

Zur Erfassung der Verkehrsbelastung in der Gemeinde Rheurdt liegen Daten einer landesweiten Verkehrszählung vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr aus dem Jahre 2015 vor. Die Daten, die vom Landesministerium in NRW erhoben wurden, umfassen lediglich die Straßen des klassifizierten Straßenverkehrsnetzes in der Gemeinde. Zusätzlich stehen einige Daten von Verkehrszählungen in der Gemeinde zur Verfügung, die zwischen 2018 und 2021 das Verkehrsaufkommen an sechs verschiedene Punkte erfasst haben (vgl. Abbildung 35).

Die Ergebnisse zeigen eine relativ geringe Verkehrsbelastung im ganzen Gemeindegebiet. So übersteigt die Anzahl der Fahrzeuge nur auf der B510 den Wert 5.000 Kfz pro Tag. Dabei bestehen leichte Unterschiede zwischen der Ost- und Westrichtung, denn, während die Verkehrsbelastung auf der Strecke von Rheurdt bis Aldekerk 5.432 Kfz pro Tag beträgt, liegt sie auf der Strecke zwischen Rheurdt und Kamp-Lintfort bei 6.098 Kfz pro Tag (Straßen.NRW 2015).

Auf den Landes- und Kreisstraßen, die teilweise durch die Ortschaften Rheurdt und Schaephuysen führen, ist die Verkehrsbelastung deutlich geringer. Auf der L478 zwischen Rheurdt und Schaephuysen herrscht eine Verkehrsbelastung von 3.548 Kfz/Tag, während sie südlich von Schaephuysen nur noch 2.130 Kfz pro Tag aufzuweisen hat. Die aktuelleren Messungen der Polizei auf dieser Strecke zeigen zudem, dass die Verkehrsbelastung sich auf der L478 seit 2015 auf unter 2.000 Kfz/Tag reduziert hat. Auf der L140, die in Ost-West-Richtung durch Schaephuysen führt, herrscht ein Verkehrsaufkommen von 3733 Kfz/Tag. Die Straßen L477 und K9 liegen mit einem Verkehrsaufkommen von jeweils 2.833 und 2.370 Kfz am Tag für die entsprechende Größe der Straße niedrig (Straßen.NRW 2015).

Die Messstellen, die in Rheurdt liegen, umfassen Daten, die auf den Straßen Bahnstraße, Aldekerker Straße und Kirchstraße im Jahr 2020 ermittelt worden sind. Alle drei Stellen weisen eine Verkehrsbelastung von unter 2.000 Kfz am Tag auf, wobei in der Kirchstraße sogar nur knapp 250 Fahrzeuge am Tag gezählt worden sind.

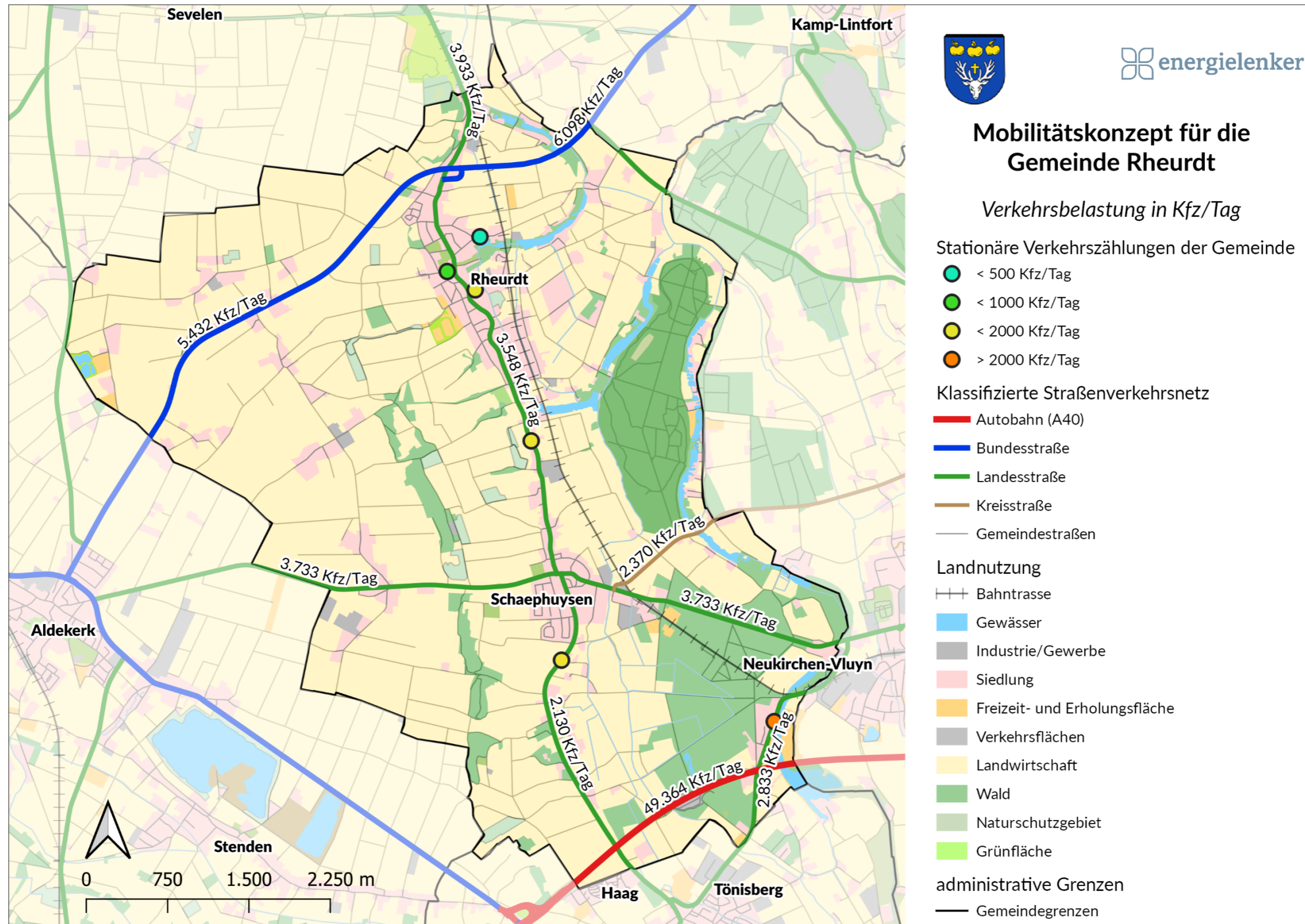


Abbildung 35: Straßenverkehrsbelastung in der Gemeinde Rheurdt
 [eigene Darstellung nach Straßen.NRW 2015; Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskataster NRW]

Ruhender Verkehr

Aufgrund des sehr hohen Stellenwerts des Pkw in der Gemeinde Rheurdt soll auch eine Betrachtung des ruhenden Verkehrs vorgenommen werden.

In Rheurdt und Schaephuysen existieren jeweils gesonderte Parkflächen. Die Vielzahl dieser Parkflächen ist als halböffentlich einzuschätzen, da sie häufig dem Lebensmitteeinzelhandel, Freizeiteinrichtungen oder Schulen zugehörig sind. Ergänzend dazu bestehen auch öffentliche Stellplätze in zentralen Bereichen beider Ortschaften (z.B. Bürgermeister-Beelen-Platz oder der Marktplatz in Rheurdt). Darüber hinaus existieren vereinzelt großflächigere Stellplätze außerhalb der geschlossenen Ortschaften (bspw. an Naherholungsgebieten).

Ergänzend zu den Parkplätzen existieren vereinzelt markierte Parkflächen am Straßenrand an den Hauptverkehrsstraßen. In den Nebenstraßen sowie auf zahlreichen Teilabschnitten der Hauptverkehrsstraßen ist Parken auf der Fahrbahn zulässig. Besonders die Tönisberger Straße ist abends und an Wochenenden besonders betroffen. Auf diesem Teilabschnitt wird der Verkehrsfluss deutlich gestört.

Grundsätzlich gilt es anzumerken, dass Parken auf der Fahrbahn für den Radverkehr eine Behinderung und ein Sicherheitsrisiko darstellen. Dadurch, dass innerhalb geschlossener Ortschaften auf dem Gebiet der Gemeinde Rheurdt keine eigenständigen Radwegeinfrastrukturen existieren, muss der Radverkehr im Mischverkehr fahren, sodass parkende Autos deutlich negativen Einfluss nehmen.

Mit Blick in die Zukunft sollte eine Neuordnung von Parkflächen und ggf. die Reglementierung dessen überprüft werden.

Alternative Mobilitätsformen und Antriebstechnologien

Das Carsharing-Angebot, das in Mai 2017 an zwei Standorten in der Gemeinde Rheurdt vom Kamp-Lintforter Autohaus Ford Espey, der NIAG und der Gemeinde Rheurdt initiiert wurde, ist aufgrund der geringen Nachfrage eingestellt worden. Die Fahrzeuge, die auf dem Parkplatz am Meisterweg in Rheurdt (in Höhe von Haus Quademechels) und am Bürgermeister-Beelen-Platz in Schaephuysen ihren Platz hatten, stellten eine Alternative zum privaten Pkw dar. Aufgrund der geringen Nachfrage wurde das Fahrzeug aus Rheurdt kurz nach Freigabe bereits wieder abgezogen.

Obwohl das Fahrzeug im Ortsteil Schaephuysen einige Zeit lang gut angenommen und genutzt worden ist, hat sich die Covid-19-Pandemie spürbar auf die Nutzungszahlen ausgewirkt. Somit wurde auch in Schaephuysen das Fahrzeug abgezogen. Auch ein Versuch das Fahrzeug in Schaephuysen zu reaktivieren ist fehlgeschlagen.

Weiterhin existieren auf dem Gebiet der Gemeinde Rheurdt aktuell zwei Ladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten. Die Ladeinfrastruktur befindet sich jeweils in zentraler Lage in den Ortsteilen Rheurdt und Schaephuysen (Marktplatz in Rheurdt; Bürgermeister-Beelen-Platz in Schaephuysen). Für das Jahr 2022 ist die Installation von fünf weiteren Doppelladepunkten geplant, ein entsprechender Bewilligungsbescheid (Bundesförderung) liegt bereits vor. Die Standorte der neuen Ladesäulen sollen ebenfalls zentral gelegen sein (bspw. an öffentlichen Einrichtungen).

Tabelle 3: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes öffentlicher Verkehr
[eigene Darstellung]

Motorisierter Individualverkehr	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gute Anbindung an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz (u.a. A40 und B510) ▶ Viele, kostenfreie Parkmöglichkeiten im Gemeindegebiet ▶ Größtenteils Tempo-30-Zonen in den Nebenstraßen der Ortsteile Rheurdt und Schaephuysen ▶ Jeweils eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten im Ortsteil Rheurdt und Schaephuysen auf zentralen Parkflächen ▶ Vorhandensein von mehreren Mitfahrerbanken 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hoher Motorisierungsgrad ▶ Straßenbegleitendes Parken in der Rathausstraße als Gefahrenpotenzial für den nicht-motorisierten Verkehr ▶ Die Erlaubnis überall und immer parken zu können / dürfen – fehlendes Parkraummanagement; es scheint so als wollen die BürgerInnen immer möglichst nah am Ziel parken ▶ Carsharing-Angebot ist nicht mehr vorhanden
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Durch eine Regulierung des ruhenden Verkehrs am Straßenrand könnte die Verkehrssituation in Rheurdt sicherer gestaltet werden und würde zur Aufenthaltsqualität entlang den Hauptverkehrsstraßen beitragen ▶ Der Ausbau von E-Lademöglichkeiten mit entsprechenden Parkplätzen könnte der Anteil nicht-fossil betriebener Fahrzeuge steigern ▶ Erneute Inbetriebnahme des Carsharing-Angebots als Alternative zum privaten Pkw 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Regulierung des Parkraumes notwendig, um Bequemlichkeit / Vorteile des Pkw aufzubrechen ▶ Durch fehlende Angebote / Anreize bezüglich nachhaltigerer Antriebs- / oder Mobilitätsformen (Ladeinfrastruktur, Carsharing) wird die Bevölkerung nicht für Nutzung solcher Fahrzeuge sensibilisiert

3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr nimmt in der Gemeinde Rheurdt bislang eine untergeordnete Rolle ein (vgl. Kapitel 3.1). Nichtsdestotrotz gilt es im Rahmen der integrierten Betrachtung aller Verkehrsträger auch den Öffentlichen Verkehr zu betrachten.

Aufgabenträger des ÖPNV in und um Rheurdt ist Kraft Gesetz der Kreis Kleve. Der Kreis Kleve ist seit 1996 für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV (Busse) in seinem Gebiet zuständig. Bei den Planungen werden die Ziele der Raumordnung, Landesplanung, des Umweltschutzes und Städtebaus berücksichtigt. Wesentliches Planungsinstrument des Nahverkehrs im Kreis Kleve ist der Nahverkehrsplan in seiner aktuellen Fassung von Februar 2018.

Aufgabenträger des schienengebundenen Personennahverkehrs ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel des VRR gelten einheitliche Tickets und Preise, aufeinander abgestimmte Fahrpläne sowie allgemeine Informations- und Servicedienstleistungen.

Busverkehr

Auf dem Gebiet der Gemeinde Rheurdt verkehren insgesamt 5 Buslinien, die größtenteils vom NVN (Nahverkehrs-Zweckverband-Niederrhein) sowie der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe (NIAG) betrieben werden. Aufgrund des fehlenden Schienenanschlusses in Rheurdt besteht der Öffentliche Verkehr in Rheurdt ausschließlich aus dem Busverkehr. Nichtsdestotrotz ist die Anbindung an Bahnhöfe außerhalb der Gemeindegrenzen, insbesondere für PendlerInnen, von großer Bedeutung.

Die Buslinie Nummer 7 verkehrt von Montag bis Samstag zwischen 5:30 Uhr morgens und 20 Uhr abends auf der Strecke Kamp-Lintfort – Rheurdt – Schaephuysen – Neunkirchen-Vluyn – Moers. Auch sonntags besteht die Möglichkeit das Busangebot der Linie 7 in Anspruch zu nehmen, allerdings nur als Taxibus-Angebot in einer 120-Minuten Taktung. Obwohl die offizielle Strecke der Buslinie 7 von Kamp-Lintfort bis zum Moerser Bahnhof führt, wird die Strecke nur ein paar Mal am Tag vollständig befahren. Den Großteil der Zeit führt die Linie nur bis Neunkirchen-Vluyn bzw. Kamp-Lintfort, sodass Reisende Richtung Moerser Bahnhof dort umsteigen müssen. Zudem verkehrt ein Bus unter der gleichen Liniennummer (7) auch als Schülerverkehr in der Gemeinde Rheurdt (vgl. Abbildung 36).

Die Linie 31 stellt eine Verbindung zwischen Aldekerk (Bahnhof), Schaephuysen, Rheurdt, Issum und Geldern her. Werktags verkehrt dieser Bus zwischen 6 und 21 Uhr in 120 -Minuten-Takt. Sonntags besteht kein Angebot. Obwohl die Strecke von Aldekerk bis Geldern verläuft, wird die Verbindung zwischen Schaephuysen und Aldekerk Bhf. Ausschließlich bedarfsorientiert (als TaxiBus) nach vorheriger Anmeldung befahren.

Neben der Linie 31 stellt auch die Buslinie SB70, welche von der NIAG betrieben wird, eine Verbindung Richtung Bahnhof Aldekerk her und ermöglicht die Anbindung an den Schienenpersonenverkehr. Anders als die Buslinien der Linien 7 und 31 begrenzt das Angebot der SB70 sich allerdings auf Fahrten zwischen 6 und 7 Uhr vormittags sowie zwischen 16 und 18 Uhr nachmittags. Sowohl tagsüber als auch an Wochenenden kann das Angebot der SB70 nicht genutzt werden.

Eine weitere Anschlussmöglichkeit an den Bahnverkehr besteht über die Buslinien 076 und 077. Während die Buslinie 076 die Bushaltestelle „Neufeld“ an der Neufelder Straße im Rheurder Gemeindegebiet anfährt und eine Verbindung Richtung Krefeld (Hbf.), Neukirchen-Vluyn und Kamp-Lintfort darstellt, verkehrt die Linie 077 auf der Strecke zwischen Krefeld Hbf. und Rheurdt-Oermterberg. Die Linie 076 an der Haltestelle Neufeld fährt zwischen 6 Uhr vormittags und 20 Uhr abends in Richtung Kamp-Lintfort in 60-Minuten-Takt und Richtung Krefeld in 120-Minuten-Takt. Die Linie 077 verkehrt zwischen 13- 9 Uhr nur 3-mal am Tag und stellt somit eine relativ unregelmäßige Verbindung dar. Dazu verkehren beide Verbindungen Richtung Krefeld Hauptbahnhof nur von Montag bis Freitag.

Alle Buslinien, die im Gemeindegebiet verkehren sowie die Bushaltestellen, die im Gemeindegebiet angefahren werden, sind auf der Karte in Abbildung 36: Busliniennetz in der Gemeinde Rheurdt und in Tabelle 4 ersichtlich. Zudem zeigt die Karte, welche Bushaltestellen, aufgrund der hohen Dichte an Buslinien, eine wichtige Mobilitätsfunktion für die Gemeinde darstellen.

Tabelle 4: Übersicht des Buslinienangebots in der Gemeinde Rheurdt
[eigene Darstellung]

Buslinie	Linienverlauf	Taktung
7	Kamp-Lintfort - Rheurdt - Neukirchen-Vluyn - Moers	Mo-Sa: zwischen 5:30 und 20 Uhr alle 60 min, So: alle 120 min als TaxiBus
31	Aldekerk - Rheurdt - Issum - Geldern	Mo-Sa: zwischen 6 und 21 Uhr alle 120 min (Verbindung Aldekerk Bf. - Rheurdt nur als TaxiBus) So: kein Betrieb
076	Krefeld Hbf. - (Rheurdt- Neufeld) - Neukirchen- Vluyn - Kamp-Lintfort	Mo-Fr: zwischen 6 und 20 Uhr alle 60 bis 120 min Sa, So: Kein Betrieb
077	Krefeld Hbf. - Rheurdt - Oermterberg	Mo-Fr: zwischen 13 und 19 Uhr 3x am Tag Sa, So: Kein Betrieb
SB70	Aldekerk Bf. - Rheurdt - Kamp-Lintfort	Mo-Fr: zwischen 6 und 7 Uhr alle 30 min und zwischen 16 und 18 Uhr alle 60 min Sa, So: Kein Betrieb

Bahnverkehr

Die Gemeinde Rheurdt besitzt keinen Anschluss an den schienengebundenen Personennahverkehr. Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in den Nachbarkommunen Aldekerk (Kerken), Moers, Geldern und Krefeld. Anschluss an den Bahnhof Aldekerk besteht aus dem Gebiet der Gemeinde Rheurdt über die Linie 31, wobei diese auf der Relation Rheurdt - Aldekerk Bf. nur als TaxiBus verkehrt. Die erfordert eine vorherige Anmeldung des Fahrtwunsch. Anschluss an den Bahnhof Krefeld besteht über die Linie 077.

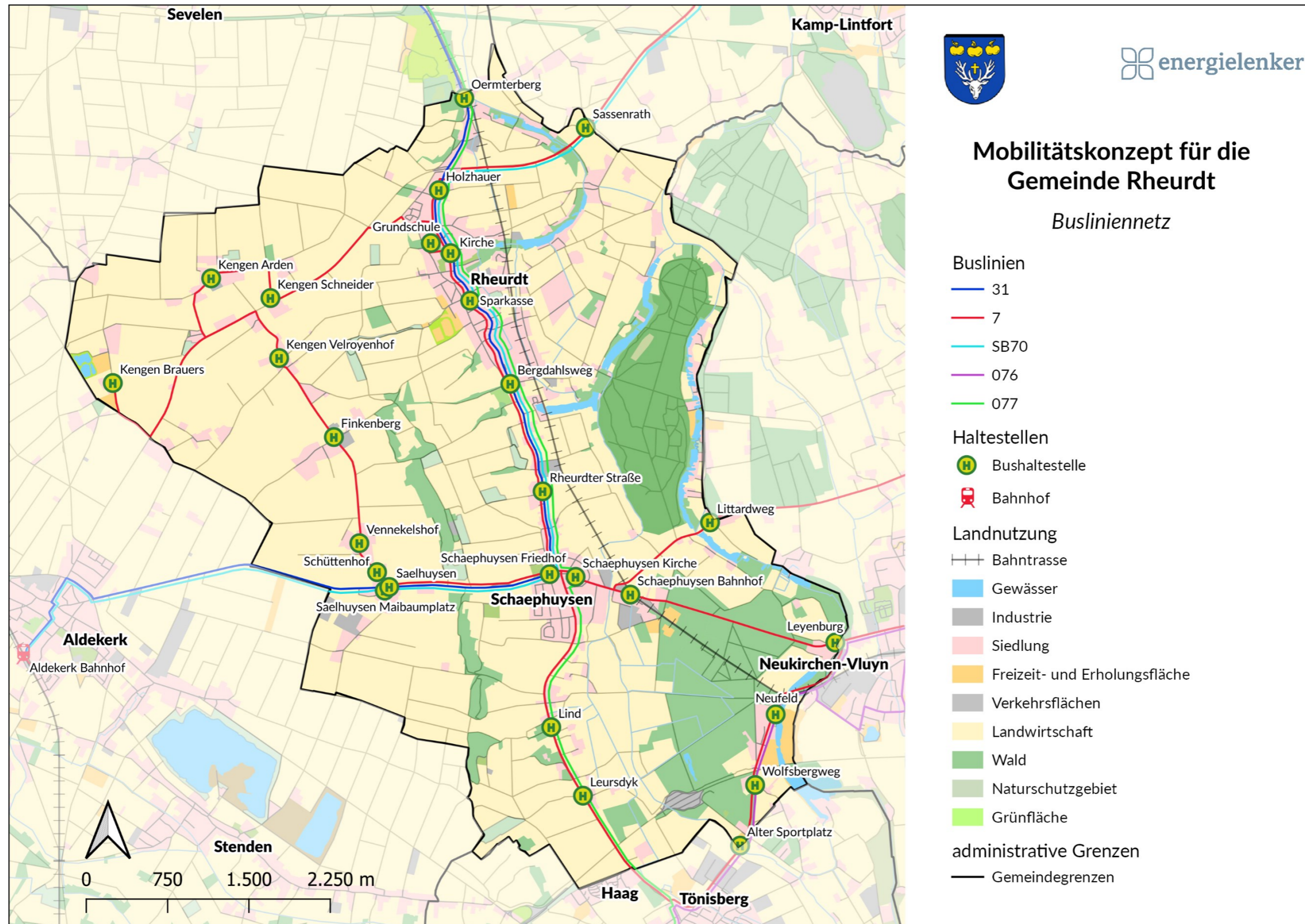


Abbildung 36: Busliniennetz in der Gemeinde Rheurdt

[eigene Darstellung nach Kreis Kleve 2020; Kartengrundlage: ALKIS Liegenschaftskataster NRW]

Ergänzendes Angebot zum regulären ÖPNV

Zusätzlich zu den konventionellen Bussen, besteht die Möglichkeit ergänzende Angebote in Form eines Anrufsammeltaxis, Taxibusse (mit einem festgelegten Fahrplan) und des Night Mover 2.0 zu nutzen.

Die Taxibusse, die auf den Linien 7 und 31 verkehren, übernehmen Teilstrecken der genannten Buslinien in den Schwachlastzeiten. Obwohl die Busse nach Fahrplan und Linienplan fahren, muss die Fahrt mit einer der Fahrzeuge eine halbe Stunde vorher angemeldet werden. Für ein noch flexibleres Angebot können die EinwohnerInnen der Gemeinde das AST (Anrufsammeltaxi) bestellen, um ihr Ziel in der Gemeinde mit dem ÖV erreichen zu können. Anders als bei den Taxibusse kann das Ziel der Fahrt eigenständig entschieden werden, solange die Strecke zwischen zwei Bushaltestellen im Dienstgebiet liegt.

Aufgrund des feingeschränkten Angebots an den Wochenenden hat der Kreis Kleve das Angebot des „Night Mover 2.0“ ins Leben gerufen. Das flexible Taximodell, das vom Kreis Kleve bezuschusst wird, ermöglicht einen sicheren Weg nach Hause für Personen zwischen 16 und 26 Jahren. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie an Nächten vor Feiertagen und Karneval hat die junge Bevölkerungsgruppe die Möglichkeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr sowohl digital als auch analog eine Fahrt zu buchen. Der Unterschied zum herkömmlichen Taxi ist der Zuschuss des Kreises, der eine Ermäßigung der Taxifahrt ermöglicht (vgl. Kreis Kleve o.J.).

Barrierefreiheit im ÖPNV

Mit Blick auf den öffentlichen Verkehr gilt es anzumerken, dass bereits seit dem Jahr 2002 durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in Deutschland gesetzlich gefordert wird, dass „öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr [...] barrierefrei zu gestalten [sind]“ (§ 8, Abs. 2 BGG). Unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Länder und Kommunen weiterhin dazu angehalten gewesen, eine vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr bis zum 01.01.2022 zu schaffen.

Im Rahmen der Ortsbegehung konnte festgestellt werden, dass alle Haltestellen bzw. Bussteige (31 Einstiegsmöglichkeiten an 15 Haltestellen) in der Gemeinde Rheurdt barrierefrei ausgebaut (vgl. Kapitel 3.4.3). Somit hat die Gemeinde die Grundvoraussetzung der Zugänglichkeit des ÖPNV für alle Menschen geschaffen.

Tabelle 5: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes öffentlicher Verkehr
[eigene Darstellung]

Öffentlicher Verkehr und Intermodalität	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Linien 076 und 077 bieten Anschluss in Richtung Krefeld und von dort an den Fernverkehr ▶ Neben dem konventionellen Busangebot existieren bedarfsorientierte Angebote (AST, Taxibusse, Night Mover 2.0) ▶ Barrierefreier Ausbauzustand der Haltestellen im Gemeindegebiet 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Defizitäre Anbindung der umliegenden Kommunen außerhalb der Stoßzeiten / außerhalb des Schülerverkehrs bzw. zu den Schwachlastzeiten (abends, Wochenende) ▶ Geringe Taktung der Hauptverkehrslinien Richtung Moers und Kamp-Lintfort sowie zum Bahnhof in Aldekerk ▶ Fehlender Bahnanschluss
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Durch eine bessere Anbindung der umliegenden Kommunen sowie nahgelegenen Bahnhöfe kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Rheurdt gestärkt werden ▶ Durch die Verbesserung / Ausweitung des bedarfsorientierten Angebots könnten Anwohnenden der Gemeinde den ÖPNV auch zu Schwachlastzeiten nutzen 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Geringe Einflussnahmemöglichkeit auf das ÖPNV-Angebot durch die Gemeinde Rheurdt (übergeordnete Aufgabenträgerschaft beim Kreis Kleve) ▶ Weiter sinkende Attraktivität des ÖPNV durch fehlende Verbindungen und eine unattraktive Taktung des vorhandenen Angebots

3.4 ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE MOBILITÄT

Ein weiteres und letztes Handlungsfeld stellt die zielgruppenspezifische Mobilität dar. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Zielgruppen an eine geeignete Mobilitätsinfrastruktur wird diesem Handlungsfeld eine eigene Betrachtung zuteil. Dabei wird das Mobilitätsverhalten der unterschiedlichen Zielgruppen vor dem Hintergrund der bestehenden Angebote betrachtet. Zielgruppen, denen aufgrund besonderer Merkmale in ihre Mobilität eine besondere Aufmerksamkeit zukommen soll, sind PendlerInnen, Kinder und Jugendliche (u.a. SchülerInnen) und mobilitätseingeschränkte Personen. Entsprechende Ausrichtungen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung können dazu beitragen, dass die speziellen Anforderungen der Zielgruppen erfüllt werden und eine umweltfreundliche Entwicklung für alle BürgerInnen ermöglicht wird. Deshalb werden die genannten Zielgruppen, deren Mobilitätsbedürfnisse und die damit verknüpften Herausforderungen in der Gemeinde Rheurdt nachfolgend dargestellt.

3.4.1 PendlerInnen

Vorliegende Statistiken des Statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) bestätigen die Annahme, dass der BerufspendlerInnen-Verkehr einen hohen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Rheurdt ausübt. Insgesamt verzeichnet die Gemeinde stand 2019 durchschnittlich 606 EinpendlerInnen und 2.921 AuspendlerInnen pro Tag. Daraus ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von -2.315 Personen (vgl. Abbildung 37). Es wird somit deutlich, dass die Tages- und Nachtbevölkerung in der Gemeinde Rheurdt sich stark voneinander unterscheiden. Zudem besagen die Pendelströme, dass insbesondere zu den Hauptverkehrsstraßen mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen und insbesondere in Richtung der Nachbarkommunen zu rechnen ist.

Pendlerzahlen in der Gemeinde Rheurdt (2019)

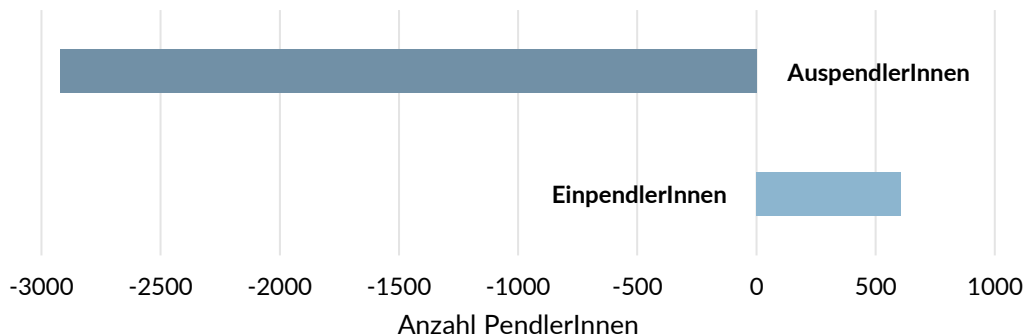


Abbildung 37: Pendlerzahlen in der Gemeinde Rheurdt 2019

[eigene Darstellung nach IT.NRW 2021]

Ein Großteil der EiependlerInnen kommt aus den umliegenden Kommunen der Gemeinde Rheurdt, um einer Arbeitstätigkeit nachzugehen. So sind vor allem die benachbarten Kommunen Kamp-Lintfort (69 Personen), Neukirchen-Vluyn (68 Personen), Moers (56 Personen) und Issum (49 Personen) sowie das Oberzentrum Krefeld (51 Personen) Herkunftsstädte der einpendelnden ArbeitnehmerInnen in die Gemeinde Rheurdt. Die Eiependelndenzahlen aus anderen Gemeinden sind vergleichsweise niedrig, sodass deren Einfluss auf die Mobilität in der Gemeinde Rheurdt unterdurchschnittlich relevant ist (IT.NRW 2021).

Wie bereits erwähnt, herrschen in der Gemeinde Rheurdt vor allem hohen Auspendlerzahlen. Die Arbeitsplätze, die von den EinwohnerInnen der Gemeinde aufgesucht werden, liegen dabei hauptsächlich in den umliegenden Gemeinden sowie in den nahegelegenen Oberzentren Nordrhein-Westfalens. Die Gemeinden, in dem einen Großteil der EinwohnerInnen von Rheurdt auspendelt, sind Duisburg (385 Personen), Moers (357 Personen), Krefeld (291 Personen), Neukirchen-Vluyn (274 Personen), Kamp-Lintfort (191 Personen) und Düsseldorf (155 Personen). Weitere Arbeitsstandorte, die vermehrt von EinwohnerInnen der Gemeinde Rheurdt aufgesucht werden, sind Geldern, Kempen, Kerken und Issum. Nachfolgender Tabelle 6 zeigt eine Übersicht der größten Ein- und Auspendlergemeinden mit Bezug auf Rheurdt.

Tabelle 6: Ein- und Auspendlerzahlen der Gemeinde Rheurdt in 2019
 [eigene Darstellung nach IT.NRW 2021]

EinpendlerInnen		AuspenderInnen	
Kamp-Lintfort	69	Duisburg	385
Neukirchen-Vluyn	68	Moers	357
Moers	56	Krefeld	291
Krefeld	51	Neukirchen-Vluyn	274
Issum	49	Kamp-Lintfort	191
Kempen	45	Düsseldorf	155
Kerken	44	Geldern	142
Geldern	40	Kempen	129
Duisburg	35	Kerken	81
Rheinberg	22	Issum	60

3.4.2 Kinder und Jugendliche

Die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen ist durch gewisse Abhängigkeiten und besondere Anforderungen an Mobilität (z.B. erhöhtes Sicherheitsbedürfnis) gekennzeichnet. Diese Zielgruppe gilt es vor allem heute hinsichtlich eines umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren, da sie die Mobilität der Zukunft in Rheurdt maßgeblich mitgestalten wird.

Aufgrund gesellschaftlicher Entwicklungen ist in Deutschland eine Veränderung der Freizeitgestaltung und weiterhin auch ein Anstieg der Personenkilometer zu erkennen. Beide Veränderungsprozesse wirken sich auch auf das Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen aus. Wege werden immer häufiger motorisiert absolviert. Somit steigt insbesondere das Aufkommen an Hol- und Bringfahrten im Bereich der Freizeiteinrichtungen und insbesondere an Schulen und Kitas deutlich, da dies wesentliche Einrichtungen dieser Zielgruppe darstellen. Auf dem Gebiet der Gemeinde Rheurdt existieren gegenwärtig eine Grundschule (ca. 220 SchülerInnen) und vier Kitas (164 Betreuungsplätze). Weiterführende Schulen sind nur in den umliegenden Kommunen vorhanden. Hierbei sind insbesondere die Schulen in Geldern, Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn vielbesuchte Schulstandorte für SchülerInnen aus der Gemeinde Rheurdt.

Neben Bildungseinrichtungen stellen auch spezielle Freizeiteinrichtungen für diese Zielgruppe wesentliche Ziele dar. In der Gemeinde Rheurdt existieren diesbezüglich verschiedene Freizeitangebote. So stellen zwei Sporthallen, ein Sportplatz und das Hallenbad wesentliche Freizeiteinrichtungen für diese Zielgruppe dar. Das vorhandene Angebot an Sportflächen wird durch Spiel- und Freiflächen ergänzt. Dazu zählt u. a. der ehemalige Sportplatz in Schaephuysen, welcher nicht mehr als solcher, sondern nunmehr von der örtlichen Pfadfinderschaft für die Kinder- und Jugendarbeit genutzt wird.

Obwohl die Zielorte der Kinder und Jugendlichen sich auf die beiden Hauptsiedlungsbereiche Rheurdt und Schaephuysen aufteilen, besteht für einen Großteil der Zielgruppe die Möglichkeit innerhalb von wenigen Minuten eine Freizeiteinrichtung zu erreichen. Die sichere Erreichbarkeit dieser (insb. die Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur) ist somit von großer Bedeutung für diese Zielgruppe.

3.4.3 Mobilitätseingeschränkte Personen

Die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Personen umfasst eine Vielzahl verschiedener Personengruppen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere Menschen mit körperlichen und / oder geistigen Behinderungen, Seniorinnen und Senioren aber auch u. a. Eltern mit Kinderwagen. Mobilitätseingeschränkte Personen haben aufgrund verschiedener Beeinträchtigungen besondere Anforderungen an Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen.

Menschen mit Behinderungen

Mobilität bzw. die Teilnahme am Verkehr ist eine der Daseinsgrundfunktionen und somit ein grundlegendes menschliches Bedürfnis zugleich. Im Umkehrschluss bedeutet dies eine ungehinderte Erreichbarkeit der Wohnung, des Arbeitsplatzes, von Schulen, Arztpraxen und anderen Orten des gesellschaftlichen Lebens. Erreichbarkeiten und Zugänglichkeiten, welche für Menschen ohne Beeinträchtigungen selbstverständlich sind, sind für Menschen mit Behinderungen grundlegend dafür, dass auch sie ihre Menschenrechte gleichberechtigt wahrnehmen können und mobil sein können.

Grundsätzlich handelt es sich bei Zielen, welchen von Menschen mit Behinderungen aufgesucht werden, um dieselben Ziele, die auch von allen anderen Zielgruppen aufgesucht werden. Vermehrt von dieser Zielgruppe aufgesucht werden darüber hinaus u. a. spezielle Wohneinrichtungen für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen.

Seniorinnen und Senioren

Bei der Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren handelt es sich in der Regel um Personen, die das Rentenalter von 65 Jahren passiert haben. Die Gruppe der Seniorinnen und Senioren ist oftmals durch körperliche und / oder kognitive Einschränkungen gekennzeichnet, welche den Alltag und auch die Mobilität im Alltag beeinflussen.

So verliert beispielsweise der eigene Pkw als Hauptverkehrsmittel an Relevanz, da die eigenen fahrerischen Fähigkeiten mit zunehmendem Alter abnehmen und entsprechend kritisch hinterfragt werden. Dennoch stellt Mobilität für diese Zielgruppe einen wesentlichen Faktor für die Lebensqualität dar. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass öffentliche Verkehrsmittel zunehmend in den Fokus rücken.

Daher sollte die nächste Bushaltestelle fußläufig in möglichst kurzer Distanz erreichbar sein und auf dem Weg dahin Sitzgelegenheiten existieren. Weiterhin sollten die Wege zur Haltestelle und die Haltestelle selbst den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Gleiches gilt auch für alle anderen Wege, welche von dieser Zielgruppe bevorzugt vorgenommen werden.

Die Ziele, die von Seniorinnen und Senioren im Vergleich zu anderen gesellschaftlichen Gruppen vermehrt aufgesucht werden, gehören hauptsächlich zum Gesundheitswesen. Aufgrund des erhöhten Alters ist davon auszugehen, dass diese Bevölkerungsgruppe Einrichtungen wie Krankenhäuser, Versorgungszentren, Arztpraxen und Apotheken regelmäßig besuchen oder besuchen müssen. Ähnlich wie bei anderen Einrichtungen konzentriert sich die Infrastruktur des Versorgungssektors auf die zentralen Bereiche der Hauptsiedlungsbereiche Rheurdt und Schaephuysen. So sind die Praxen verschiedener Fach- und Allgemeinmediziner in diesen Bereichen vorhanden. Die einzige Apotheke im Gemeindegebiet befindet sich in Rheurdt.

Sowohl von Menschen mit Behinderungen als auch von Seniorinnen oder Senioren und auch Eltern mit Kinderwagen werden besondere Anforderungen an die Mobilität gestellt. Die Anforderungen betreffen insbesondere das Themenfeld der Barrierefreiheit. Der Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Personen ist gemeinsam, dass Barrieren im öffentlichen Raum (bspw. fehlende Barrierefreiheit an Haltestellen, Umlaufsperrern, unebene Oberflächen, Kanten und Steigungen) für sie zum Teil unüberwindbare Hindernisse darstellen und somit eine gleichberechtigte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben einschränken.

Neben den zu erreichenden Einrichtungen ist zusätzlich eine Barrierefreiheit in der Stadt erforderlich. Dies gilt insbesondere für die aufgesuchten Einrichtungen, zentrale Plätze und Wege sowie für alle Bushaltestellen im Stadtgebiet. Mit Blick auf den öffentlichen Verkehr gilt es anzumerken, dass bereits seit dem Jahr 2002 durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in Deutschland gesetzlich gefordert wird, dass „öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr [...] barrierefrei zu gestalten [sind]“ (§ 8, Abs. 2 BGG). Unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Länder und Kommunen weiterhin dazu angehalten gewesen, eine vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr bis zum 01.01.2022 zu schaffen.

Während der Ortsbegehung konnte festgestellt werden, dass in Rheurdt sowie den Ortsteilen alle Haltestellen bereits entsprechend der Bedürfnisse für mobilitätseingeschränkte Personen umgestaltet sind. An den Haltestellen existieren erhöhte Busboards, welche den Einstieg in den Bus mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen ermöglichen bzw. vereinfachen sowie ein taktiles Leitsystem (vgl. Abbildung 38).



Abbildung 38: Barrierefreie Haltestelle „Rheurdt Holzauer“

[eigene Aufnahme]

Zusätzlich zu Haltestellen sind u. a. auch Gehwege und Querungsmöglichkeiten barrierefrei zu gestalten. Der Großteil der Gehwege weist eine ausreichende Oberflächenqualität auf und Umlaufsperrn konnten vereinzelt an verkehrssicherheitsrelevanten Stellen vorgefunden werden.

Hinsichtlich der wenigen Querungsmöglichkeiten wurde ersichtlich, dass diese in einer Vielzahl der Fälle zwar niveaugleich zugänglich sind, taktile Elemente für Menschen mit einer Sehbehinderung allerdings fehlen.

Weiterhin gibt es eine ausreichende Anzahl an Sitzmöglichkeiten am Straßenrand, wo mobilitätseingeschränkte Personen eine kurze Pause einlegen können. Nichtsdestotrotz ist es zu empfehlen, die Zahl der Sitzmöglichkeiten zu erhöhen, um auch die Aufenthaltsqualität insgesamt zu steigern.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt gilt es umsetzungsorientierte Maßnahmen zu erarbeiten. Im Kontext dessen sind die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personen gleichwertig zu berücksichtigen, denn Mobilitätslösungen bzw. Maßnahmen können erst dann als zielführend betrachtet werden, wenn sie der Vielfalt von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Rechnung tragen.

Tabelle 7: Zusammenfassung der Bestandsanalyse des Handlungsfeldes der zielgruppenspezifischen Mobilität
[eigene Darstellung]

Zielgruppenspezifische Mobilität	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gute fußläufige Erreichbarkeit von Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen ▶ Barrierefreie Bushaltestellen im Gemeindegebiet ▶ Ausreichend Sitz- und Rastmöglichkeiten 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hohes Verkehrsaufkommen während der Hauptverkehrszeiten ▶ Negatives Pendlersaldo und somit immenser Pendlerverkehr aus der Gemeinde in die Nachbarkommunen ▶ Hol- und Bringverkehre von Kindern / Jugendlichen ▶ Zum Teil vergleichsweise große Distanzen zu medizinischen Einrichtungen (Apotheke, Fachärzte, Krankenhaus etc.) ▶ Barrierefreiheit im Fußverkehr ausbaufähig
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Sensibilisierung der Bevölkerung zur Nutzung der nicht-motorisierten Verkehrsmitteln auf kurzen Wegen ▶ Stärkung des Fußverkehrs durch Steigerung der Barrierefreiheit im Gemeindegebiet (insb. in Hinblick auf die Alterung der Bevölkerung) 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Weitere Zunahme des motorisierten Verkehrs aufgrund fehlender zielgruppenspezifischer (ÖPNV-) Angebote <ul style="list-style-type: none"> ○ bspw. Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen ▶ Aktuelle Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur hindert Menschen möglicherweise an der Teilhabe am sozialen Leben

3.5 TABELLARISCHE ZUSAMMENFASSUNG DER BESTANDSANALYSE

Handlungsfeld	Bestand	Handlungsbedarfe- / potenziale	Planungen
Fußverkehr	<u>Fußverkehrsinfrastruktur:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Gehwege entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (teilweise sehr schmal) ▶ Gemeinsame Fuß- und Radwege entlang den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ▶ Wenig Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen ▶ Wenig barrierefreie Gehwege ▶ Hohe Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schaffung zusätzlicher Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen (insb. im Ortsteil Rheurdt) ▶ Verbreiterung der innerörtlichen Gehwege ▶ Barrierefreiheit im Fußverkehr ausbauen (z.B. barrierefreie Querungsmöglichkeiten der Rathausstraße in Rheurdt) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Überlegungen zur Umgestaltung der Kreuzung Rathausstraße / Aldekerker Straße & Verbreiterung des westlichen Gehweges entlang der Ortsdurchfahrt Rheurdt
Radverkehr	<u>Radverkehrsanlagen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Führungsform innerörtlich hauptsächlich im Mischverkehr und zwischenörtlich auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ▶ Fehlende Einfädelungshilfen vom getrennten Radweg in den Mischverkehr <u>Abstellanlagen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vereinzelte (qualitativ hochwertige) Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen ▶ Großteil der Fahrradabstellanlagen sind nicht mehr zeitgemäß 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausbau von Radwegen oder Schutzstreifen (nach Prüfung der Möglichkeiten) ▶ Wo möglich Trennung von MIV und Radverkehr ▶ Ausweisung von Fahrradstraßen parallel zu den Hauptverkehrsachsen ▶ Optimierung der Einfädelungsvorgänge <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erhöhung Anzahl an Abstellanlagen im Gemeindegebiet ▶ Ausbau von Abstellanlagen an wichtigen Knotenpunkten (Bushaltestellen) und Einrichtungen ▶ Anlehnbügel statt Vorderradhalter 	<ul style="list-style-type: none"> ▶

<p>MIV</p>	<p><u>Allgemeine Charakteristika:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der MIV stellt den Hauptverkehrsträger in der Gemeinde Rheurdt dar ▶ Hohes Verkehrsaufkommen zu Hauptverkehrszeiten <p><u>Charakteristika des Straßenverkehrsnetzes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Autobahnanschluss A40 in unmittelbarer Nähe ▶ Nord-Süd-Verkehrsachse: L478 ▶ Ost-West-Verkehrsachsen: B510 und L140 <p><u>Parkraum:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hoher Anteil der Parkflächen befindet sich an öffentlichen Einrichtungen und Einzelhandelsgeschäften ▶ Parkraumkonzentration hauptsächlich in den zentralen Bereichen der Ortsteile Rheurdt und Schaephuysen ▶ Hoher Anteil an straßenbegleitendem Parken ▶ Größtenteils öffentlicher Parkraum ohne Parkraumbewirtschaftung <p><u>Alternative Antriebs- / Mobilitätsformen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Alternative Antriebstechnologien: jeweils 1 Ladesäule für E-Fahrzeuge in Rheurdt und Schaephuysen ▶ Das Carsharing-Angebot in der Gemeinde Rheurdt wurde eingestellt 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verringerung von Binnenverkehren ▶ Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf den Umweltverbund <ul style="list-style-type: none"> ▶ Regulation / Neuordnung von Parkraum; ggf. in Form von Parkraumbewirtschaftung <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ▶ Unterstützung von Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für 5 weitere Ladesäulen liegt ein Bewilligungsbescheid über Bundesförderung vor (Umsetzung 2022) ▶ Weiterführung eines komm. Förderprogramms für private Ladeinfrastruktur
------------	--	---	--

<p>ÖPNV</p>	<p><u>Busverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Insgesamt 5 Buslinien ▶ Ergänzendes Angebot durch AST, TaxiBus und Night Mover 2.0 ▶ Innergemeindliche Verbindungen und Verbindungen in die Nachbarkommunen <p><u>Bahnverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Kein Anschluss an den schienengebundenen Personennahverkehr ▶ Anbindungsmöglichkeiten an das Schienennetz in Aldekerk, Moers und Krefeld 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verbesserung des Angebots an Wochenenden ▶ Verbesserung der Anbindung an die Bahnhöfe in den Nachbarkommunen 	<p>▶</p>
<p>Zielgruppenspezifische Mobilität</p>	<p><u>PendlerInnen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Große Anzahl an AuspendlerInnen, kleine Anzahl an EinpendlerInnen ▶ Hohes Verkehrsaufkommen zu den Stoßzeiten <p><u>Kinder und Jugendliche:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hoher Anteil an Mitfahrten im MIV (Hol- und Bringfahrten) <p><u>SchülerInnen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hohe Abhängigkeit vom Schulbusverkehr in den umliegenden Kommunen ▶ Gute Erreichbarkeit der Grundschule in Rheurdt (zu Fuß und mit dem Fahrrad) <p><u>Mobilitätseingeschränkte Personen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Große Entfernungen zu den nächstgelegenen medizinischen Einrichtungen ▶ Geringe Barrierefreiheit auf innerörtliche Straßen (Fußverkehr) ▶ Barrierefreie Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Förderung von Fahrgemeinschaften für PendlerInnen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens ▶ Verbesserung des ÖPNV-Angebots für PendlerInnen (ggf. Arbeitsbus o.ä.) ▶ Hol- und Bringverkehr reduzieren ▶ Fuß- und Radverkehrswege zu den Freizeiteinrichtungen und Schulen verbessern ▶ Barrierefreie Gestaltung von Querungsmöglichkeiten 	<p>▶</p>

4 POTENZIALE UND ZIELE

Der Begriff „nachhaltige Mobilität“ stellt den Grundgedanken des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt dar. Dabei umfasst dieser Begriff mehr als die reine Senkung von Treibhausgasemissionen. Vielmehr besitzt der Verkehrssektor das Potenzial, das Leben vieler Menschen zu verbessern, wenn er nicht nur den Bedürfnissen der Menschen von heute gerecht gestaltet ist, sondern auch die Erwartungen und Bedürfnisse künftiger Generationen berücksichtigt. Das ist der Kerngedanke nachhaltiger Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund sollen durch die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt die heutigen Bedingungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr) verbessert und der emissionsreiche MIV reduziert werden. Durch diese umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs wird die Lebensqualität der BürgerInnen verbessert (weniger Lärm, bessere Luftqualität, mehr Platz, leistbare Ticketpreise, mehr Bewegung u.v.m.). Im Umkehrschluss müssen dafür in Zukunft Alternativen geschaffen werden, die sich an den Bedürfnissen der BürgerInnen orientieren.

Im Rahmen der Bestandsanalyse und über den gesamten Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes haben sich sowohl Stärken als auch Schwächen der aktuellen Mobilitätssituation gezeigt. Insbesondere die vorhandenen Stärken stellen dabei Potenziale dar, deren gezielte Nutzung in Zukunft angestrebt werden sollte. In diesem Kapitel werden daher weiterführend die Potenziale und Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung innerhalb der Handlungsfelder erläutert.

4.1 POTENZIALE FUßVERKEHR

Zu Fuß gehen stellt die ursprünglichste, natürlichste und in vielerlei Hinsicht nachhaltigste Art der Fortbewegung dar. Es handelt sich um eine Fortbewegungsart ohne Verkehrsmittel und mit maximaler Flexibilität auf nahezu allen Flächen und auch auf engem Raum. Mindestens der Anfang und das Ende eines jeden Weges werden zu Fuß zurückgelegt. Gleichzeitig sind die Geschwindigkeiten und Distanzen beim zu Fuß gehen begrenzt, sodass der Fußverkehr insbesondere für kurze Strecken (unter 5 km) mit großem Potenzial versehen ist.

Weiterhin sind FußgängerInnen neben anderen, schnelleren Verkehrsmitteln im gemeinsamen Straßenraum deutlich gefährdeter / verletzlicher und es bleibt ihnen meist nur eine Restfläche im fahrzeugorientierten Straßenraum.

Damit es attraktiv ist, Wege zu Fuß zurückzulegen, muss die Fußverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der zu Fußgehenden nachkommen. Beim Fußverkehr variieren diese Anforderungen dabei abhängig von der Personengruppe. Während Kinder das zu Fuß gehen weniger als reine Fortbewegung und mehr als ein Erlebnis sehen und damit auch Elemente der Straßenraumgestaltung einen hohen Stellenwert einnehmen, sind für mobilitätseingeschränkte Personen beispielsweise barrierefreie und möglichst direkte Verbindungen von großer Bedeutung. Außerdem sind für diese Personengruppe Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen für eine Pause relevant. Diese Aspekte der Gestaltung von Fußverkehrsanlagen sind allerdings mehr oder weniger frei interpretierbar, da kein Gesetz o.ä. Gestaltung von Fußverkehrsanlagen existiert.

„Fußverkehr findet überwiegend lokal in den Kommunen statt. Als Baulastträger für kommunale Straßen sind Städte und Gemeinden grundsätzlich für die baulichen Rahmenbedingungen des Fußverkehrs verantwortlich. Viele Kommunen wünschen sich jedoch vom Bund ein klares Bekenntnis zu der Bedeutung des Fußverkehrs für nachhaltige Stadtentwicklung und Klimaschutz, außerdem mehr Entscheidungskompetenzen für Anordnungen an innerörtlichen Straßen, ein in sich konsistentes Regelwerk und ein deutliches Signal durch gezielte Förderung des Fußverkehrs“ (Umweltbundesamt 2018).

Unabhängig eines solchen Grundsatzentscheids bzw. unabhängig einer entsprechenden gesetzlichen Regelung, sind vor allem nachfolgende Kriterien eines attraktiven und sicheren Fußverkehrs entscheidend (vgl. Abbildung 39):

- ▶ Fußwegenetz: Direkte / lückenlose Verbindungen
- ▶ Wegequalität / bauliche Mindeststandards: z.B. Gehwegbreiten, Oberflächen
- ▶ Querungsmöglichkeiten / lineare Querungsanlagen: Längsqueren der Fahrbahn jederzeit ermöglichen
- ▶ Konfliktvermeidung / Rückbau von Behinderungen und Gefährdungen für den Fußverkehr
- ▶ Aufenthaltsqualität: Sitzmöglichkeiten, Spiel- & Grünelemente



Abbildung 39: Potenziale und Ziele im Fußverkehr
[eigene Darstellung]

Bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Rheurdt bedeuten diese Potenziale und Zielsetzungen im Fußverkehr, dass zukünftig vor allem die Themen Wegequalität und Querungsmöglichkeiten in den Fokus zu nehmen sind.

Viele Wege innerhalb des Gemeindegebietes entsprechen nicht den oben genannten Anforderungen an einen geeigneten Oberflächenbelag bzw. eine ausreichende Breite. Bei künftigen Straßenausbau- und Straßenumbau-Projekten sollten daher insbesondere die Anforderungen einer attraktiven Wegequalität aber auch alle anderen Zielsetzungen attraktiver Fußverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Hinsichtlich einer unzureichenden Wegebreite sind vor allem die Fußverkehrsanlagen entlang der Rathausstraße zu nennen. In den Wohngebieten sind ein häufiger Wechsel des Oberflächenbelags in Kombination mit deutlichen Absenkungen in Bereichen von Grundstücksein- bzw. -ausfahrten künftig ebenso zu vermeiden.

Weiterhin besteht großes Potenzial in Bezug auf zusätzliche Querungsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Rheurdt (bspw. Niederend, Rathausstr., Hochend; Tönisberger Str.), sodass dem Fußverkehr ein Queren der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen (ohne nennenswerten Umweg) sicher möglich ist.

Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten sind überwiegend barrierearm gestaltet. Zukünftig gilt es diesbezüglich eine vollständige Barrierefreiheit anzustreben, sodass die Querungsmöglichkeiten nicht nur niveaugleich gestaltet sind, sondern dass taktile und visuelle Elemente gleichermaßen ergänzt werden.

Eine umfangreiche Umgestaltung eines Straßenzuges hat mit der Hubertusstraße im Ortsteil Schaephuysen bereits stattgefunden. Bei dieser Umgestaltung sind die Aspekte einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur – mit Ausnahme von Aufenthaltsqualität durch bspw. Straßenbegleitgrün oder Straßenbäume – weitestgehend umgesetzt worden. Die Erkenntnisse aus diesem Positivbeispiel sollten zukünftig für alle weiteren Aus- und Umbauprojekte von Straßen berücksichtigt werden, um die Interessen der zu Fuß Gehenden vermehrt in den Fokus zu nehmen.

Auch die Aspekte Wegequalität und Konfliktvermeidung gilt es in Rheurdt zukünftig gemeinsam zu betrachten. Insbesondere in Wohngebieten werden Fahrzeuge häufig auf Fußwegen geparkt, sodass die beschränkte Wegebreite zusätzlich begrenzt wird und mobilitätseingeschränkten Personen ein Passieren der Engstelle ggf. nicht möglich ist. Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Barrierefreiheit herzustellen, versprechen verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs großes Potenzial. Auf diese Weise werden Pkw-FahrerInnen auf Fehlverhalten hingewiesen, sodass ein Lerneffekt eintritt.

4.2 POTENZIALE RADVERKEHR

Der Radverkehr besitzt ein äußerst hohes Klimaschutz- und Verlagerungspotenzial für motorisiertes Verkehrsaufkommen. Insbesondere auf kurzen Strecken von bis zu 5 bis 10 Kilometern stellt das Fahrrad eine Alternative dar. Unter Berücksichtigung des erhöhten Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes erhöht sich die maximale Distanz sogar auf 15 bis zu 20 Kilometer. Gleichzeitig trägt Radfahren als aktive Mobilitätsform im Gegensatz zum Pkw zur Gesundheitsvorsorge der Nutzenden bei.

Die Nutzung des Fahrrads ist allerdings stark abhängig von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Die Ansprüche an eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur umfassen insbesondere die Themenfelder Radwegnetz, Wegequalität, Querungs- bzw. Abbiegemöglichkeiten, Konfliktvermeidung und Führungsform sowie Abstellanlagen (vgl. Abbildung 40).

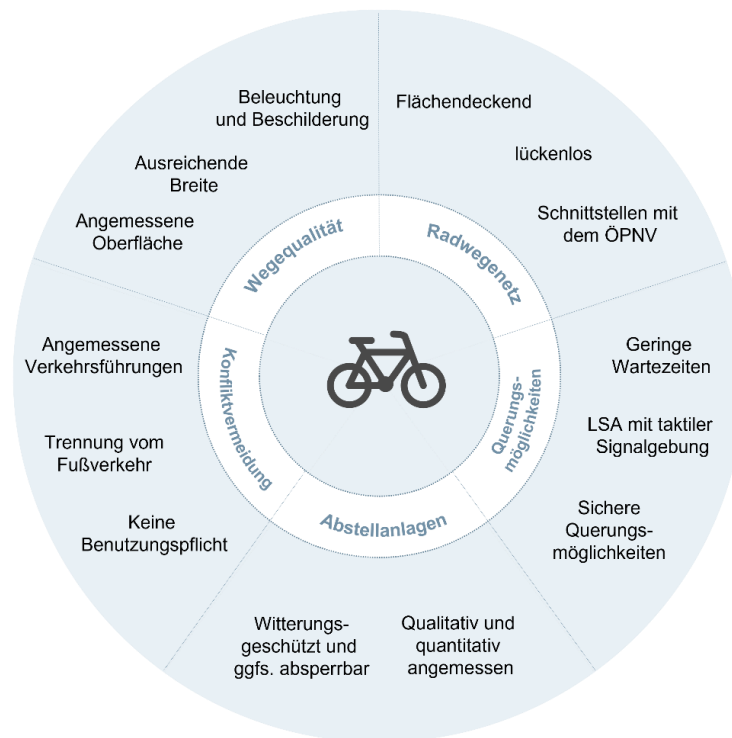


Abbildung 40: Potenziale und Ziele im Radverkehr
[eigene Darstellung]

Die Anforderungen einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur sind in einigen Bereichen deckungsgleich mit denen des Fußverkehrs. Insbesondere die lückenlose Netzkonzeption hat jedoch für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung als beim Fußverkehr.

Die planerische Grundlage für Entscheidungen bezüglich aller Verkehrsinfrastrukturen bilden die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, welche 2007 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlicht wurden.

Zusätzlich dazu stellt das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* ebenfalls der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2010 spezifischere Orientierungshilfen für Radverkehrsanlagen auf. Dazu zählen beispielsweise die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen. Durch die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie Lastenrädern können diese Empfehlungen durchaus erweitert gedacht werden. Die planerischen Grundmaße basieren dabei nach ERA 2010 auf den Grundbreiten und -höhen von Radfahrenden sowie deren Bewegungsspielraum. Aus diesen Platzanforderungen ergeben sich folgende Breitenmaße für Radverkehrsanlagen (vgl. Tabelle 8):

Tabelle 8: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen
[eigene Darstellung auf Grundlage von ERA 2010]

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (Regelmaß)	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		Zur Fahrbahn	Zu Längsparkständen	Zu Schräg-/Senkrecht-parkständen
Schutzstreifen	1,50 m	-	Sicherheitsraum: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
Radfahrstreifen	1,85 m (einschließlich Markierung)	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsweg	2,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)	0,50 m bzw. 0,75 m bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke	0,75 m	1,10 m (Übergangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsweg	2,50 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Einseitiger Zweirichtungsweg	3,00 m (bei geringer Verkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	≥ 2,50 m (abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen		

Aufgrund der vorhandenen Bebauung sowie häufig nicht ausreichender Straßenbreiten (bspw. entlang der Rathausstraße) ist die Anlage spezieller Radverkehrsinfrastrukturen (vgl. Tabelle 8) nicht immer problemlos möglich. Das Regelmaß eines Schutzstreifens beispielsweise sollte 1,50 m entsprechen. Für einen beidseitigen Schutzstreifen würden somit 3,0 m Platz benötigt. Gleichzeitig müssen mindestens 4,50 m Restfahrbahn verbleiben, sodass eine Gesamtbreite der Fahrbahn von 7,50 m notwendig ist, um einen beidseitigen Schutzstreifen einrichten zu können. Zudem würde die Errichtung eines Schutzstreifens die Anbringung des Verkehrszeichens 283 (Absolutes Halteverbot) erfordern.

Um jedoch auch in diesem Bereichen den Anforderungen an die Themen Konfliktvermeidung und Radwegenetz zu entsprechen, verspricht die Ausweisung von Alternativrouten großes Potenzial. Gleiches gilt für die Ertüchtigung und Beschilderung von Wirtschaftswegen im Außenbereich.

Das Thema Konfliktvermeidung verspricht auch an anderen Stellen des Gemeindegebietes Veränderungspotenzial. An einigen Stellen im Gemeindegebiet (insb. an Ortsein- und -ausfahrten sowie in Bereichen zwischen im Zusammenhang bebauten Gebieten) sind Wechsel in der Führungsform des Radverkehrs vorhanden (vgl. Kap. 3.2.2). Wenngleich keine dieser genannten Stellen einen Unfallschwerpunkt darstellt, können visuelle Einfädelungshilfen für den Radverkehr dazu beitragen, dass die Sichtbarkeit und Sicherheit des Radverkehrs an diesen Stellen erhöht wird.

Auch das Thema Fahrradparken ist im Rahmen einer Förderung des Radverkehrs unabdingbar. Sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen sind in der Gemeinde Rheurdt aktuell nicht großflächig vorhanden, sodass zukünftig großes Potenzial im Bau bzw. der Installation entsprechender Abstellmöglichkeiten an zentralen und relevanten Stellen besteht.

4.3 POTENZIALE ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

In den vergangenen Jahren hat sich zunehmend gezeigt, dass für Menschen bei der Verkehrsmittelwahl vor allem eine gute Erreichbarkeit der jeweiligen Ziele, eine hohe Flexibilität und die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots die entscheidenden Parameter darstellen. Ebenfalls ist zu erkennen, dass die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren und zu Fuß gehen gegenüber dem Fahren mit dem Privat-Pkw an Bedeutung gewinnt. Da Menschen allerdings zunehmend situativ entscheiden, wie sie am besten an ihr gewünschtes Ziel kommen, gilt es die verschiedenen Mobilitätslösungen miteinander zu einem integrierten, transparenten und kostengünstigen Mobilitätsangebot für die Nutzenden zu vernetzen.

Aus dieser multimodalen Denkweise ergeben sich Anforderungen hinsichtlich Information, Liniennetz, Taktung, Haltestellenausstattung und Intermodalität an den öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Abbildung 41):



Abbildung 41: Potenziale und Ziele im öffentlichen Verkehr
[eigene Darstellung]

Aufgrund der Funktion als Daseinsvorsorge ist der ÖPNV in Deutschland durch die rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union und der deutschen Gesetzgebung sehr stark reglementiert. Gesetzlich wird der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland maßgeblich durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die landeseigenen Gesetze geregelt. Für Nordrhein-Westfalen ist dies das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). So ist beispielsweise in § 3 ÖPNVG NRW festgeschrieben, dass „die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV [...] eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städten [ist]“. Das oberste Planwerk des Nahverkehrs auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte stellt der Nahverkehrsplan nach § 8 ÖPNVG NRW dar.

In Summe verdeutlicht diese starke Reglementierung, dass Anpassungen und Verbesserungen des ÖPNV für die Gemeinde Rheurdt maßgeblich die Entscheidungskompetenz des Kreises Kleve als Aufgabenträger des ÖPNV betreffen. Die zukünftige Entwicklung innerhalb des Handlungsfeldes ÖPNV muss daher in enger Abstimmung zwischen der Gemeinde Rheurdt und dem Kreis Kleve angegangen werden.

Im Rahmen der Bestandsanalyse sind Stärken und Defizite hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde Rheurdt aufgezeigt worden. Ungeachtet von Genehmigungen o. ä. durch den Kreis Kleve lassen sich aus den Stärken und Defiziten die nachfolgenden Potenziale für den künftigen ÖPNV in Rheurdt ableiten.

Das Angebot der Mitfahrerbanken stellt ein informelles Instrument zur Verbesserung der Mobilitätssituation vor Ort dar und beruht wesentlich auf dem gemeindlichen Zusammenhalt. Es hat sich jedoch gezeigt, dass das Angebot der Mitfahrerbanken nicht ausreichend bekannt ist bzw. beworben wird und dass die Positionierung der Banken verbessert werden kann. Zukünftig sollte daher die Platzierung der Banken in engem Austausch mit der Bürgerschaft überprüft werden. Zudem verspricht eine verbesserte Bewerbung des Angebots Potenzial zur Erhöhung der Nutzung dieses informellen Angebots und somit zur Verbesserung des vorhandenen Mobilitätsangebots.

Weiterhin ist vielen BürgerInnen das aktuelle Angebot nicht bekannt, sodass eine Nutzung des ÖPNV nicht in Frage kommt. Vor diesem Hintergrund bietet eine verbesserte Bewerbung des vorhandenen Angebots großes Potenzial zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Nur wenn die potenziellen NutzerInnen über das vorhandene Angebot informiert sind, berücksichtigen sie dieses Mobilitätsangebot auch bei der individuellen Wegbewältigung.

Es bietet sich an, die Bewerbung des vorhandenen Angebots gemeinsam mit dem Kreis Kleve als Aufgabenträger anzugehen.

Langfristig gilt es darüber hinaus mit dem Kreis Kleve und den kreisangehörigen Kommunen die Möglichkeiten zur grundsätzlichen Angebotsverbesserung (u. a. Ausweitung des Liniennetzes, Taktverdichtung etc.) abzustimmen. Der ÖPNV ist insgesamt mit großem Potenzial versehen, wengleich die Angebotsqualität dabei die Entscheidungsgrundlage darstellt. Nur wenn der ÖPNV hinsichtlich Qualität und Flexibilität dem MIV gleichkommt, kann dieser als echte Alternative angesehen werden und somit zur Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen beitragen.

4.4 POTENZIALE MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Im Vergleich zu den zuvor dargestellten Verkehrsträgern gilt es den motorisierten Individualverkehr nicht explizit zu fördern, sondern langfristig eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrsaufkommens zu bewirken und gleichzeitig das verbleibende MIV-Aufkommen möglichst klimaschonend abzuwickeln.

Aus diesem Ansatz heraus ergeben sich auch für das Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr Potenziale und Ziele. Diese beziehen sich u. a. auf die Aspekte Ladeinfrastruktur und Parkraummanagement und Intermodalität (vgl. Abbildung 42):

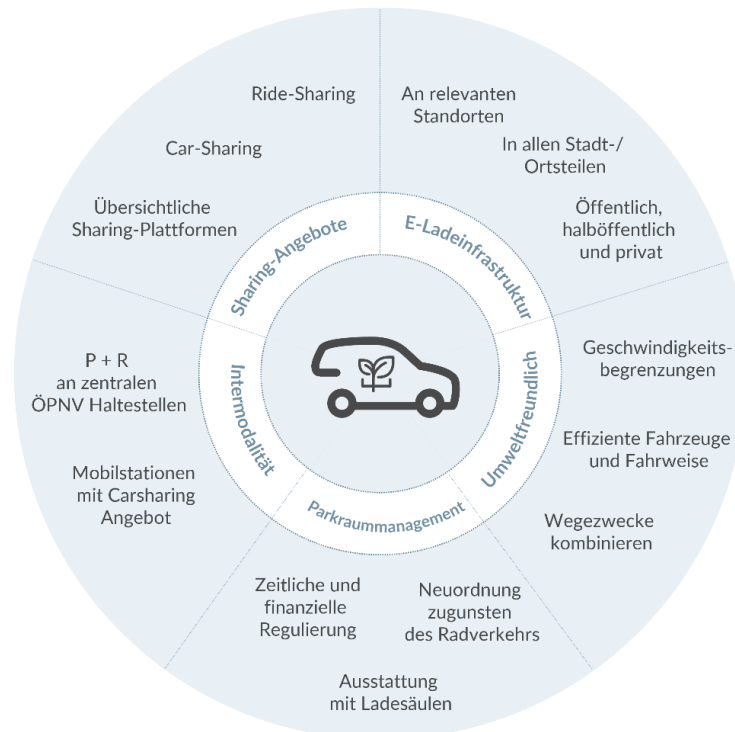


Abbildung 42: Potenziale und Ziele im Motorisierten Individualverkehr
[eigene Darstellung]

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich für die Gemeinde Rheurdt gezeigt, dass vor allem im Bereich der Sharing-Angebote deutliches Potenzial vorhanden ist. Eine Vielzahl der BürgerInnen pendelt täglich berufsbedingt aus Rheurdt ins Umland (vgl. Kap. 3.4.1). Dabei stellt der eigene Pkw das Hauptverkehrsmittel dar. Verschiedene Studien haben darüber hinaus gezeigt, dass der Besetzungsgrad von Pkw im Berufsverkehr im Durchschnitt 1,2 Personen beträgt. Vor diesem Hintergrund stellen Fahrgemeinschaften eine gut geeignete Möglichkeit dar, den Arbeitsweg klimaschonender zu bewältigen. Dieses grundsätzliche Ridesharing-Potenzial sollte zukünftig möglichst gewinnbringend genutzt werden.

Mit dem Ziel die Barrierefreiheit für den Fußverkehr zu verbessern, verspricht eine verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs (bspw. Gehwegparken) großes Potenzial. Ebenso großes Potenzial verspricht eine Neuordnung bzw. die Regulation des Parkraumes entlang der Hauptverkehrsstraßen (bspw. Rathausstr., Tönisberger Str., Neufelder Str.). Auf diese Weise können Verkehrsbehinderungen durch parkende Fahrzeuge reduziert werden. Gleichmaßen kann Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern vorgebeugt werden.

4.5 MOBILITÄTSLEITBILD

Eine nachhaltig und zukunftsfähig gestaltete Mobilität in der Gemeinde Rheurdt stellt einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Mobilitätssicherung für die gesamte Bevölkerung dar und ermöglicht die Vernetzung mit den umliegenden Kommunen und PendlerInnen-Zielen. Die Bestrebungen im Mobilitätssektor gehen mit den bundes- und landesweiten sowie kommunalen Klimaschutzbemühungen einher und sollen dazu beitragen, dass Rheurdt als attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort gesichert und die Lebensqualität verbessert wird.

Ausgehend von dynamischen Prozessen und Entwicklungen in gesellschaftlicher, demographischer und sozialer Hinsicht wandeln sich auch die Anforderungen an die Mobilität von morgen: Mobilität soll zunehmend umweltfreundlich und möglichst klimaneutral, zudem flexibel, inklusiv und barrierefrei, vernetzt und zielgruppen- sowie bedarfsorientiert gestaltet sein. Das Mobilitätsleitbild für die Gemeinde Rheurdt kann daher als Abbild des zukünftigen Soll-Zustands der Mobilität in der Gemeinde gesehen werden. Zudem hat es zum Ziel, die BürgerInnen auf die zukünftigen Herausforderungen aufmerksam zu machen und gleichzeitig hinsichtlich eines angepassten Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren.

Insgesamt umfasst das Mobilitätsleitbild der Gemeinde Rheurdt vier Kern-Leitziele sowie eine Vielzahl untergeordneter Leitlinien, welche nachfolgend vorgestellt werden:

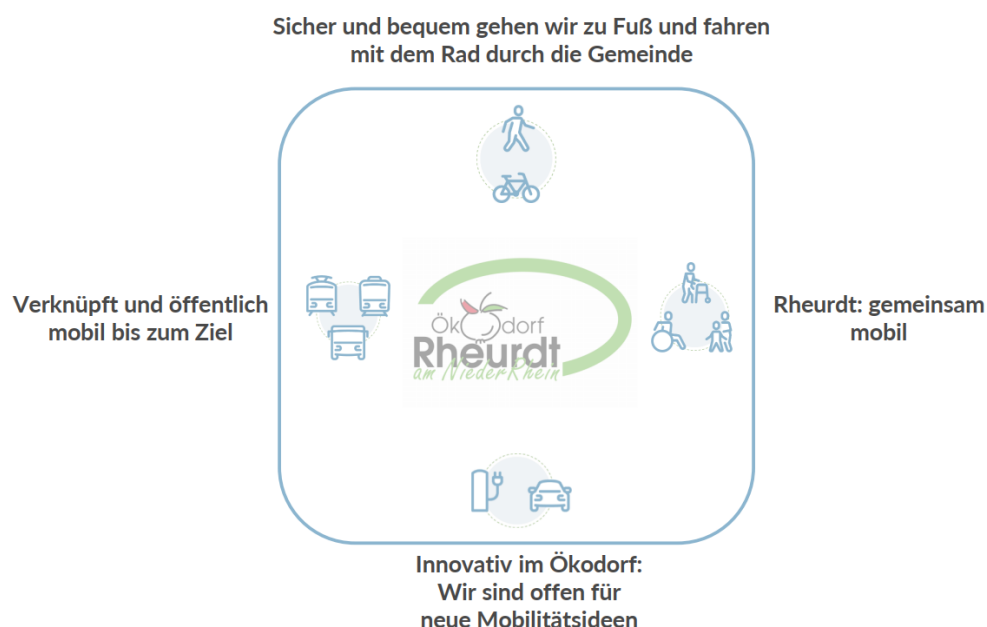


Abbildung 43: Mobilitätsleitbild der Gemeinde Rheurdt
[eigene Darstellung]

Sicher und bequem gehen wir zu Fuß und fahren mit dem Rad durch die Gemeinde



Der Fuß- und Radverkehr stellt eine umweltfreundliche und zugleich gesundheitsfördernde Möglichkeit dar die individuelle Mobilität zu gestalten. Für die Zukunft ist es wichtig, dass bereits heute möglichst viele und kurze Wege – die heute häufig noch mit dem Auto zurückgelegt werden - auf den nicht-motorisierten Verkehr verlagert werden. Um den nicht-motorisierten Verkehr für alle attraktiv gestalten zu können, bedarf es zukünftig einer sicheren und angemessenen Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, denn wer sicher und komfortabel durch Rheurdt gehen oder fahren kann, macht dies gerne. Eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den nicht-motorisierten Verkehr erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt gleichzeitig zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Einwohner*innen bei.

- ▶ Ausbau und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr
 - Durchgängigkeit des Netzes, Maßnahmen zum Lückenschluss, etc.
 - Verbesserung der Oberflächenqualität, Wegepläne für attr. und sichere Fuß- / Radwege
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
 - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Schaffung von Querungsmöglichkeiten an Orten mit erhöhtem Querungsbedarf, Beleuchtung, Oberflächenqualität
 - Differenzierte Betrachtung der Schulwegesicherheit als Bestandteil einer sicheren Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr
- ▶ Förderung der E-Mobilität im Radverkehr / Förderung von E-Lastenrädern
 - Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, Bewerbung von Förderprogrammen etc.
- ▶ Bereitstellung von ausreichenden, hochwertigen und sicheren Radabstellanlagen
 - Abstellanlagen an Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel, etc.
 - Qualitativ hochwertig für u.a. Lastenräder, E-Bikes, etc.
- ▶ Ausweisung von Fahrradstraßen bzw. Parallelstraßen für den Radverkehr (ggf. parallel zu den Hauptverkehrsstraßen)
- ▶ Erhöhung / Schaffung von Aufenthaltsqualität
 - Grünelemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, Verkehrsberuhigte Zonen, etc.

Rheurdt: gemeinsam mobil


Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Von daher ist es unabdingbar, dass Mobilität so gestaltet ist, dass sie auch ALLE Bevölkerungsgruppen nutzen können. Eine inklusive und barrierefreie Verkehrsgestaltung beginnt mit der Planung. Es gilt, auf alle Bevölkerungsgruppen achtzugeben, um einer alternden und immer durchmischer werdenden Bevölkerung eine umweltschonende und lebenswerte Mobilität bieten zu können. Dabei sollen die Chancen der Digitalisierung und andere Innovationen genutzt werden, ohne dabei eine Barriere für bestimmte Bevölkerungsgruppen darzustellen. Auch die Belange der Pendler*innen und Tourist*innen sind von großer Wichtigkeit und im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu berücksichtigen.

- ▶ Sicherung einer einfachen, schnellen und individuellen Mobilität für ALLE BewohnerInnen Rheurds unabhängig von Alter, körperlicher Verfassung und / oder Einkommenssituation.
 - Erreichbarkeiten gewährleisten
 - Schaffung barrierefreier Fußwege
 - Taktiles Leitsystem, Bordsteinabsenkungen an Kreuzungen, plangleiche Gehwege
- ▶ Schaffung ausreichender Flächen für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen im gesamten Stadtgebiet
 - Gerechte Aufteilung des vorhandenen Straßenraums (insb. für den Fuß- und Radverkehr)
- ▶ Berücksichtigung individueller Bedürfnisse der Bevölkerung
 - auch unter Anwendung von digitalen Techniken sind die Fähigkeiten und Bedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen
- ▶ Förderung zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements (u. a. SchülerInnen, PendlerInnen, TouristInnen, SeniorInnen)

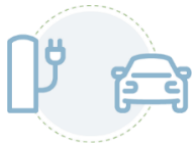
Verknüpft und öffentlich mobil bis zum Ziel



Neben dem Fuß- und Radverkehr bildet der Öffentliche Verkehr (ÖV) die Grundlage für die zukünftige Mobilität in Rheurdt. Durch eine intelligente Verknüpfung aller Verkehrsmittel und Bündelung von Fahrgästen wird die Nutzung des ÖV einfacher und der Bevölkerung wird die Möglichkeit geboten nachhaltig, verknüpft und mobil bis zum Ziel zu gelangen. Insbesondere die Verbindung in die nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren sind hierbei von großer Relevanz. Eine vermehrte Nutzung des ÖV senkt die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. So reduzieren sich Umweltbelastungen, der Verkehrsfluss verbessert sich und eingesparte Flächen können dem Fuß- und Radverkehr zugeschrieben werden.

- ▶ Förderung / Verbesserung des öffentlichen Verkehrs
 - Mobilitäts-App, Bewerbung der Angebote, Anreizprogramme zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Verbesserung der Angebotsvermittlung und Übersichtlichkeit des Angebots, Erreichbarkeit / Barrierefreiheit weiterhin verbessern, Dynamische Fahrgastinformation etc.
 - Flexible und attraktive Vernetzung der Ortsteile untereinander und mit dem Umland (bspw. Verbesserung der Taktung in Richtung Bahnhof Aldekerk)
 - Erhöhte Taktung während der Hauptpendlerzeiten sowie am Wochenende (Freizeitwege)
 - Gewährleistung des Übergangs zu anderen Verkehrsmitteln an Verknüpfungspunkten bzw. Kombination von Angeboten an einem Standort
 - Mobilitätsstation, P+R, B+R
- ▶ Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel untereinander durch eine konsequent multimodale Denkweise
 - Bau von Mobilstationen, P+R- / B+R-Plätzen etc.
- ▶ Förderung von Pendlermöglichkeiten
 - Mitfahrer-Bänke, Ridesharing-Portal, Schnellbusse, etc.

Innovativ im Ökodorf: Wir sind offen für neue Mobilitätsideen



Auch die Wege, die nicht mit den Verkehrsmodi des Umweltverbundes zurückgelegt werden können, sollen zukünftig nachhaltiger gestaltet werden. Durch eine Kombination aus alternativen Antriebsformen - wie zum Beispiel Elektromobilität und Wasserstoff - geteilten Mobilitätsformen und intelligenten Liefersystemen kann ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilität durch die technologischen Entwicklungen geleistet werden.

- ▶ Nutzung der Digitalisierung und deren Chancen
- ▶ Offenheit für Innovationen, Kampagnen, Modellversuche und die Zusammenarbeit mit Experten und Organisationen
 - Durchführung von Modellversuchen / Kampagnen, Nutzung von vielfältigen Fördermöglichkeiten
- ▶ Förderung alternativer Antriebsformen (aus erneuerbaren Energien)
 - Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge an öffentlichen Einrichtungen (Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen, etc.)
 - Anbieten von (E-) Carsharing-Fahrzeugen in den Ortsteilen
 - Förderung von (E-) Lastenrädern als alternatives Transportmittel
 - Bereitstellen von entsprechenden Abstellmöglichkeiten, Bewerbung von Förderprogrammen
- ▶ Überprüfung von Möglichkeiten einer alternativen Abwicklung von Lieferverkehren im privaten Bereich
 - Errichtung eines Microhubs oder einer Paketstation zur Reduzierung des Lieferverkehrs
- ▶ Einrichtung und Förderung geteilter Mobilitätsformen (= Sharing-Angebote)
 - Bike-Sharing, Carsharing, nachbarschaftliche Fahrdienste etc.
- ▶ Unterstützung des Breitbandausbaus und der digitalen Infrastruktur
 - Ermöglichen von Homeoffice durch Bereitstellung einer ausreichenden Internetverbindung

4.6 MAßNAHMENÜBERSICHT

Als Ergebnis des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt sind insgesamt 22 umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet worden. Die zuvor dargestellten Potenziale und Ziele sowie das daraus abgeleitete Mobilitätsleitbild geben die Zielrichtung vor. Eine Übersicht der Einzelmaßnahmen ist nachfolgender Tabelle 9 zu entnehmen. Alle Maßnahmen sind in Form einheitlicher Projektsteckbriefe in **Anlage 1** zu diesem Konzept beigefügt.

Tabelle 9: Gesamtübersicht aller Maßnahmen

[Eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahmentitel
F1	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten im Gemeindegebiet
F2	Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußwegen
F3	Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Umbau der Hubertusstr. für zukünftige Umgestaltungen
F4	Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr
F5	Umgestaltung des Fußweges im Bereich Rathausstr. / Aldekerker Str. analog zu früheren Planungen
R1	Schaffung von Fahrradabstellanlagen an zentralen / relevanten Orten
R2	Ausweisung einer Parallel-Strecke für den Radverkehr (Oberweg, Wallstr., Burgweg)
R3	Überprüfung der Beschilderung & Führungsform im Radverkehr
R4	Schaffung von "Einfädlungshilfen" für den Radverkehr an relevanten Stellen
R5	Schaffung weiterer Radwege
ÖV1	Weiterverfolgung der potenziellen Mobilstation "Schaephuysen Friedhof" in Zusammenarbeit mit dem Kreis Kleve
ÖV2	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Aldekerk
ÖV3	Ausbau der Bewerbung des vorhandenen Angebots im öff. Verkehr
ÖV4	Verbesserung des ÖPNV-Angebots zu Schwachlastzeiten
M1	Bewerbung / Weiterführung des kommunalen Förderprogramms für private Ladeinfrastruktur
M2	Anpassung der öffentlichen Ladeinfrastruktur
M3	Reaktivierung des Carsharing-Angebots
M4	Regulation / Neuordnung des ruhenden Verkehrs

M5	Erhöhung der Verkehrssicherheit an relevanten Stellen durch Verbesserung der Sichtbarkeit (Verkehrsspiegel o.ä.)
M6	Schaffung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen auf Gemeindestraßen
MM1	Bereitstellung einer kommunalen Mitfahrer-App / eines kommunalen Ride-Sharing-Portals
MM2	Etablierung eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements

5 HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

Verstetigung

Um langfristig Veränderungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens zu initiieren, ist die Unterstützung der Gemeindeverwaltung, der Politik und der gesamten Bevölkerung essenziell. Ein zielführendes und dauerhaftes Engagement für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in Rheurdt erfordert vor diesem Hintergrund organisatorische Maßnahmen innerhalb der Gemeinde. So gilt es, das Thema Mobilität als festen Baustein dauerhaft in bestehende Planungsabläufe zu integrieren. Verstärkte Kommunikation und regelmäßiger Austausch können dieses Vorhaben unterstützen.

Im Anschluss an die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes kommt es mancherorts dazu, dass neu eingeführte und teilweise erprobte Strukturen zwischen der Kommune und weiteren Beteiligten wenig genutzt werden (vgl. difu 2018: 38 ff.). Ausschlaggebend dafür sind oftmals fehlende Organisationsstrukturen. Es ist daher auch für die Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes unbedingt zu empfehlen, vorhandene Strukturen und Schnittstellen weiter zu verstetigen. Einen wesentlichen Beitrag zur Verstetigung der Mobilitätsthematik in der kommunalen Praxis und auch zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes kann die neu geschaffene Stelle des kommunalen Mobilitätsmanagements übernehmen welche aktuell (Stand 25.07.2022) ausgeschrieben ist.

Umsetzungsfahrplan

Eine sukzessive Umsetzung der Maßnahmen ist zu empfehlen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass je umzusetzender Einzelmaßnahme in der Regel ein politischer Beschluss durch den entsprechenden Fachausschuss sowie den Rat notwendig ist.

Um den politischen Gremien einen Orientierungsrahmen an die Hand zu geben, welche Maßnahmen möglichst bevorzugt umgesetzt werden sollten und welche Maßnahmen eher langfristiger Natur sind, sind die Einzelmaßnahmen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen verglichen worden. Besonders hoch priorisiert sind demnach die Maßnahmen, welche das bestmögliche Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Ausgehend von dieser Priorisierung ist ein Umsetzungsfahrplan erarbeitet worden (vgl. Tabelle 10), welcher eine Empfehlung der zeitlichen Maßnahmenumsetzung darstellt.

Die angesetzten Zeiträume werden nach unterschiedlichen Farbstufen gekennzeichnet:



Abbildung 44: Farbliche Kennzeichnung der Laufzeiten zur Umsetzung der Maßnahmen
[Eigene Darstellung]

Je nach farblicher Markierung ist davon auszugehen, dass die Einzelmaßnahme innerhalb von 0-3 Jahren (kurzfristig), 3-5 Jahren (mittelfristig) oder mehr als 5 Jahren (langfristig) umgesetzt werden können. Einige ausgewählte Maßnahmen gilt es darüber hinaus dauerhaft in der kommunalen Planungspraxis zu etablieren bzw. zu berücksichtigen.

Tabelle 10: Umsetzungsfahrplan der Maßnahmen

[Eigene Darstellung]

	Maßnahmen	2022	2023				2024				2025				2026				2027				
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
F1	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten im Gemeindegebiet																						
F2	Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußwegen																						
F3	Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Umbau der Hubertusstr. für zukünftige Umgestaltungen																						
F4	Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr																						
F5	Umgestaltung des Fußweges im Bereich Rathausstr. / Aldekerker Str. analog zu früheren Planungen																						
R1	Schaffung von Fahrradabstellanlagen an zentralen / relevanten Orten																						
R2	Ausweisung einer Parallel-Strecke für den Radverkehr (Oberweg, Wallstr., Burgweg)																						
R3	Überprüfung der Beschilderung & Führungsform im Radverkehr																						
R4	Schaffung von "Einfädelungshilfen" für den Radverkehr an relevanten Stellen																						
R5	Schaffung weiterer Radwege																						
ÖV1	Weiterverfolgung der potenziellen Mobilstation "Schaephuysen Friedhof" in Zusammenarbeit mit dem Kreis Kleve																						
ÖV2	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Aldekerk																						
ÖV3	Ausbau der Bewerbung des vorhandenen Angebots im öff. Verkehr																						
ÖV4	Verbesserung der Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV in alle Richtungen und zu Schwachlastzeiten																						

M1	Bewerbung / Weiterführung des kommunalen Förderprogramms für private Ladeinfrastruktur																			
M2	Anpassung der öffentlichen Ladeinfrastruktur																			
M3	Reaktivierung des Carsharing-Angebots																			
M4	Regulation / Neuordnung des ruhenden Verkehrs																			
M5	Erhöhung der Verkehrssicherheit an relevanten Stellen durch Verbesserung der Sichtbarkeit (Verkehrsspiegel o.ä.)																			
M6	Schaffung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen auf Gemeindestraßen																			
MM1	Bereitstellung einer kommunalen Mitfahrer-App / eines kommunalen Ride-Sharing-Portals																			
MM2	Etablierung eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements																			

6 EVALUATIONSKONZEPT

Mit der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt wurden insgesamt 22 umsetzungsorientierte Maßnahmen in den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr und Mobilitätsmanagement erarbeitet. Durch die Umsetzung aller Maßnahmen ist der Prozess einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung nicht abgeschlossen. Daher ist neben der Maßnahmenumsetzung eine kontinuierliche Überprüfung des Projekt- / Umsetzungsfortschritts erforderlich.

6.1 ÜBERPRÜFUNG PROJEKT- / UMSETZUNGSFORTSCHRITT

Um den Projekt- / Umsetzungsfortschritt beurteilen zu können, empfiehlt es sich, in regelmäßigen Abständen (im Idealfall jährlich) eine Maßnahmenevaluierung durchzuführen. Dabei können nachfolgende Fragestellungen als Ansatzpunkte genutzt werden:

Tabelle 11: Prozessschritte zur Prüfung von Projektfortschritten

[Eigene Darstellung]

Prozessschritt	Fragestellungen
Netzwerk-Bildung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind neue Partnerschaften zwischen Beteiligten entstanden? ▶ Welche Intensität und Qualität haben die Partnerschaften? ▶ Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?
Umsetzungsergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Was war ausschlaggebend für den Erfolg / Misserfolg von Maßnahmen? ▶ Gab es Schwierigkeiten und wie wurde damit verfahren?
Auswirkungen umgesetzter Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst? ▶ Wenn ja, in welcher Höhe?
Umsetzung und Entscheidungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent? ▶ Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden? ▶ Wo besteht ein erhöhter Beratungs- / Informationsbedarf?
Partizipation regionaler Beteiligter	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind alle Beteiligten ausreichend eingebunden? ▶ Konnten weitere Beteiligte hinzugewonnen werden?
Zielerreichung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wie sind die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen? ▶ Befinden sich Projekte aus verschiedenen Handlungsfeldern in der Umsetzung? ▶ Wo besteht Nachholbedarf?
Konzept-Anpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sind Trends erkennbar, die eine Anpassung des Mobilitätskonzepts erfordern? ▶ Haben sich Rahmenbedingungen geändert, sodass Anpassungen vorgenommen werden müssen?

Um den Projektfortschritt dauerhaft positiv zu gestalten, ist neben der Feststellung des Umsetzungsfortschritts eine stetige Anpassung an die lokalen und aktuellen Gegebenheiten essenziell. Daher sollten je nach individueller Beantwortung der oben dargestellten Fragestellungen eine entsprechende Anpassung oder Handlung vorbereitet werden. Realisierte Maßnahmen werden analysiert und bewertet, ggfs. erneut aufgelegt, verlängert oder um weitere Projekte ergänzt. Wichtig ist dabei vor allem, der Kommunikation der Projektbeteiligten untereinander neue Impulse zu geben.

6.2 ALLGEMEINE ERFOLGSINDIKATOREN FÜR JEDE MAßNAHME

Im Rahmen der Überprüfung des Projekt- und Umsetzungsfortschritts sind für die Beurteilung der Wirkung vieler Maßnahmen in Teilen gleiche Indikatoren anzusetzen, welche im Folgenden erläutert werden.

▶ Modal Split

Unter Modal Split werden die Daten zur Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel sowie den Fußverkehr bezeichnet. Der Modal Split ist die aussagekräftige Datengrundlage, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und insbesondere auch um Veränderungen über die Zeit zu erkennen. Eine regelmäßige Ermittlung des kommunalen Modal Split (ca. alle 5-10 Jahre) kann Entwicklungstendenzen in der Zusammensetzung des Verkehrs aufdecken und bietet daher ein gutes Instrument zur Überprüfung des Maßnahmenfortschritts bzw. der Wirkung von realisierten Maßnahmen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Modal Split Erhebung primär das gesamte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung abbildet und daher vor allem zur Überprüfung des Gesamtfortschritts bzw. der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen in Summe geeignet ist. Eine Modal Split Erhebung geht zudem in der Regel mit weiteren Kosten und einer gewissen Erhebungsdauer einher.

▶ Verkehrszählung

Auf Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen werden in 5-Jahres-Intervallen Straßenverkehrszählungen durchgeführt. Diese geben Aufschluss über das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich.

Ergänzend zur landesweiten Straßenverkehrszählung können auch die Verkehrsstärken auf kommunalen Straßen oder an kommunalen / öffentlichen Einrichtungen (bspw. mit erhöhtem Sicherheitsbedarf) von großer Relevanz sein und erhoben werden. Gleichmaßen können auch weitere Verkehrsträger auf diese Weise erhoben werden. Anhand der Ergebnisse können Rückschlüsse auf weitere erforderliche Maßnahmen oder die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen gezogen werden.

Es bietet sich an, Verkehrszählungen vor allem für die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen durchzuführen, welche eine Reduktion des MIV und eine Stärkung des Radverkehrs und ÖPNV als Zielsetzung haben. Dazu zählt beispielsweise die Ausweisung einer Parallel-Strecke für den Radverkehr (Oberweg, Wallstr., Burgweg) (R2), die Schaffung weiterer Radwege (R5) oder die Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Aldekerk (ÖV2).

Mittels einer Verkehrszählung und in Verbindung mit dem Modal Split kann überprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken zugunsten des Radverkehrs oder des ÖPNV entwickelt haben.

▶ Verkehrsbeobachtung

Eine allgemeine Beobachtung des ruhenden und / oder fließenden Verkehrs gibt Aufschluss über das Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmenden in bestimmten Situationen (bspw. Parksuchverkehr etc.). Darüber hinaus ermöglicht eine solche Beobachtung die Herleitung von Rückschlüssen bzgl. des Verkehrsflusses / einer Staubildung o.ä. Anhand der Ergebnisse lassen sich ebenso Rückschlüsse zur Wirkungsweise der Maßnahmen ziehen.

In Rheurdt kann dabei besonders die Maßnahme M4: Regulation / Neuordnung des Ruhenden Verkehrs bewertet werden. Doch auch die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bezüglich des Rad- und Fußverkehrs können so beurteilt werden.

▶ Befragungen

Befragungen der Bevölkerung, von Unternehmen oder Zielgruppen stellen ein gängiges Instrument zur Erhebung von Daten dar. Auf diese Weise können unkompliziert Rückschlüsse auf die individuelle Wahrnehmung bestimmter Personengruppen gezogen werden. Mit Hilfe der Daten können die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung überprüft werden. Die Erfahrungen der Bevölkerung können in allen Bereichen Rückschlüsse auf Veränderungen bieten. Besonders Maßnahmen, deren Überprüfung eher technischer Art oder neuartig sind, können so besser beurteilt werden.

▶ **Erreichen von Meilensteinen**

Das Erreichen eines Meilensteins ist z. B. das Erzielen einer bestimmten Zielmarke (z. B. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur). Diese Zielmarke kann zusätzlich mit einem bestimmten Zeitpunkt verknüpft werden, um verbindliche Ziele zu setzen. In diesem Fall bilden die jeweiligen Zieldaten ein zeitliches Raster für die Evaluation.

Nachfolgende Tabelle 12 zeigt Erfolgsindikatoren auf, anhand derer die Projekt- und Prozessevaluierung durchgeführt werden kann. Weitere Indikatoren können nach Notwendigkeit oder aus gemachten Erfahrungen heraus ergänzt werden.

Tabelle 12: Indikatoren und Instrumente zur Überprüfung der Maßnahmen

[Eigene Darstellung]

Nr.	Maßnahme	Messgröße / Indikator	Instrument / Basis
Fußverkehr		Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal-Split	Modal Split Erhebung Verkehrszählung (Fußverkehr)
F1	Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten im Gemeindegebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Errichtung von Querungshilfen ▶ Verkehrsunfallzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung / Überprüfung der Nutzung der Querungshilfe ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fußverkehr)
F2	Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußwegen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl an umgesetzten Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Verkehrszählung (Fußverkehr) ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fußverkehr)
F3	Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Umbau der Hubertusstr. für zukünftige Umgestaltungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl vergleichbar umgestalteter Straßen / Straßenabschnitte 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation
F4	Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung (Fußverkehr) ▶ Verkehrsbeobachtung / Begehung
F5	Umgestaltung des Fußweges im Bereich Rathausstr. / Aldekerker Str. analog zu früheren Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung (Fußverkehr) ▶ Befragung der Bevölkerung zur Umgestaltung des Fußwegs
Radverkehr		Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split	Modal Split Erhebung Verkehrszählung (Radverkehr)
R1	Schaffung von Fahrradabstellanlagen an zentralen / relevanten Orten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl errichteter Fahrradabstellanlagen ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split ▶ Nutzungszahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Modal Split Erhebung (langfristig) ▶ Verkehrsbeobachtung / Überprüfung der Nutzung der Abstellanlagen

R2	Ausweisung einer Parallel-Strecke für den Radverkehr (Oberweg, Wallstr., Burgweg)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrszählung (Erhöhung Radverkehr, Senkung MIV)
R3	Überprüfung der Beschilderung & Führungsform im Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter (Teil-) Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung / Überprüfung der Beschilderung
R4	Schaffung von „Einfädlungshilfen“ für den Radverkehr an relevanten Stellen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Radverkehr)
R5	Schaffung weiterer Radwege	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl neu errichteter Radwege ▶ Anteil Radverkehr am Modal Split 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Modal Split Erhebung (langfristig) ▶ Verkehrszählung (Erhöhung Radverkehr, Senkung MIV)
Öffentlicher Verkehr		Erhöhung intermodales Verkehrsverhalten Erhöhung Anteil ÖPNV am Modal Split	Modal Split Erhebung Fahrgastzahlen
ÖV1	Weiterverfolgung der potenziellen Mobilstation „Schaephuysen Friedhof“ in Zusammenarbeit mit dem Kreis Kleve	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgast-Befragung & Befragung der Bevölkerung ▶ Nutzungsanalyse
ÖV2	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Aldekerk	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung ▶ Fahrgastzahlen ▶ Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgast-Befragung & Befragung der Bevölkerung ▶ Nutzungsanalyse
ÖV3	Ausbau der Bewerbung des vorhandenen Angebots im öff. Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Öffentlichkeitsmaßnahmen ▶ Fahrgastzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgastbefragung bezüglich der Wahrnehmung der Öffentlichkeitsarbeit
ÖV4	Verbesserung der Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV in alle Richtungen und zu Schwachlastzeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeiten ▶ Fahrgastzahlen ▶ Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Fahrgast-Befragung & Befragung der Bevölkerung ▶ Nutzungsanalyse

Motorisierter Individualverkehr		Reduktion des MIV am Modal Split Reduktion von Lärm- /Schadstoffemissionen	Modal Split Erhebung Verkehrsbeobachtung Schadstoffmessungen
M1	Bewerbung / Weiterführung des kommunalen Förderprogramms für private Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl Ladesäulen / Wallboxen auf Gemeindegebiet 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Befragung der Bevölkerung zur Wahrnehmung des Förderprogramms
M2	Anpassung der öffentlichen Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl der Ladesäulen auf Gemeindegebiet ▶ Anzahl der Nutzenden 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Nutzungsanalyse ▶ Befragung der Bevölkerung zur Wahrnehmung der Ladeinfrastruktur
M3	Reaktivierung des Carsharing-Angebots	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahme ▶ Anzahl der Nutzenden 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Nutzungsanalyse ▶ Befragung der Bevölkerung zur Wahrnehmung des Angebots
M4	Regulation / Neuordnung des ruhenden Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung
M5	Erhöhung der Verkehrssicherheit an relevanten Stellen durch Verbesserung der Sichtbarkeit (Verkehrsspiegel o. ä.)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Verkehrsunfallzahlen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fuß- und Radverkehr) ▶ Befragung der Bevölkerung zur Wahrnehmung einer erhöhten Sicherheit
M6	Schaffung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen auf Gemeindestraßen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl umgesetzter Maßnahmen ▶ Verkehrsunfallzahlen ▶ Tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Verkehrsbeobachtung ▶ Überprüfung Verkehrsunfallzahlen (insb. für den Fuß- und Radverkehr) ▶ Geschwindigkeitskontrollen

Mobilitätsmanagement		Erhöhung Anteil Umweltverbund am zielgruppenspezifischen Modal Split	Modal Split Erhebung (zielgruppenspezifisch)
MM1	Bereitstellung einer kommunalen Mitfahrer-App / eines kommunalen Ride-Sharing-Portals	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umsetzung der Maßnahmen ▶ Fahrgastzahlen über geteilte Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung der Nutzenden ▶ Nutzungsanalyse
MM2	Etablierung eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl durchgeführter (Teil-) Maßnahmen und / oder Projekte 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projektdokumentation ▶ Befragung von Zielgruppen

7 ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Rheurdt ist trotz der räumlichen Nähe zum Ballungsraum Rhein-Ruhr vor allem ländlich geprägt. Charakteristisch für ländliche Räume sind hohe Motorisierungsgrade sowie eine Dominanz des Pkw als Hauptverkehrsmittel. Die Nutzung eines Pkws erlaubt zwar eine hohe individuelle Flexibilität, sorgt aber neben klimarelevanten Emissionen für weitere negative Folgen, worunter beispielsweise Lärm, Flächenkonkurrenz und Verkehrsunfälle zu zählen sind.

Vor diesem Hintergrund hat sich das Ökodorf Rheurdt zum Ziel gesetzt, die Mobilität vor Ort nachhaltig zu gestalten und so die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen langfristig zu reduzieren.

Dazu gilt es die Anteile des Motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen möglichst zu reduzieren. Weiterhin soll vorhandenes Verkehrsaufkommen auf klimafreundlichere Verkehrsträger verlagert werden, denn die Verkehrsmittel des Umweltverbands, wozu generell Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr gezählt werden, räumen viele der oben genannten Nachteile des motorisierten Individualverkehrs aus.

Die nachhaltige Entwicklung von Mobilität ist ein andauernder und komplexer Prozess. Aus diesem Grund wurde das Mobilitätskonzept partizipativ und in engem Austausch zwischen allen Beteiligten erarbeitet und stellt nun die Grundlage für diesen andauernden und komplexen Prozess in den kommenden Jahren dar.

Ausgehend von einer umfangreichen Grundlagenermittlung (Kapitel 2) sowie Bestandsanalyse (Kapitel 3) wurden eine Vielzahl allgemeiner und lokalspezifischer Potenziale und Ziele innerhalb der Handlungsfelder Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Verkehr erarbeitet (Kapitel 4). Die Potenziale und Ziele skizzieren nunmehr, wie die zukünftige Mobilität in der Gemeinde Rheurdt aussehen sollte, wenn das langfristige Ziel der Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens erreicht werden soll.

Aufbauend auf diesem anzustrebenden Idealzustand der zukünftigen Mobilität ist in partizipativer Form ein Mobilitätsleitbild für die Gemeinde Rheurdt erarbeitet worden. Dieses stellt in übersichtlicher Form dar, in welche Richtung sich die Mobilität in Rheurdt zukünftig entwickeln soll. Neben der reinen Definition eines zukünftig anzustrebenden Idealzustands, gilt es zudem die Erreichung dieses Idealzustands zu begünstigen:

Dazu wurden insgesamt 22 umsetzungsorientierte Maßnahmen erarbeitet, welche jeweils einen spezifischen Beitrag zur Erreichung des Idealzustands leisten können. Je Maßnahme wurde ein Maßnahmen-Steckbrief angefertigt. Dieser beinhaltet jeweils standardisiert neben einer genauen Maßnahmenbeschreibung auch eine Darstellung der Beteiligten und Verantwortlichkeiten, der erforderlichen Umsetzungsschritte sowie der Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten.

Die Maßnahmen unterscheiden sich teilweise in ihrer Gestalt. So sind Maßnahmen wie die *langfristige Umgestaltung des Fußweges im Bereich Rathausstr. / Aldekerker Str. (F1)*, *Schaffung von Einfädelschranken für den Radverkehr an relevanten Stellen (R4)* oder *Weiterverfolgung der potenziellen Mobilstation Schaephuysen Friedhof (ÖV1)* vor allem baulicher-materieller Natur. Die Maßnahmen *Verbesserung der Bewerbung des vorhandenen (ÖPNV-) Angebots (ÖV3)*, *Bereitstellung einer kommunalen Mitfahrer-App (MM1)* oder die *Etablierung eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements (MM2)* sind hingegen immaterieller Gestalt. In Summe ist jedoch diese Vielfalt entscheidend, um Mobilität als relevantes Thema in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen dauerhaft zu etablieren.

Abschließend sind alle Maßnahmen untereinander hinsichtlich des Verhältnisses von zu erwartenden Umsetzungskosten sowie möglichen Auswirkungen verglichen worden. Diese Gegenüberstellung ermöglicht eine Empfehlung, welche Maßnahmen im Anschluss bevorzugt umgesetzt werden sollten. Alle Maßnahmensteckbriefe sowie die Gegenüberstellung sind diesem Endbericht als **Anlage 1** beigefügt.

Mit der Erarbeitung des nun vorliegenden Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde Rheurdt ist der Prozess einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung noch lange nicht abgeschlossen. In den kommenden Jahren gilt es die erarbeiteten Maßnahmen sowie ggf. weitere Maßnahmen schrittweise umzusetzen. Aber auch mit der Umsetzung aller Maßnahmen ist der Prozess einer noch nicht abgeschlossen. Neben der reinen Maßnahmenumsetzung muss sich auch das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger langfristig anpassen. Bei diesem Schritt kann die Gemeinde Rheurdt nur begleitend tätig werden, indem eine nachhaltige Mobilitätskultur als Sinnbild einer attraktiven sowie lebendigen Gesellschaft vor Ort verankert wird. Den notwendigen Bewusstseins- & Verhaltenswandel muss jedoch eine jede Person selbst herbeiführen.

8 QUELLENVERZEICHNIS

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2016): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. 2. Auflage, Berlin. Abrufbar unter: <https://www.bmu.de/publikation/klimaschutzplan-2050/>
- Büro Stadtverkehr (2018): Nahverkehrsplan für den Kreis Kleve. Abrufbar unter: [https://www.kreis-kleve.de/C1257CD6003229AE/html/619F29CF751A0AB5C125825C0034E242/\\$file/Anlage%20KA%20NVP_1.pdf](https://www.kreis-kleve.de/C1257CD6003229AE/html/619F29CF751A0AB5C125825C0034E242/$file/Anlage%20KA%20NVP_1.pdf)
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu) (2018): Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden. 3., aktualisierte und erweiterte Auflage. Abrufbar unter: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=D6P23I8O>
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2015): Intermodalität. Projekt Verkehrsentwicklung und Umwelt (VEU). Abrufbar unter: https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU_Intermodalitaet.pdf
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2002): EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2010): ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- Gemeinde Rheurdt (o.J.): Rheurdt Portrait. Abrufbar unter: <https://www.rheurdt.de/>
- Infas; infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2017): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Abrufbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
- IT.NRW (2021): Pendleratlas NRW. Abrufbar unter: <https://www.pendleratlas.nrw.de/>
- IT.NRW (2020): Kommunalprofil Rheurdt. Abrufbar unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05154048.pdf>
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2021): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 1. Januar 2021.
- Kreis Kleve (2020): Fahrplan 2020/2021. Kreis Kleve. Abrufbar unter: https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/Stadtlinienplaene/Linienplan_Kreis_Kleve_2020.pdf
- Kreis Kleve (o.J.): Night-Mover 2.0 – Allgemeine Info -. Abrufbar unter: <https://www.kreis-kleve.de/de/fachbereich3/night-mover-2.0-allgemeine-info/>
- Kreis Kleve (2013): Landschaftsplan Kreis Kleve Nr. 15. Abrufbar unter: [https://www.kreis-kleve.de/c12570cb0037ac59/files/landschaftsplan_nr._15_kerken-rheurdt_entwurfsbegruendung.pdf/\\$file/landschaftsplan_nr._15_kerken-rheurdt_entwurfsbegruendung.pdf?openelement](https://www.kreis-kleve.de/c12570cb0037ac59/files/landschaftsplan_nr._15_kerken-rheurdt_entwurfsbegruendung.pdf/$file/landschaftsplan_nr._15_kerken-rheurdt_entwurfsbegruendung.pdf?openelement)

Kreispolizeibehörde Kleve (2021): Unfalldaten im Rad- und Fußverkehr.

Straßen.NRW (2015): Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen. Verfügbar unter:
<https://nwsib-online.nrw.de/application.jsp>

Umweltbundesamt (UBA) (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie.

Umweltbundesamt (UBA) (2022): Emissionen des Verkehrs. Abrufbar unter:
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher>

Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH (2020): Raum für Investitionen. Kreis Kleve.