



Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort





VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN KAMP-LINTFORT

Auftraggeber:

Stadt Kamp-Lintfort



Auftragnehmer:

Büro Rödel & Pachan

Kommunalverband Ruhrgebiet



**0 GLIEDERUNG**

1	EINLEITUNG	1
2	HAUSHALTSBEFRAGUNG	18
3	UNFALLANALYSE.....	26
4	DAS VERKEHRSPROGNOSEMODELL	29
5	MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	38
6	RADVERKEHR.....	59
7	FUSSGÄNGERVERKEHR.....	115
8	ÖPNV.....	131
9	RUHENDER VERKEHR.....	177
10	MASSNAHMEN- UND KOSTENÜBERSICHT	196
11	ENTSCHEIDUNG FÜR EIN SZENARIO	204
12	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN.....	209
13	ANHANG	



1 EINLEITUNG

1.1	Vorbemerkung.....	2
1.2	Ausgangslage	2
1.3	Verkehrsentwicklungsplanung im 21. Jahrhundert	5
1.4	Leit- und Handlungsziele für die Stadt Kamp-Lintfort	8
1.4.1	Leitziele.....	8
1.4.2	Konkretisierung von Handlungszielen.....	9
1.5	Untersuchungsmethodik.....	12
1.5.1	Vorgehensweise	12
1.5.2	Untersuchungen.....	12
1.6	Alternative Planungsfälle (Szenarios).....	14
1.6.1	Vorabbemerkungen	14
1.6.2	„Trend“ und „Nachhaltiger Stadtverkehr“	14



1 EINLEITUNG

1.1 VORBEMERKUNG

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist ein wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung, da sie von den Rahmenbedingungen Wohnen, Wirtschaft, Arbeit, Handel, Bildung, Freizeit usw. unmittelbar beeinflusst wird.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stellt das fachlich begründete und politisch abgesicherte Handlungskonzept für die verkehrliche Entwicklung dar. Ziel ist die vorausschauende systematische Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen, mit der Absicht, Verkehrsvorgänge im Sinne eines vorgegebenen Zielkonzeptes durch geeignete Maßnahmen zu ermöglichen.

Im September 1999 beauftragte die Stadt Kamp-Lintfort den Kommunalverband Ruhrgebiet in Essen und das ortsansässige Ingenieur-Büro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel und Pachan mit der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans für das Stadtgebiet, der als Gesamtplan alle Verkehrssektoren berücksichtigt.

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Kamp-Lintfort stellt ein Rahmenkonzept dar, das aufzeigt, wie in Zukunft der Verkehr stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden kann und wie Belastungen vor allem im Hauptverkehrsstraßennetz deutlich zu mindern sind. Er ist somit kein „fertiger“ Plan, sondern eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung in Kamp-Lintfort. Der Verkehrsentwicklungsplan ist deshalb auch immer wieder an den sich verändernden Rahmenbedingungen zu überprüfen und weiter zu entwickeln.

1.2 AUSGANGSLAGE

Kamp-Lintfort ist eine junge Stadt, deren Entwicklung sich innerhalb nur eines Jahrhunderts vollzogen hat. Ausgangspunkt hierfür war der Steinkohlebergbau. Bevor der Bergbau Anfang des 20. Jahrhunderts einsetzte, war das heutige Stadtgebiet durch das Kloster Kamp und kleinere Streusiedlungen in einer ländlichen Gegend geprägt. Zwischen 1800 und 1900 wuchs die Bevölkerung zunächst von ca. 1.700 auf ca. 3.800 Einwohner, in den folgenden 100 Jahren bis heute fand dagegen eine Verzehnfachung der Bevölkerungszahl statt.

Heute ist Kamp-Lintfort eine in weiten Teilen immer noch durch den Bergbau geprägte Mittelstadt in der Ballungsrandzone des Ruhrgebietes mit rund 40.000 Einwohnern. Die Siedlungsentwicklung hat sich im Vergleich zu vielen anderen, historisch gewachsenen Orten, regelrecht im Zeitraffer vollzogen. Um die Zeche Friedrich Heinrich wuchs in nur wenigen Jahrzehnten die neue Stadt. Mit den Bergarbeitersiedlungen, insbesondere der „Altsiedlung“ und der „Beamstensiedlung“ sowie den Industriegebäuden der Zeche Friedrich Heinrich entstanden in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts architektonisch herausragende Ensemble.



Das heutige Bild der Stadt wird daneben auch durch das in den 60er und 70er Jahren errichtete neue Stadtzentrum geprägt. Dem damaligen Zeitgeist gemäß entstanden Wohnhochhäuser, Verwaltungs- und Bankgebäude, Einkaufspassagen, Fußgängerzonen und Plätze.

Verkehrlich ist Kamp-Lintfort gut mit der Region und den benachbarten Wirtschaftsräumen Ruhrgebiet, Rheinschiene und der Randstad in den Niederlanden verbunden. Die stadtnah verlaufende A 57 und die A 42 (Emscherschnellweg) verbinden die Stadt mit dem deutschen und internationalen Autobahnnetz. Über die vorhandenen Anschlussstellen „Kamp-Lintfort“, „Asdonkshof“ und „Rheinberg“ sowie die Anbindung über die in Planung befindliche Bundesstraße 528 sind die Fernstraßen vom zentralen Siedlungsbereich aus schnell und über gut ausgebaute Hauptstraßen zu erreichen.

Der Schwerpunkt der heutigen Siedlungsentwicklung konzentriert sich neben den ländlichen Siedlungsbereichen Hoerstgen und Kamperbrück zwischen der Bundesstraße 510 im Nordwesten, der Autobahn 57 im Osten und der geplanten Bundesstraße 528 im Süden.

Einen besonderen Stellenwert innerhalb des Siedlungsgefüges nimmt das Stadtzentrum mit seinem räumlich gebündelten Angebot zentralörtlicher, öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen ein. Die Gewerbeflächen in Kamp-Lintfort konzentrieren sich im Wesentlichen auf den Süden des Stadtgebietes (Gewerbegebiet Süd, Gewerbe- und Technologiepark Dieprahm) und auf den Bereich zwischen B 510 und Prinzenstraße (Gewerbegebiete Nord und Nord-Kamperbruch).

Rund drei Viertel des Stadtgebietes bestehen aus Wald, landwirtschaftlichen Flächen und sonstigen Grünflächen. Die Freiräume erstrecken sich vor allem auf den Bereich nördlich der B 510 und westlich der Eyllschen Kendel (Geisbruch). Waldgebiete wie „Die Leucht“ oder der „Niederkamper Wald“ sind Erholungsräume von örtlicher und überörtlicher Bedeutung.



Die Stadt Kamp-Lintfort steht in der aktuellen Phase ihrer Entwicklung an einer Zeitenwende. Die rückläufige Entwicklung im Bergbau und der damit verbundene Strukturwandel stellen Kamp-Lintfort vor immense Aufgaben. Hierzu zählt auf der einen Seite die Stärkung der Wirtschaftskraft, z.B. durch die Ansiedlung zukunftsorientierter Gewerbe- und Dienstleistungsbranchen, auf der anderen Seite die Stärkung und Attraktivierung als Wohnstandort. Einher mit der künftigen Stadtentwicklung geht eine vorausschauende, nachhaltige Verkehrsplanung, die den verschiedenen Ansprüchen gerecht wird.

1.3 VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG IM 21. JAHRHUNDERT

Die Verkehrsplanung hat sich in der Vergangenheit an unterschiedlichen Leitbildern orientiert, die durch hygienische Anforderungen, Nutzung durch das Militär, Repräsentationsbedürfnis des Staates und der Kommune und die Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse zum Transport von Menschen und Gütern geprägt waren.

Nach dem Zweiten Weltkrieg dominierte beim Wiederaufbau und Stadterweiterungen das Leitbild der "autogerechten Stadt", das dem Kfz-Verkehr den Vorrang einräumte. Mit zunehmendem Kfz-Verkehr, dessen Steigerungsraten die in den Generalverkehrsplänen zugrunde gelegten Prognosewerte immer wieder übertrafen, wurden auch die Probleme deutlich. Staus und Umweltbelastungen beeinträchtigen immer stärker die Wohn- und Lebensbedingungen der Einwohner und Besucher der Innenstädte.



Auch der verstärkte Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere durch Stadt- und U-Bahnen, konnte den Verkehrskollaps vor allem in den Zentren der Großstädte nicht verhindern.

Aus diesem Grund wurde es erforderlich, auf der Grundlage eines neuen Leitbildes einen Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen zu entwickeln. Wesentlichen Anstoß gab die Konferenz in Rio de Janeiro im Jahre 1992, auf der ein anspruchsvolles Programm, die "Agenda 21", für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung beschlossen wurde. Ziel ist die Umsteuerung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Strukturen zu mehr globaler Gerechtigkeit und schonendem Umgang mit den natürlichen Ressourcen.



Dazu gehört auch die Minderung der Umweltbelastungen z. B. durch den Luftschadstoff CO₂, aber auch weitere, vor allem Kfz-bedingte Schadstoffe wie Ruß, Benzol und Stickoxyd, wie sie in den europäischen Normen und gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz festgelegt sind.

In Nordrhein-Westfalen wurde mit der Einsetzung der Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität", deren Abschlußbericht im April 2000 vorgelegt wurde, die Verkehrsproblematik auf Landesebene umfassend dargestellt und ein Leitbild entwickelt, das auch für den kommunalen Verkehr gilt.

Oberstes Ziel ist die Gewährleistung einer "Mobilität für alle", ohne andere städtische Funktionen (Wohnen, Arbeiten usw.) wesentlich zu beeinträchtigen.

Die Empfehlung der Kommission für das Leitbild einer "nachhaltigen Mobilität" basiert auf den Prinzipien des nachhaltigen Verkehrs, wie sie die OECD 1996 konkretisiert hat:

- soziale Gerechtigkeit
- individuelle und gesellschaftliche Verantwortung,
- Gesundheit und Sicherheit,
- Erziehung und Öffentlichkeitsbeteiligung,
- integrierte Planung,
- Land- und Ressourcenschonung,
- Emissionsminderung und
- wirtschaftliches Wohlergehen.

Ziel moderner Verkehrsentwicklungspläne ist nicht die technische Optimierung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr, vielmehr dient eine weitgehend stadtverträgliche und nachhaltige Verkehrsabwicklung mit möglichst hohen Verkehrsanteilen im Umweltverbund als Leitbild. Dabei ist nicht eine isolierte Optimierung der Einzelverkehrssysteme anzustreben, sondern das Optimum in einer weitgehenden Arbeitsteilung der Verkehrsarten zu suchen.

Der Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort zielt darauf ab, eine integrierte Verkehrsplanung bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Wechselwirkungen zur Stadtstruktur und zu Nachhaltigkeitsgesichtspunkten anzugehen.

Dabei finden folgende Überlegungen Beachtung:

- Zur Ableistung von Verkehrsarbeit sind in Abhängigkeit von Fahrtzweck, Entfernung, u.ä. für verschiedene Relationen zahlreiche Verkehrsteilnehmer an bestimmte Verkehrsmittel gebunden. Dies kann durch objektive Tatbestände (z.B. kein Auto vorhanden, keine ÖPNV-Erschließung), durch fehlende Information (z.B. Busse fahren, aber wo und wann) und auch durch negative Einschätzungen bedingt sein.



- Jede Verkehrsart deckt Potenziale ab, die unter entsprechenden Voraussetzungen auf andere Verkehrsarten verlagert werden können. Ziel muß es sein, einen möglichst hohen Anteil der täglichen Wege (z.B. zum Arbeitsplatz und zum Einkaufen) auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger, Fahrradverkehr) zu verlagern.
- Verlagerungseffekte können durch umweltorientierte und stadtverträgliche Angebote und Beschränkungen gesteuert und durch Veränderungen des Verkehrsverhaltens (Erschließung der ‚Kopf-Potenziale‘) verstärkt werden.
- Das Kfz-Verkehrssystem isoliert zu optimieren, hätte zur Konsequenz, dass die Stadtstruktur und die Lebensumwelt in ihrer Funktion und Qualität die negativen Auswirkungen zu verkräften hätte. Der Ansatz ist umgekehrt zu wählen: Stadt- und Umweltverträglichkeit setzen dem Kfz-System die Entwicklungsgrenzen.
- In der konkreten Handhabung bedeutet dies, dass die Überlegungen zur verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit durch städtebauliche und umweltbezogene Verträglichkeiten zu ergänzen sind. In diesem Rahmen sind optimierte Angebotsstrukturen zu entwickeln.
- Neben der Vermeidung des Kfz-Verkehrs ist vorrangig die Verlagerung unverträglichen motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsträger zu betreiben; verbleibende Verkehre sind auf möglichst unsensible Routen im Hauptverkehrsstraßennetz unter Schutz von nachgeordneten Straßen zu führen.
- Komplexe Stadtstrukturen erfordern komplexe Entwicklungsmodelle: Voraussetzung für einen überschaubaren Ansatz in der Verkehrsentwicklungsplanung ist die Entwicklung eigener, schlüssiger, begreifbarer, sicherer Netze für alle Verkehrsträger, die über komfortable und unkomplizierte Schnittstellen untereinander verfügen.



1.4 LEIT- UND HANDLUNGSZIELE FÜR DIE STADT KAMP-LINTFORT

1.4.1 LEITZIELE

Die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Kamp-Lintfort orientiert sich an Leitziele, die die Grundlage der zu entwickelnden Maßnahmen für die einzelnen Verkehrssektoren bilden. Der Grad der Erfüllung dieser Ziele ist wesentliches Entscheidungskriterium für die Auswahl der Planungsalternativen sowie der jeweiligen Prioritäten zur Realisierung der einzelnen Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete.

Grundsätzlicher Planungsansatz des VEP ist die angemessene Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer – ob per Kfz, Bus Fahrrad oder zu Fuß. Hier gilt es, bestehende Konflikte abzubauen – insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit. Darüberhinaus ist die Wahlfreiheit zur Benutzung der Verkehrsmittel zu verbessern, nicht zuletzt auch zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt.

• Zielfeld Verkehr

1. Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
 - Verringerung der Häufigkeit und Schwere der Unfälle
2. Förderung der umweltverträglichen Verkehrsarten
 - Umweltverträgliche Abwicklung der notwendigen Wege
3. Gewährleistung eines hohen Mobilitätsstandards
 - Erbringen einer sozialverträglichen und kostengünstigen Verkehrsleistung, die eine hohe Wahlfreiheit des Verkehrsmittels gewährleistet

• Zielfeld Strassenraum und Strassengestalt

4. Steigerung der Wohnumfeldqualität
 - Förderung einer geringen Immissionsbelastung durch Schall, Luftverunreinigung und Erschütterung
5. Städtische Lebensräume zurückerobern
 - Zurückgewinnung der sozialen Funktion der Straße und Stärkung der Aufenthaltsqualität
6. Gute Orientierung
 - Gute Orientierung durch leicht nachvollziehbare Netze sowohl für den motorisierten Individualverkehr(MIV), den öffentlichen Personennahverkehr, den Fußgänger als auch den Radfahrer
7. Förderung der lokalen Identität
 - Herausstellen der lokalen Eigenart Kamp Lintforts durch ortstypische Gestaltung



• Zielfeld Wirtschaftlichkeit

8. Hohe Wirtschaftlichkeit der Investitionen

- Betrachtung des Planungs-, Unterhaltungs- und Betriebsaufwandes von Investitionen und Maßnahmen vor dem Hintergrund ihrer Wirtschaftlichkeit

Diese Leitziele wurden in der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 17.5.2000 vorgestellt und zustimmend zur Kenntnis genommen.

1.4.2 KONKRETISIERUNG VON HANDLUNGSZIELEN

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der VEP setzt voraus, dass das vorhandene Hauptstraßennetz in seiner Grundstruktur keiner wesentlichen Ergänzungen bedarf. Die Planung wird sich daher auf das vorhandene Vorbehaltsnetz konzentrieren, wobei die Planungen zur B 528 sowie der Ausbau der Sudermannstraße nachrichtlich übernommen werden.

Dabei ist die prinzipielle Erreichbarkeit aller wesentlichen Ziele im Stadtgebiet eine Grundvoraussetzung. Die Sicherung der Erreichbarkeit sei an zwei Beispielen erläutert:

Eine Voraussetzung für die Gewährleistung einer hinreichenden Erreichbarkeit ist die Existenz von ausreichendem Parkraum. Es kann aber nicht gewährleistet werden, dass zu jeder Zeit an jeder Stelle ein freier Stellplatz zur Verfügung steht.

Eine andere zu erfüllende Bedingung ist die Qualität der Verbindung zwischen den Wohnsiedlungsbereichen und der Innenstadt, den Gewerbegebieten sowie dem überörtlichen Straßennetz. Eine 'ausreichende' Erreichbarkeit ist in diesem Zusammenhang auch dann gegeben, wenn zu Hauptverkehrszeiten die Knotenpunkte stärker belastet sind.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Bearbeitung des VEP ist die Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr. Somit besitzen die Analyse der Unfallsituation von Kamp-Lintfort und die Maßnahmen zur Reduzierung von Unfallschwerpunkten eine besondere Bedeutung.

Die Innenstadt ist aufgrund ihrer vielfältigen Funktionen und der damit zusammenhängenden dichten Verkehrssituation besonders konfliktbeladen. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität sowie Ladeverkehr und Parkplatzsituation stehen hier besonders oft im Widerspruch. Eine Zielsetzung ist die Gewährleistung der Funktion hier konkurrierender Nutzungen.



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Busverkehr eignet sich insbesondere zur Erschließung der gewachsenen innerstädtischen Versorgungsbereiche. Die Parkraumproblematik entfällt für Busnutzer. Die Fahrgäste werden unmittelbar ins Zentrum gefahren. Bei Umsteigevorgängen besteht darüber hinaus die Gelegenheit zum Einkauf. Auf diese Weise wird die kleinteilige Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt unterstützt. Unter anderem leitet sich hieraus auch die besondere Bedeutung des ÖV für den VEP ab. Das vorhandene Busverkehrsnetz setzt sich zur Zeit im wesentlichen aus Regional-Linien zusammen, die gleichzeitig der Erschließung der Wohngebiete dienen. Dabei werden die eigentlichen Bedürfnisse des innerstädtischen Verkehrs nicht zufriedenstellend abgedeckt. Es sind Lücken in der räumlichen und zeitlichen Erschließungsdichte zu erkennen. Die Mischung der regionalen und kommunalen Verkehrsaufgaben mindert die Qualität des ÖPNV.

Ziel des VEP hinsichtlich des ÖPNV ist die Entwicklung eines Konzeptes, das die Belange des städtischen ÖPNV-Bedarfes stärker berücksichtigt und ein optimiertes kommunales Busliniennetz ideal mit dem regionalen ÖPNV-Angebot verknüpft. Bedarfsorientierte Angebote (z.B. AnrufSammelTaxi-Zonen) für schwach besiedelte Bereiche werden ebenfalls dargestellt.

Bei der Entwicklung des ÖPNV-Konzeptes wird eine mögliche Anbindung von Kamp-Lintfort an den Schienenverkehr durch die Aktivierung der Grubenanschlussbahn berücksichtigt.

Fahrradverkehr

Kamp-Lintfort bietet hinsichtlich der Siedlungsstruktur und der Topographie gute Voraussetzungen für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel. Radverkehr ist daher ein wesentlicher Schwerpunkt des VEP.

Zusammenhängende Netze für den Alltags- und Freizeitradverkehr werden entwickelt sowie die notwendige begleitende Infrastruktur dargestellt. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen werden in Hinblick auf die geänderte StVO (Radverkehr 1997) überprüft. Die Öffnung von Einbahnstraßen, das Einrichten von Fahrradstraßen und die Einhaltung von Mindeststandards für den Radverkehr werden konzeptionell bearbeitet.

Der Radverkehr eignet sich auf Grund seiner Eigenschaften (platzsparend, leise, emissionsfrei) besonders für die Erschließung der Innenstadt. Da der Standort Innenstadt durch die Konkurrenz u.a. auf der „Grünen Wiese“ gefährdet ist, kann die Stärkung des Radverkehrs auch zur Sicherung dieser gewachsenen Struktur beitragen. Die Förderung und Vermarktung des Verkehrsmittels Fahrrad wird ebenfalls thematisiert.



Fußgängerverkehr

Die Funktion von Straßenräumen geht weit über die reine Verbindungs- und Erschließungsaufgaben hinaus. Weitere Funktionen sind u.a. das Spielen von Kindern, das Verweilen auf Straßen und Plätzen, der Einkaufsbummel, der Aufenthalt in Straßencafes oder das Besichtigen von Sehenswürdigkeiten.

Der VEP definiert Abschnitte im Straßennetz, in denen die oben genannten Funktionen stärker als bisher berücksichtigt werden sollen. Hier sind zunächst die Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen zu überprüfen – ebenso wie die Straßenzüge mit empfindlichen Randfunktionen auf ihre Fußgängerfreundlichkeit und Behindertengerechtigkeit zu untersuchen sind. Die starke Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen ist durch geeignete Querungshilfen zu reduzieren, um eine möglichst umwegfreie Verbindung für den Fußgängerverkehr zu gewährleisten. Die Tempo-30 Zonen werden dort, wo das zu untersuchende Vorbehaltssystem betroffen ist, im Hinblick auf flankierende Maßnahmen überarbeitet.



1.5 UNTERSUCHUNGSMETHODIK

1.5.1 VORGEHENSWEISE

Im Oktober 1999 beauftragte die Stadt Kamp-Lintfort den KVR und das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes.

Parallel zu den kontinuierlichen Abstimmung zwischen den Auftragnehmern und der Verwaltung der Stadt wurde ein ‚Runder Tisch Verkehr‘ eingerichtet. In diesem begleitendem Arbeitsgremium wurden Interessenverbände, Politik und Verwaltung über die Arbeiten im VEP unterrichtet und gleichzeitig Anregungen und Kritik für die weiteren Arbeitsschritte aufgenommen und in den VEP eingearbeitet.

Die im VEP aufgezeigten Entwicklungsoptionen für den Verkehr in Kamp-Lintfort wurden der Politik in Form zweier Szenarien ‚Trend‘ und ‚Nachhaltiger Stadtverkehr‘ im Rahmen des Planungs- und Verkehrsausschusses vorgestellt und diskutiert.

In der Sitzung am 19.12.2000 entschied der Rat der Stadt einstimmig, das Szenario ‚Nachhaltiger Stadtverkehr‘ zur Grundlage der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung zu machen.

Die Auftragnehmer haben in Zusammenarbeit mit der Verwaltung darauf hin Handlungsempfehlungen mit den wesentlichen Maßnahmen des Szenariums entwickelt, die am 23.1.2001 vom Planungs- und Verkehrsausschuss einstimmig beschlossen wurden.

1.5.2 UNTERSUCHUNGEN

In der Analysephase wurden umfangreiche Bestandsaufnahmen und Informationsgespräche geführt.

- Straßenräumliche und nutzungsbezogene Erfassung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes (Vorbehaltsnetz)
- Kfz-Zählung an 21 ausgewählten Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen rund um die Innenstadt im Dezember 1999
- Detaillierte Erhebung aller Haltestellen des ÖPNV in Kamp-Lintfort und Aufbau eines Haltestellenkatasters
- Erhebungen im ÖPNV
- Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Kamp-Lintforter Bürger und Bürgerinnen im November 1999
- Erhebung der Parkplatzsituation im gesamten Innenstadtgebiet von Kamp-Lintfort
- Befragung von Schlüsselpersonen (Verkehrs- und Umweltverbände, Polizei, Bürgervereine, Einzelhandel u.a.) im Rahmen des VEP begleitenden Arbeitskreises ‚Runder Tisch Verkehr‘



- Ermittlung und Analyse im Rahmen von Gesprächen mit der Stadtverwaltung über das Verkehrsgeschehen in Kamp-Lintfort und seine Probleme für die unterschiedlichen Verkehrsarten

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden zwei Szenarien 'Trend' und 'Nachhaltiger Stadtverkehr' definiert, deren Zielvorstellungen Grundlagen für die konzeptionelle Bearbeitung des VEP sind.

Auf Grundlage aktualisierter Daten (u.a. amtliche Verkehrszählung und der Verkehrserhebung Ende 1999), wurden die Verkehrsbelastungen für das derzeitige Hauptverkehrsstraßennetz und weiterer wichtiger Stadtstraßen in einem Verkehrsmodell ermittelt und für das Jahr 2010 prognostiziert.

Um die zukünftig erhöhten Anforderungen an einen leistungsstarken ÖPNV als wesentliches Element des Umweltverbundes erfüllen zu können, wurde ein Stadtbuskonzept für die Stadt Kamp-Lintfort entwickelt, das sich optimal mit den regionalen Buslinien ergänzt. Eine Option für die Anbindung der Stadt Kamp-Lintfort an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird je nach Ergebnis eines zur Zeit in Arbeit befindlichen Gutachtens im geplanten städtischen ÖPNV-Netz vorgesehen.

Die angestrebte Förderung und Entwicklung des Radverkehrs als weiteren wesentlichen Träger des Umweltverbundes wird für die Stadt Kamp-Lintfort im Verkehrsentwicklungsplan konsequent weitergeführt. Eine Analyse der Situation des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen und daraus abgeleitete Maßnahmen für ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz im gesamten Stadtgebiet werden dazu beitragen.

In enger Kooperation mit den laufenden Planungen der Stadt zeigt der Verkehrsentwicklungsplan Handlungsschwerpunkte für das Verkehrsmittel Rad auf, die eine deutliche Nutzungsintensivierung des Fahrrades am städtischen Verkehrsaufkommen anstreben.

Darüber hinaus wurde die Problematik des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt untersucht und ein Konzept mit Handlungsempfehlungen sowie Verbesserungsvorschlägen entwickelt.



1.6 ALTERNATIVE PLANUNGSFÄLLE (SZENARIOS)

1.6.1 VORABBEMERKUNGEN

Szenarien im Rahmen des VEP zeigen Handlungsalternativen auf. Grundsätzlich ‚richtige‘ oder ‚falsche‘ Lösungsmöglichkeiten einer so komplexen Aufgabenstellung wie der Entwicklung des städtischen Verkehrsgeschehens wird es nicht geben. Der Verkehr muß im Rahmen vielfältiger gesellschaftlicher Ansprüche gesehen werden, und mit sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Aspekten in einer Stadt abgestimmt werden.

Dazu ist es erforderlich, auf der Grundlage einer umfangreichen Analyse der derzeitigen Verkehrssituation das Gesamtnetz der Hauptverkehrsstraßen Kamp-Lintfort mit seinen Kfz-Belastungen darzustellen („Analyse-Null-Fall“). In einem zweiten Schritt werden auf Basis der Analyse mit den zu erwartenden Veränderungen der Kfz-Belastung, z.B. durch Straßenneubauten (B 528), eine Prognose für das Jahr 2010 erstellt („Prognose-Null-Fall“). Um die Auswirkungen weiterer Maßnahmen und Entwicklungen abschätzen zu können, werden alternative Planungsfälle („Szenarios“) aufgezeigt.

Die Entscheidung der politischen Vertreter über ein Szenario zeigt, welchem Entwicklungstrend in der Verkehrsplanung sie grundsätzlich Vorrang geben und welchen Zielvorstellungen die verkehrliche Planung in den nächsten 10 Jahren genügen sollte. Keinesfalls sind mit der Festlegung auf ein Szenarium des VEP die darin vorgeschlagenen Maßnahmen notwendigerweise umzusetzen. Diese Handlungskonzepte sind aus Sicht der Gutachter geeignet, die Zielvorstellung des jeweiligen Szenarios zu erfüllen. Gutachterliche Konkretisierungen und politische Entscheidungen über einzelne Maßnahmen des Gesamtkonzeptes sind unerlässlich im Rahmen der Kamp-Lintforter Verkehrsplanung.

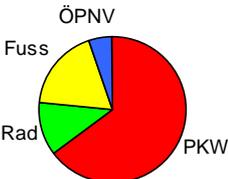
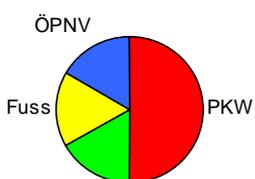
1.6.2 'TREND' UND 'NACHHALTIGER STADTVERKEHR'

Wie zuvor geschildert, stellen die beiden Szenarien 'Trend' und 'Nachhaltiger Stadtverkehr' im VEP Kamp-Lintfort sehr unterschiedliche Entwicklungskonzepte für die zukünftige Verkehrsplanung dar.

Dabei wurden in Abstimmung mit der Verwaltung für beide Szenarien klare Zielvorstellungen entwickelt, die aber immer auf den grundlegenden Leitzielen des VEP basieren.

Die Zielvorstellungen der beiden Szenarien 'Trend' und 'Nachhaltiger Stadtverkehr' sind in der nachfolgenden Abbildung gegenübergestellt.

Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort Gegenüberstellung der Szenarien

	Szenario „Trend“	Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“
Kurz- beschreibung	Das Szenario geht von der derzeitigen Entwicklung aus und schreibt diese weiter fort. ► Umsetzung von Mindeststandards ► „Weiter wie bisher“	Das Szenario setzt bewußt neue Akzente in der Verkehrsplanung. ► Umsetzung von Qualitätsstandards gemäß der „nachhaltigen Mobilität“ ► Konsequente Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß)
Grundsatz- annahme	„Der Kfz-Verkehr wird auch weiterhin zunehmen.“	
Zeithorizont		
Maßnahmen im Verkehrssystem	<ul style="list-style-type: none">• Steigerung der Netzkapazität durch punktuellen Ausbau• Nachfragegerechtes Parkplatzangebot• Fortentwicklung Busnetz gemäß Nahverkehrsplan• Überprüfung des Radnetzes hinsichtlich der neuen StVO• Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger an Konfliktpunkten• Fortschreibung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Umbau im Straßennetz zur Verbesserung der Sicherheit und Verträglichkeit• Intelligentes Verkehrsmanagement• Deutliche Attraktivitätssteigerung durch Einsatz eines Stadtbussystems• Attraktive Radwegenetze für den Alltags- und Freizeitverkehr• Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum• Wohnumfeldverbesserung
angestrebter Modal-Split		

Gegenüberstellung der Szenarios „Trend“ und „Nachhaltiger Stadtverkehr“



Das Szenario ‚TREND‘ zeigt auf, welche Mindestanforderungen an die Verkehrsplanung in Kamp-Lintfort in den nächsten 10 Jahren erforderlich sind, um den zu erwartenden Entwicklungen im städtischen Verkehr zu genügen. Vorrangig sind Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Beseitigung von Engpässen an Straßeneinmündungen und –kreuzungen.

SZENARIO ‚TREND‘

- Entwicklung des Straßennetzes unter dem Leitbild der umfassenden Erreichbarkeit
- Steigerung der Kapazität durch punktuellen Ausbau
- Nachfragegerechtes Parkplatzangebot
- Erschließung der Freizeit- und Erholungslandschaft für den PKW
- Weiterentwicklung des Busnetzes gemäß dem Nahverkehrsplan
- Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer an Konfliktpunkten
- Überprüfung des Radverkehrsnetzes hinsichtlich der „neuen“ StVO
- Fortschreibung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Das Szenario ‚NACHHALTIGER STADTVERKEHR‘ beschränkt sich nicht nur auf diese Mindestanforderungen, sondern orientiert sich am Leitbild der „Nachhaltigen Mobilität“, wie es von der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtages NRW als landespolitischer Handlungsansatz erarbeitet wurde. Dieses Szenario berücksichtigt darüber hinaus folgende Zielstellungen:

- Innenstadt als zukunftsfähiger Einzelhandelsstandort
- deutliche Steigerung der städtebaulichen Qualität – auch als ‚weicher‘ Standortfaktor für neue Betriebsansiedlungen
- Wohnbereiche mit geringen Lärm- und Luftbelastungen durch Kfz-Verkehr

SZENARIO ‚NACHHALTIGER STADTVERKEHR‘

- Umbaumaßnahmen im Straßennetz zur Verbesserung der Sicherheit und Verträglichkeit (Kreisverkehre, Querungshilfen, Entsiegelung) sowie der städtebaulichen Gestaltqualität.
- Intelligentes Verkehrsmanagement
- Deutliche Attraktivitätssteigerung des gesamten ÖV-Angebotes
- Zusätzliches Angebot durch Einsatz eines Stadtbussystems
- Attraktive Radwegenetze für Alltags- und Freizeitverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Querungssituation für Fußgänger



Im Hinblick auf den **Modal-Split**, also die Verteilung der Wege auf die Verkehrsarten, werden die Effekte der beiden Szenarios am deutlichsten. Durch die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Szenario „Trend“ kann bestenfalls die Beibehaltung des derzeitigen Modal-Splits erreicht werden. Das heißt, zwei Drittel aller Wege in der Stadt werden auch künftig mit dem Pkw zurückgelegt, die übrigen Verkehrsarten sind nur von untergeordneter Bedeutung. Absolut wird der Kfz-Verkehr eher noch zunehmen.

Die Maßnahmen aus dem Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ sind auf einen Qualitätssprung, vor allem im Radverkehr und im ÖPNV, ausgerichtet. Ziel ist es, eine **Alternative zum Pkw** im Stadtverkehr anzubieten und somit dem sogenannten Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) einen deutlich höheren Verkehrsanteil zukommen zu lassen.

Das Szenario „Trend“ konzentriert sich vorrangig auf den **Betrachtungszeitraum** von 10 Jahren, in dem die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen sind. Das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ leitet indes Entwicklungen ein, die längerfristig ausgerichtet sind. Mit der Entwicklung einer „Radfahrerkultur“ in der Stadt, der Installation eines attraktiven ÖPNV-Angebotes oder der Umsetzung von intelligentem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement werden Grundlagen geschaffen, die über den Zeitraum von 10 Jahren hinausgehen.

Die Maßnahmen zur Realisierung der Schwerpunktzielsetzungen sind in den nachfolgenden Kapiteln ausführlich erläutert.

Eine endgültige Abschätzung der Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen kann erst durch weitere Berechnung ermittelt werden, um dann auch eine Liste der Prioritäten aufzustellen. Vorrangig werden natürlich, unabhängig von der weiteren Rangfolge, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit stehen.



2 HAUSHALTSBEFRAGUNG

2.1	Vorbemerkungen	19
2.2	Meinungen der Kamp-Lintforter zum Verkehrsgeschehen	19
2.3	Auswertung der statistischen Verkehrsdaten	21
2.4	Fazit.....	25

2 HAUSHALTSBEFRAGUNG

2.1 VORBEMERKUNGEN

Parallel zu den Erhebungen im Untersuchungsnetz wurde im November 1999 eine Haushaltsbefragung auf Basis des Mikrozensus (d.h. 1% der Haushalte) in Kamp-Lintfort durchgeführt. Die Befragung in persönlichen Interviews hatte das Ziel, das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger über einen gesamten Werktag zu ermitteln. Gleichzeitig wurden wesentliche statistische Kenngrößen wie Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln für bestimmte Wege abgefragt. Darüber hinaus konnten die Befragten Probleme, Wünsche und allgemeine Kritik zu den Verkehrsverhältnissen in ihrer Stadt äußern.

Insgesamt wurden über 900 Interviews ausgewertet und damit die notwendige Anzahl für eine repräsentative Stichprobe deutlich überschritten, so dass die Haushaltsbefragung eine hohe Aussagekraft für die Gesamtbevölkerung von Kamp-Lintfort besitzt.

Gerade die Abfrage des Verkehrsverhaltens über einen ganzen Werktag, also alle durchgeführten Wege mit Quell- und Zielangabe, genutztem Verkehrsmittel und zeitlicher Dauer gibt entscheidende Hinweise für die Planung. Gleichzeitig sind die Auswertungen dieser Parameter wichtige Kenngrößen für das Verkehrsmodell.

Der hohe Analyseaufwand einer Haushaltsbefragung wird dadurch gerechtfertigt, dass die hier gewonnenen Aussagen zum Verkehrsverhalten einerseits die tatsächlichen Wege, Verkehrsmittel, Wegezwecke und vieles mehr, sehr kleinräumig darstellen und andererseits die empirischen Grundlagen zur Eichung des Verkehrsprognosemodells liefern. Darüber hinaus zeigen die persönlichen Interviews ein sehr konkretes Bild zur Meinung der Kamp-Lintforter zum Thema Verkehr in ihrer Stadt.

2.2 MEINUNGEN DER KAMP-LINTFORTER ZUM VERKEHRSGESCHEHEN

Für Politik und Verwaltung ist die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zum Thema Verkehr notwendig, um eine Verkehrsplanung erfolgreich umsetzen zu können. Aus diesem Grund hat die Haushaltsbefragung die Meinung der Interviewten zu den Themenfeldern ÖPNV, Radverkehr und zum Kfz-Verkehr abgefragt. Die Art der Fragen erlaubte allgemeine Kritik an bestimmten Verkehrsaspekten, aber auch Wünsche und Verbesserungsvorschläge zur Verkehrsinfrastruktur.

Insgesamt wurden über 500 für die Verkehrsplanung relevante Antworten ausgewertet, die sich in grundsätzliche Anregungen, wie bessere Takte im ÖPNV oder mehr Radwege, aber auch konkrete Maßnahmenvorschläge unterteilen lassen. Hieraus

lässt sich bereits ein reges Interesse der Bürgerinnen und Bürger in Kamp-Lintfort an den Verhältnissen im Stadtverkehr ablesen.

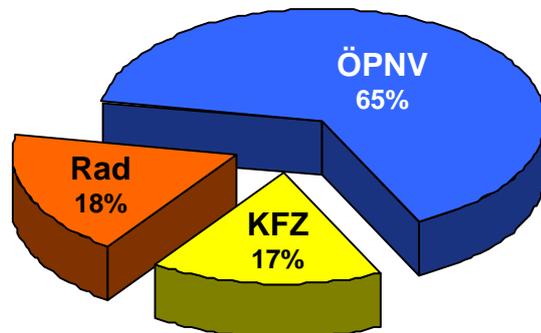
In der Auswertung wurden die Antworten unterschieden nach grundsätzlicher Kritik und konkreten Maßnahmevorschlägen. Mit 65% bezogen sich die meisten Anregungen auf die Fragen zum Thema ÖPNV in Kamp-Lintfort. Demgegenüber ist die Zahl der Nennungen zum Radverkehr mit 18% und zum Kraftfahrzeugverkehr mit 17% annähernd gleich und deutlich geringer ausgeprägt.

Die Kritik am ÖPNV und dessen Optimierungswünsche innerhalb Kamp-Lintforts hat einen hohen Stellenwert, konzentriert sich aber im wesentlichen auf pauschale Verbesserungsvorschläge, hauptsächlich zu den Preisen und den Taktfrequenzen des ÖPNV.

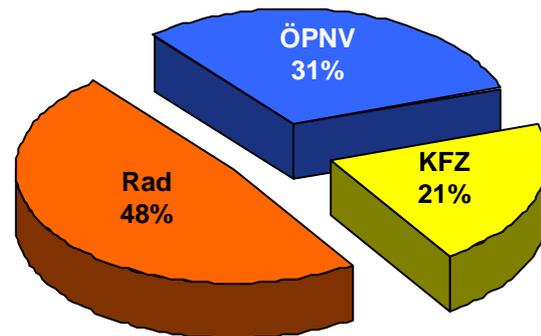
Im Gegensatz zu den allgemeinen Antworten, sind die konkreten Wünsche und Anregungen der Interviewten sehr viel stärker auf den Radverkehr ausgerichtet. Die Abbildung zeigt die Verteilung auf die abgefragten Verkehrsarten. Knapp die Hälfte aller Maßnahmevorschläge (48%) beziehen sich auf den Radverkehr, wobei in erster Linie fehlende Radwege bzw. Querungshilfen angesprochen werden. Die konkreten Wünsche, die den ÖPNV betreffen (31%), richten sich im wesentlichen auf Einrichtung neuer Buslinien in die benachbarten Städte. Deutlich geringer fallen die Hinweise zum motorisierten Individualverkehr (21%) aus. Hier werden vor allem fehlende Parkmöglichkeiten kritisiert.

Positiv ist die Einschätzung der Kamp-Lintforter zum allgemeinen Miteinander der Verkehrsteilnehmer in ihrer Stadt. Die wenigen Anregungen (ca. 1% der Stichprobe) bezogen sich auf Konflikte zwischen Inline-Skatern bzw. Radfahrern und Fußgängern in der Fußgängerzone.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Kamp-Lintforter sich intensiv mit dem Thema Stadtverkehr auseinandersetzen. Dies bestätigt die hohe Beteiligungsquote an der Haushaltsbefragung und die erfreuliche Resonanz auf die Möglichkeit zur gestalterischen Mitarbeit am VEP.



Anregungen und Kritik an Verkehrsarten (in % aller Nennungen)

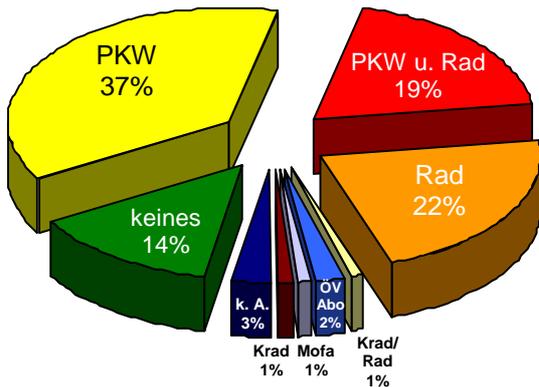


Konkrete Planungshinweise (in % aller Nennungen)

2.3 AUSWERTUNG DER STATISTISCHEN VERKEHRSDATEN

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Eine grundlegende Aussage über die Mobilitätschancen der Kamp-Lintforter Bürgerinnen und Bürger ist die Frage der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, also die Frage nach der Wahlfreiheit.



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln
(in % aller Nennungen)

In der Haushaltsbefragung wurde unter ständiger Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels die nicht zeitlich begrenzte Nutzungsmöglichkeit verstanden. Der Familien-PKW, den ein Haushaltsmitglied täglich für die Fahrt zur Arbeit nutzt, steht den anderen Familienmitgliedern damit nicht ständig zur Verfügung.

Die Abbildung zeigt die prozentuale Verfügbarkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Immerhin 14% aller Kamp-Lintforter geben an, außer den eigenen Füßen kein weiteres Verkehrsmittel zu

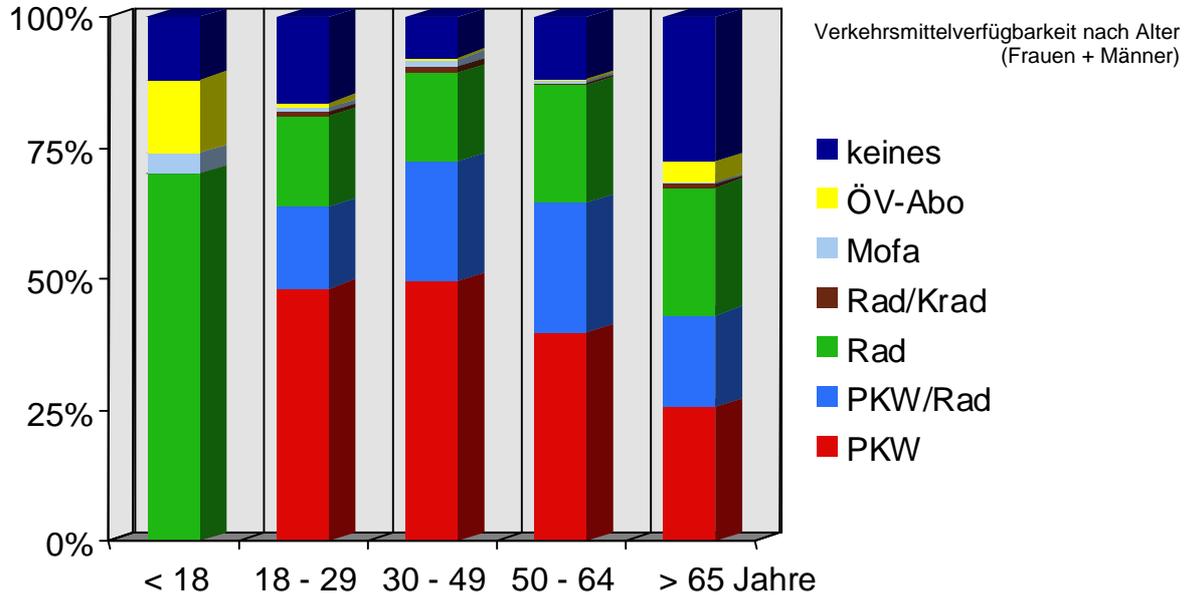
besitzen. Weitere 22 % besitzen zusätzlich ein eigenes Rad. Damit ist ein Drittel der Kamp-Lintforter im wesentlichen auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel angewiesen.

Demgegenüber steht 37% der Interviewten ständig ein PKW zur Verfügung und weiteren 19% ein PKW und ein Fahrrad.

Sehr gering mit nur 2% ist der Anteil der Befragten, die ein Abonnement zur Nutzung des ÖPNV als ständiges Verkehrsmittel besitzen.

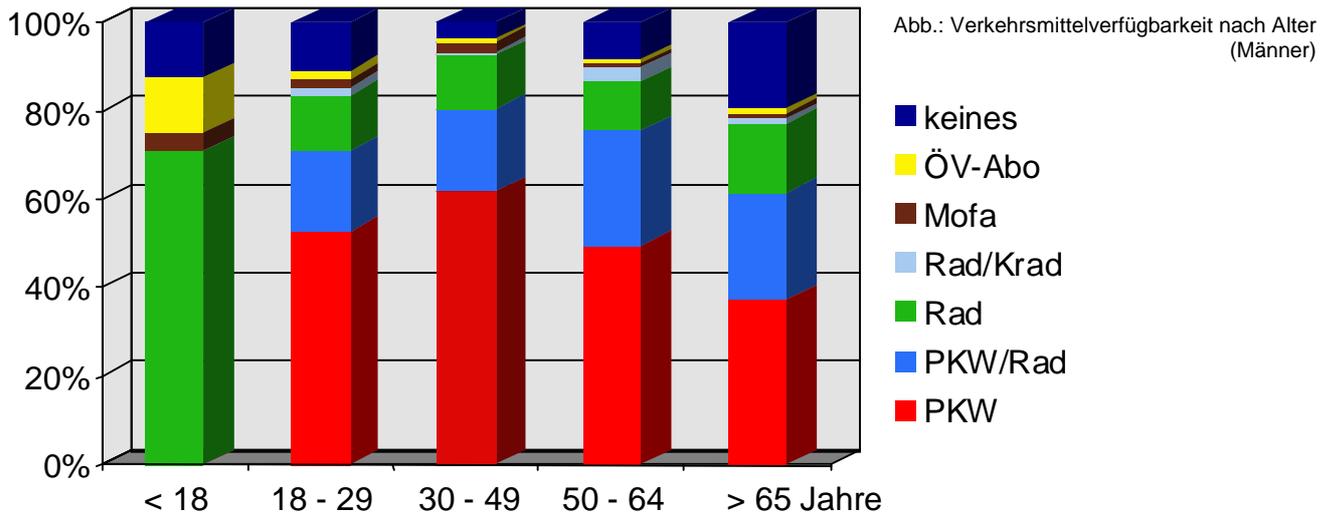
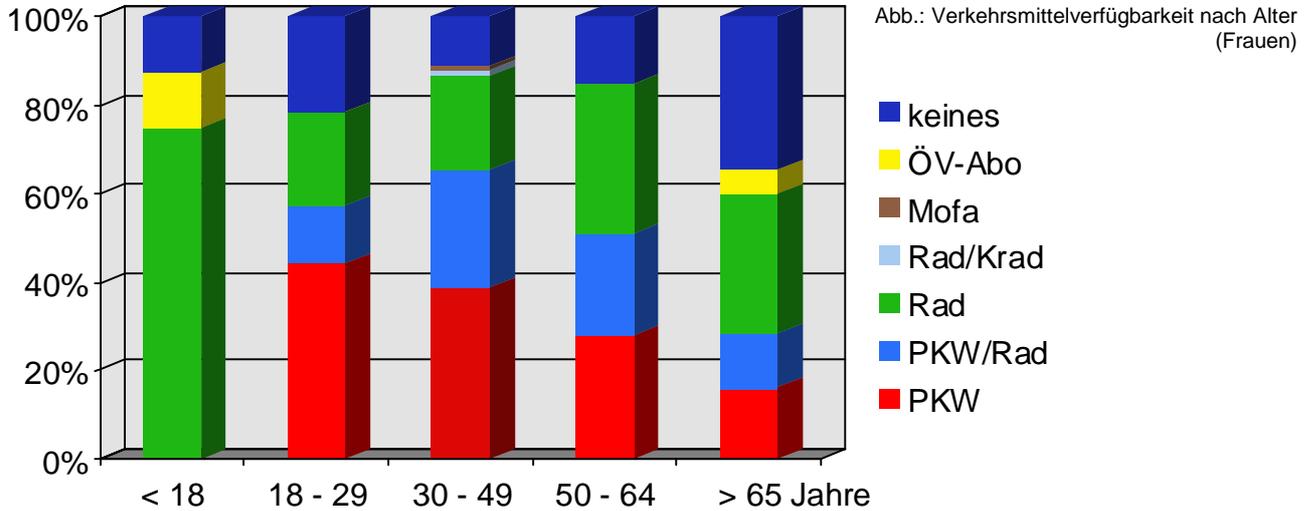
In den folgenden Diagrammen wird die Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht getrennt dargestellt, um die Mobilitätschancen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen aufzuzeigen.

Das folgende Diagramm zeigt eine Unterteilung in Altersgruppen. Es ergeben sich im wesentlichen 3 Gruppen der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln.



Der Altersgruppe unter 18 Jahren steht kein PKW zur Verfügung, dafür ist das Rad mit fast 75% das dominierende Verkehrsmittel. Aber auch der ÖPNV nimmt mit rund 15% einen recht hohen Stellenwert ein. Die Altersgruppen 18-29, 30-49 und 50-64 unterscheiden sich im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln nur unwesentlich. Insgesamt sehr hoch ist der Anteil der PKW Verfügbarkeit (zwischen 60% - 75%), aber auch der Anteil an Verfügbarkeit von Fahrrädern ist hoch. Die ständige Verfügbarkeit eines ÖPNV-Abonnements bleibt in diesen Altersgruppen eine Randerscheinung. Anders stellt sich die Altersgruppe der über 65-jährigen dar. Hier gibt es einen deutlich höheren Anteil an Personen, die kein Verkehrsmittel außer ihren Füßen zur Verfügung haben (über 25%). Auch der Anteil der ÖPNV-Verfügbarkeit steigt in dieser Altersgruppe wieder leicht an.

In den beiden folgenden Diagrammen ist die Verfügbarkeit über verschiedene Verkehrsmittel nach Altersgruppen und Geschlecht getrennt dargestellt. In der oberen Abbildung sind die Frauen, in der unteren Graphik die Männer aufgeführt.



Während die Unterschiede bei der Gruppe der unter 18-jährigen relativ gering bleiben, sind die Ergebnisse der anderen Altersgruppen doch teilweise recht differenziert. So ist bei den Frauen die Verfügbarkeit über einen PKW tendenziell geringer, wobei in der Altersgruppe der über 50-jährigen Frauen deutlich weniger PKW vorhanden sind, als in der vergleichbaren Altersgruppe der Männer. Demgegenüber ist die Verfügbarkeit über ein Fahrrad bei den Frauen in allen Altersgruppen - mit Ausnahme der unter 18-Jährigen - deutlich höher, als bei den Männern. Bei den Männern dominiert ab dem achtzehnten Lebensjahr eindeutig der PKW, der in allen Altersgruppen die 60% (PKW sowie PKW und Rad-Verfügbarkeit) überschreitet. Gleichzeitig stehen den Frauen in den genannten Altersgruppen insgesamt weniger Verkehrsmittel zur Verfügung.

Deutlich werden aber auch die Unterschiede der Verkehrsmittelverfügbarkeit von Frauen und Männern. Während bei den Frauen der Anteil an Befragten ohne zusätzliches Verkehrsmittel bzw. mit Rad wesentlich höher ist als bei den Männern, ist es bei der PKW-Verfügbarkeit genau umgekehrt.

Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck

Die Wahl des Verkehrsmittels für die Fahrtzwecke Einkauf, Begleiten, Arbeit und Freizeit weist in allen Fällen deutlich den eigenen PKW als wichtigstes Fahrzeug aus, besonders hoch in den dominanten Fahrtzwecken Einkaufen und Begleitung von Personen. Lediglich im Bereich der Freizeitverkehre ist die Streuung der Verkehrsmittelwahl etwas breiter.

Verteilung der Wege auf die Verkehrsmittel („modal-split“)

Die Abfrage der Verkehrsbewegungen eines gesamten Werktages ergab für Kamp-Lintfort insgesamt 2273 Wege der 744 Befragten. Damit ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von 3 Wegen pro Tag für jeden Kamp-Lintforter Bürger.

In der folgenden Abbildung ist der „modal-split“ für Kamp-Lintfort und zwar in Relation Wege zu Verkehrsmittel prozentual dargestellt.

Demnach werden zur Zeit in Kamp-Lintfort knapp zwei Drittel aller Wege mit dem PKW als Selbstfahrer bzw. als Beifahrer zurückgelegt. Immerhin 12% der Wege werden mit dem Rad und 17% zu Fuß erledigt. Mit 5% eher niedrig ist der Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV durchgeführt werden.

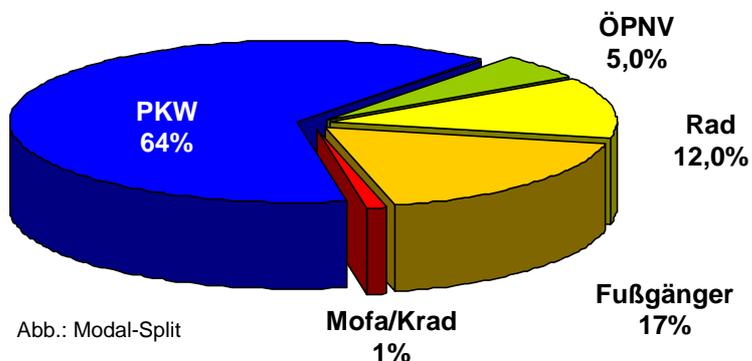


Abb.: Modal-Split

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die PKW-Dominanz in Kamp-Lintfort den Werten anderer vergleichbarer Städte entspricht. Die hohe Verfügbarkeit und die gute Verkehrsinfrastruktur sind maßgeblich für diese Nutzungsintensität ausschlaggebend.

Bemerkenswert ist der recht hohe Anteil an Radverkehr in Kamp-Lintfort, der mit 12% deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt. Hier spiegelt sich die Lage der Stadt Kamp-Lintfort am traditionell radfahrerfreundlichen linken Niederrhein wider. Klar unter dem Vergleichswert liegt der Anteil der ÖPNV-Nutzer: Er liegt in Kamp-Lintfort bei 5%. Eine Steigerung des Nutzeranteils ist nur durch eine umfassende Neuorganisation des städtischen ÖPNV zu erreichen.

2.4 FAZIT

Neben den notwendigen Erkenntnissen über die Wege, Ziele und Tagesabläufe der Kamp-Lintforter aus der Haushaltsbefragung für das Verkehrsprognosemodell, wurden zusätzlich wichtige Planungshinweise für die weitere Bearbeitung des VEP gewonnen.

Die große Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme an der Haushaltsbefragung zeigt zunächst ein vorhandenes breites Interesse am Thema Verkehrsplanung, gleichzeitig belegen die vielen Detailvorschläge zur Verkehrssituation eine kritische Auseinandersetzung mit den Verkehrsverhältnissen in Kamp-Lintfort. Diese grundsätzlich positive Erkenntnis aus der Haushaltsbefragung bietet eine ausreichende Basis für die weitere Bürgerbeteiligung am Planungsprozeß in Form von Bürgerinformationen.

Aufgrund der positiven Resonanz und die hohe Zahl der Teilnehmer können die Ergebnisse der Haushaltsbefragung als relevantes Meinungsbild für die gesamte Bürgerschaft betrachtet werden. Bei der Auswertung der Stellungnahmen zu den verschiedenen Verkehrsarten zeigt sich, daß gerade die Verkehrsarten Radverkehr und ÖPNV einen sehr hohen Stellenwert in Hinblick auf verkehrsplanerische Entwicklungen in Kamp-Lintfort innehaben.

Folgerichtig werden Radverkehr, ÖPNV aber auch der Fußgängerverkehr im VEP Kamp-Lintfort eine wesentliche Rolle besitzen und wichtige Bausteine in den Szenarien ‚Trend‘ sowie ‚Nachhaltiger Stadtverkehr‘ darstellen.

Gleichzeitig belegen die vergleichsweise wenigen Problemnennungen zum Kfz-Verkehr eine weitgehende Zufriedenheit der Nutzer mit dem vorhandenen Straßennetz in Kamp-Lintfort. Gravierende Mängel bzw. dringender Handlungsbedarf aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger konnten bei der Auswertung der Haushaltsbefragung nicht festgestellt werden.

Aufgrund dieser Schlußfolgerungen können die in Kap. 1.4 von Stadtverwaltung und Gutachtern für den VEP festgelegten Leit- und Handlungsziele auch aus Sicht der Bürgerbefragung bestätigt werden. Die meisten Aspekte der aufgestellten Zielfelder Verkehr, Strassenraum und Straßengestalt sowie Wirtschaftlichkeit – Förderung umweltverträglicher Verkehrsarten, Gewährleistung eines hohen Mobilitätsstandards, Steigerung der Wohnumfeldqualität, städtische Lebensräume zurückerobern aber auch hohe Wirtschaftlichkeit der Investitionen – werden durch die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger mitgetragen.



3 UNFALLANALYSE

3.1	Vorbemerkung.....	27
3.2	Status quo – Situation	27

3 UNFALLANALYSE

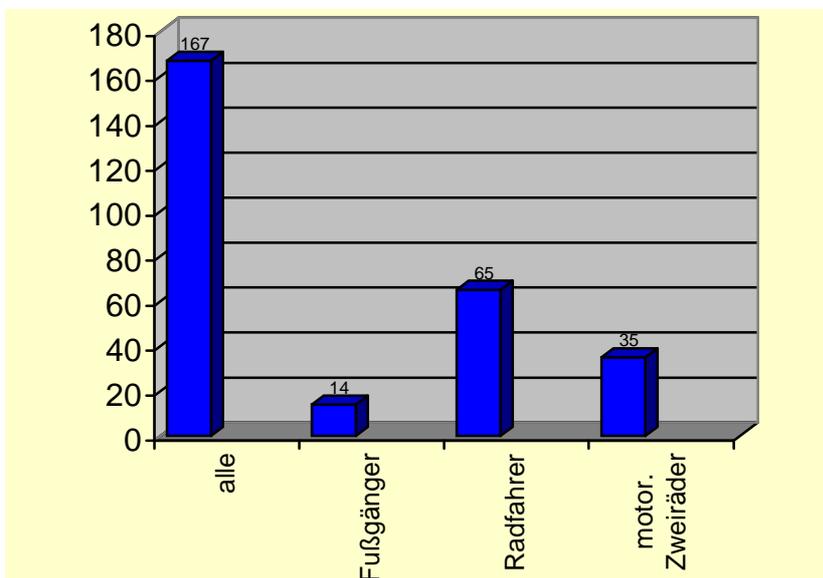
3.1 VORBEMERKUNG

Ein wichtiges Leitziel des VEP ist die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer. Hierzu ist eine exakte Analyse der vorhandenen Unfallschwerpunkte sowie potenzieller Gefahrenbereiche notwendig, um geeignete Maßnahmen in die vordringlichen Handlungskonzepte einzubringen.

3.2 STATUS QUO - SITUATION

Zunächst ist im Rahmen des VEP die Unfallsituation im Stadtgebiet in Zusammenarbeit mit der Polizei in Kamp-Lintfort abgestimmt worden. Die Unfallstatistik für Kamp-Lintfort ist für die letzten 5 Jahre im wesentlichen stabil. Dabei wurden im Trend weniger Personenschäden, dafür aber mehr Sachschäden verzeichnet.

Für 1999 weist die Unfallstatistik insgesamt 95 gemeldete Unfälle auf. Es gab einen getöteten Verkehrsteilnehmer, 15 Schwerverletzte und 52 Leichtverletzte. Die Gesamthöhe der Unfallschäden belief sich auf 95 Tausend DM.



In der nebenstehenden Abbildung werden die Unfälle nach Verkehrsarten dargestellt. Die Auswertung der Unfallstatistik weist explizit einen hohen Anteil von Radfahrern auf, die in Unfällen mit Personenschaden verwickelt sind. Häufige Unfallursache ist in diesen Fällen das Befahren der falschen Straßenseite/des linken Radweges.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden 1999
(aus: Verkehrsunfall-Datenbank KPB Wesel)



Zu den Unfallhäufungsstellen ('3 Verkehrsunfälle gleichen Typs' oder '2 Verkehrsunfälle gleichen Typs mit Radfahrer/Fußgängerbeteiligung bzw. mit Kindern als Unfallgeschädigten') gehören in Kamp-Lintfort folgende Punkte:

- Eyller-Straße - Bürgermeister-Schmelzing Straße
- Krupp Straße - Prinzenstraße - Schanzstraße
- Rheinberger Straße - Prinzenstraße - Saalhoffer Straße
- Querung Moerser Straße in Höhe des Schulzentrums
- L 491 - Saalhoffer Straße - K 23

Diese Bereiche im Straßennetz werden in den Szenarien ‚Trend‘ und ‚Nachhaltiger Stadtverkehr‘ gleichermaßen als Maßnahmen mit vordringlichem Handlungsbedarf behandelt.

**4****DAS VERKEHRSPROGNOSEMODELL**

4.1	Beschreibung und Aufbau des Verkehrsprognosemodells	30
4.1.1	Beschreibung des Verkehrsprognosemodells.....	30
4.1.2	Aufbau des Verkehrsprognose	31
4.2	Vorgehensweise beim „Analyse-Null-Fall 2000“	33
4.3	Prognose Null-Fall 2010	35
4.3.1	Geänderte Strukturdaten	35
4.3.2	Änderungen im Straßennetz	35
4.3.3	Verkehrsprognose 2010.....	36

4 DAS VERKEHRSPROGNOSEMODELL

4.1 BESCHREIBUNG UND AUFBAU DES VERKEHRSPROGNOSEMODELLS

4.1.1 BESCHREIBUNG DES VERKEHRSPROGNOSEMODELLS

Die Gutachtergemeinschaft wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes beauftragt, ein Verkehrsprognosemodell für die Stadt Kamp-Lintfort aufzubauen. Zur Anwendung kommt das Planungssystem Verkehr¹.

Ein Verkehrsprognosemodell dient dazu, Vorhersagen (Prognosen) über die voraussichtliche Verkehrsentwicklung zu machen. Durch eine Vielzahl von Einflüssen ergeben sich laufend Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsbelastungen. Die wichtigsten Einflussfaktoren sind:

- Bevölkerungsentwicklung
- Arbeitsplatzentwicklung
- Verteilung der Arbeitsplätze
- Einpendler- / Auspendler-Verhältnis (bei Freizeit, Beruf, Versorgung u.a.)
- Einkaufsverhalten
- Verkehrsnetz Straße
- Verkehrsangebot ÖPNV

Die Wirkung dieser Einflussfaktoren ist sehr komplex. Daher ist der Aufbau eines Verkehrsprognosemodells relativ aufwendig. Dieser Aufwand steht im Gegensatz zur späteren Anwendung, die eine sehr zeitnahe Prüfung bzw. Erledigung von konkreten Fragestellungen ermöglicht.

In der Aufbauphase muss jedoch zunächst unter anderem das gesamte Straßen- und Wegenetz dargestellt sowie codiert werden. Dabei muss dem Rechner „beigebracht“ werden, welchen Charakter jede einzelne Strecke hat. Das System muss außerdem mit dem gesamten Fahrplanwerk des ÖPNV und der Lage der Haltestellen gefüttert werden. Desweiteren müssen Bevölkerungskennziffern und die Verteilung von Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorten fixiert werden.

¹ PSV 4.0, Software-Kontor Helmert-Hilke, Aachen 1987-2000

Stichwortartig sollen im folgenden noch einige Vorteile des Verkehrsmodells skizziert werden:

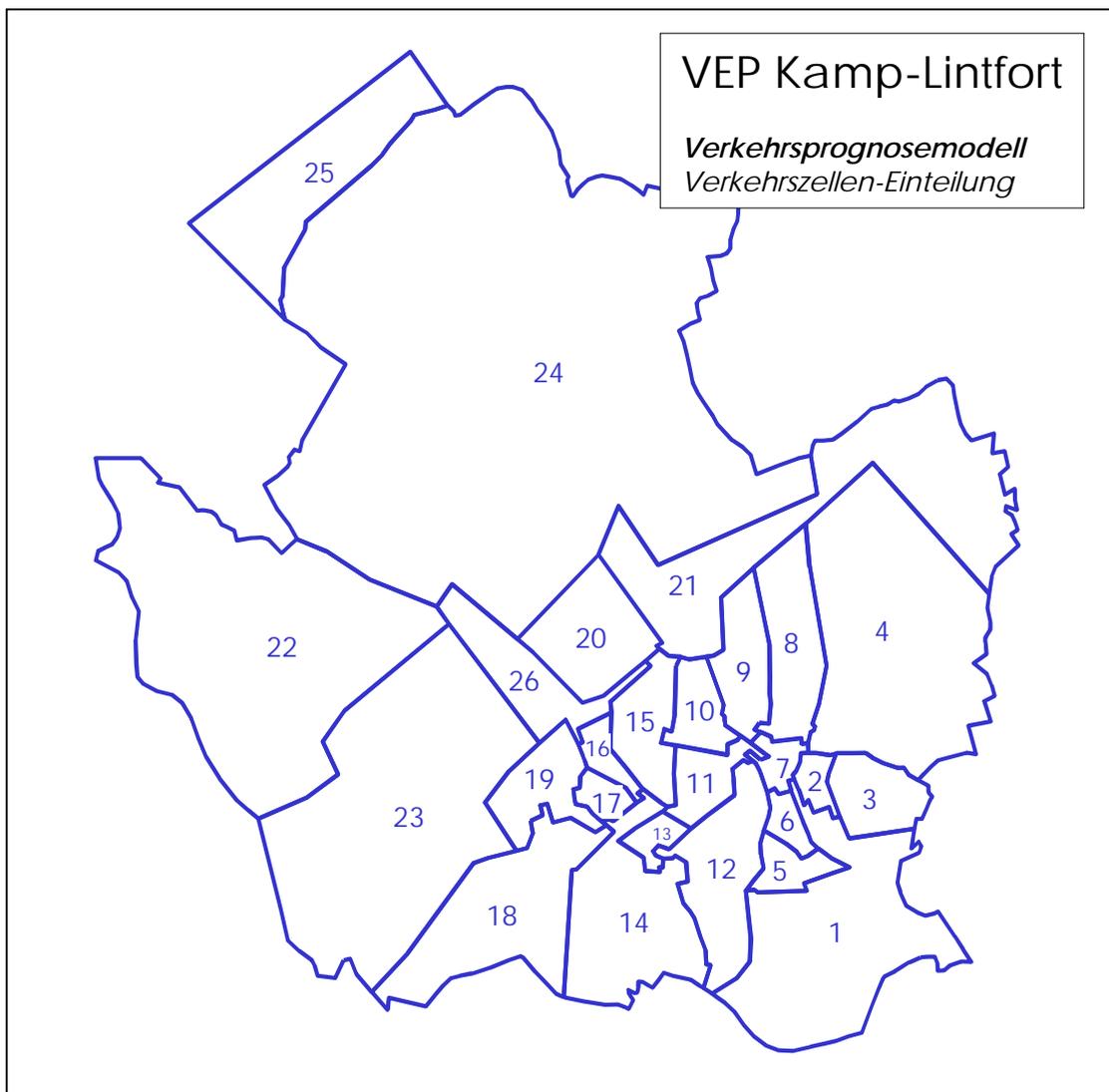
Bei planerischen Einzelvorhaben, wie z.B. dem geplanten Bau einer neuen Straße, einem Baugebiet oder einem gewerblichen Ansiedlungsvorhaben können die verkehrlichen Auswirkungen relativ leicht dargestellt werden. Der Aufwand im Vergleich zu einem ansonsten erforderlichen Gutachten ist wesentlich geringer, d.h. es werden mittel- bis langfristig Kosten gespart.

Fragestellungen „was passiert wenn“ können sehr zeitnah abgearbeitet werden.

Beschwerden aus der Bevölkerung über unzumutbare Verkehrsbelastungen können objektiviert und relativiert werden. Durch vergleichende Betrachtung ähnlich strukturierter Straßenzüge und deren Verkehrsbelastung kann festgestellt werden, ob tatsächlich Handlungsbedarf besteht.

4.1.2 AUFBAU DES VERKEHRSPROGNOSEMODELLS

Der Untersuchungsraum wird in sogenannte „Verkehrszellen“ eingeteilt. Kamp-Lintfort ist in 25 Zellen unterteilt worden. Bezogen auf diese Verkehrszellen muss eine Vielzahl charakteristischer Daten erhoben werden.



In diesem Zusammenhang werden die Strukturdaten aus verschiedenen Quellen (Stadtverwaltung, Landesamt für Daten und Statistik, Arbeitsamt u.a.) erhoben bzw. durch eine Haushaltsbefragung (siehe Kapitel 2 Haushaltsbefragung) ermittelt.

Zelle	Einwohner	Beschäftigte	Schüler	A'plätze	davon Tertiär	Schulplätze	Einzelhandel
1	1468	409	211	78	54,6	412	80
2	1529	429	214	99	69,3	189	60
3	1813	502	225	587	410,9	0	80
4	2043	570	280	1510	1057	0	60
5	1228	341	174	169	118,3	189	0
6	1061	295	149	8	5,6	0	0
7	1450	403	231	259	181,3	0	620
8	1702	470	227	112	78,4	200	80
9	1709	472	229	1466	1026,2	263	1930
10	1432	396	187	746	522,2	2139	1520
11	1432	401	196	84	58,8	0	50
12	1815	502	190	6611	4627,7	0	40
13	1832	505	196	30	21	0	20
14	1863	519	267	528	369,6	594	60
15	1805	502	240	174	121,8	151	100
16	1771	486	240	20	14	0	40
17	1894	525	238	43	30,1	656	0
18	2138	600	295	570	399	0	100
19	2294	643	341	74	51,8	0	220
20	2189	612	286	0	0	0	80
21	1615	460	212	161	112,7	706	220
22	1120	309	149	94	65,8	0	80
23	1142	317	159	8	5,6	0	80
24	1160	320	141	92	64,4	0	60
25	160	45	26	113	79,1	0	0
26	539	151	77	0	0	0	20

Tabelle: Auszug aus der Datei „Strukturdaten“ (Grundlage für das Verkehrsprognosemodell)

Diese Daten werden nach Bearbeitung und Aufbereitung in das „Planungssystem Verkehr“ eingegeben. Im Planungssystem wird eine Vielzahl von Rechenschritten durchgeführt. Als Ergebnis liegt schließlich die Abbildung der realen Verkehrsverhältnisse vor.

Die Gesamtsumme der Wege in Kamp-Lintfort kann in folgende Gruppen aufteilt werden:

- Wege der Kamp-Lintforter Bürger innerhalb des Stadtgebietes (Binnenverkehr)
- Wege der Kamp-Lintforter Bürger, die in Nachbarstädte oder die Region führen (Quell- und Zielverkehr) sowie Wege von Personen, die außerhalb von Kamp-Lintfort wohnen und in das Stadtgebiet Kamp-Lintforts fahren (Quell- und Zielverkehr)
- Wege von Personen, die das Stadtgebiet Kamp-Lintforts durchfahren, um von einer Quelle außerhalb der Stadt zu einem Ziel, das ebenfalls nicht in Kamp-Lintfort ist, zu gelangen (Durchgangsverkehr)

Für die Gesamtheit der so ermittelten Wege auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet muss die Verkehrsmittelwahl (der sogenannte „Modal Split“) nachvollzogen werden. Diese

Berechnungen führt das Rechenprogramm auf Basis der Qualität der jeweiligen Verkehrsnetze für Fußgänger, Fahrräder, privaten und öffentlichen Personenverkehr durch.

Für die mit dem privaten Kraftfahrzeug durchgeführten Wege werden schließlich die Routen ermittelt. Dieser abschließende Rechengang ist erforderlich, da immer mehrere Routen zur Wahl stehen, um eine Strecke zurückzulegen.

Letztendlich stehen Verkehrsbelastungen für das Kamp-Lintforter Straßennetz zur Verfügung, die die bestehende Situation abbilden. Zur Überprüfung bzw. Eichung des Modells werden die Zählungsdaten mit den berechneten Daten abgeglichen. Das so berechnete Netz wird als Analyse-Null-Fall bezeichnet

4.2 VORGEHENSWEISE BEIM „ANALYSE-NULL-FALL 2000“

Für das Straßennetz ist im Verkehrsmodell Kamp-Lintfort der sogenannte Analyse-Null-Fall berechnet worden. Dies ist die modellhafte Abbildung des heutigen Verkehrsgeschehens im vorhandenen Straßennetz.

Eingegangen in die Berechnungen des Analyse-Null-Falles sind statistische Parameter, wie Siedlungsdichten, Arbeitsplätze, Ausbildungsstätte, die Geometrien und Leistungsfähigkeiten der untersuchten Straßen und Knoten sowie die Ergebnisse von Verkehrszählung und Haushaltsbefragung.

Auf Grundlage dieser Eingangsdaten kann ein sehr treffendes Bild der Verkehrsbelastung auf dem Untersuchungsnetz durch den fließenden motorisierten Verkehr für Kamp-Lintfort abgebildet werden. Dieses Belastungsnetz des Analyse-Null-Falles wird in der Abbildung auf der folgenden Seite graphisch dargestellt.

Es bildet die Grundlage für die Problemanalyse und die darauf aufbauenden Maßnahmenkonzepte.



VEP – KAMP-LINTFORT
Verkehrsprognosemodell
 Status Quo 2000
 (in KFZ/Werktag)

- █ > 9000
- █ 7000 - 9000
- █ 5000 - 7000
- █ 3500 - 5000
- █ 1500 - 3500
- █ 100 - 1500
- █ 0 - 100

4.3 PROGNOSE NULL-FALL 2010

Die Daten des Status quo werden an die für das Jahr 2010 zu erwartenden Veränderungen angepasst. Dabei wird im Prognose Null-Fall davon ausgegangen, dass weitgehend vergleichbare (politische und volkswirtschaftliche) Rahmenbedingungen herrschen wie zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes.

Um die zu erwartende Verkehrssituation im Prognosejahr 2010 vorherzusagen, werden die Strukturdaten sowie das geplante Straßennetz für diesen Zeitpunkt hochgerechnet.

4.3.1 GEÄNDERTE STRUKTURDATEN

Zu diesem Zweck wurde in Gesprächen und mit Hilfe des Amtes für Wirtschaftsförderung, des Jugendamtes, des Schulamtes sowie des Planungsamtes entsprechende Annahmen getroffen. Die Arbeitsplatzsituation für das Jahr 2010, die Prognosen für Schüler und Kindergartenkinder sowie die geplanten Baugebiete und Straßenvorhaben werden auf diese Weise berücksichtigt.

Zelle	Wohngebiet	Realisierung	Wohneinheiten
4	Wohngebiet Nimmendorferstraße	unbek.	130
10	Wohnbereich Konradstraße	keine Aktivitäten	48
10	Schulzentrum Kamper Dreieck / Neuendickstr.	in Bau 04/2000	78
14	Wohngebiet Kiebitzweg	tw. fertiggestellt	67
14	Wohnbereich Sudermannstraße	Erschließung	310
18	Wohnbereich Bürgermeister-Schmelzing-Straße	keine Aktivitäten	29
19	Wohnbereich an der Kendel-/Sandstraße	Erschließung	170
20	Wohngebiet Möhlenkampstraße	unbek.	15
20	Wohngebiet Krähenweg	unbek.	8
21	Wohngebiet Holland Mühle	in Bau 04/2000	120
21	Wohngebiet südlich der Fasanenstraße	unbek.	75
22	Wohngebiet Langerhof	fertiggestellt	56

Tabelle: Auszug aus der Datei „Neubaugebiete“ (Grundlage für das Verkehrsprognosemodell)

Für den Durchgangsverkehr wird eine Wachstumsrate von ca. 1% pro Jahr angesetzt. Dieser Wert wird üblicherweise für das durchschnittliche Verkehrswachstum angesetzt, z.B. in der Landesverkehrswegeplanung.

4.3.2 ÄNDERUNGEN IM STRASSENNETZ

Im Straßennetz werden zwei in den Planverfahren weit fortgeschrittene Neubauvorhaben nachrichtlich übernommen und einige Maßnahmen, die an Knotenpunkten geplant sind, im Netzmodell nachvollzogen.

Neubau Bundesstraßen:

Die als Südumgehung von Kamp-Lintfort geplante B 528 bis zur B 510 wird im Jahre 2010 realisiert sein.

Neubau Gemeindestraßen:

- Es wird davon ausgegangen, dass die von der Stadt Kamp-Lintfort geplante Verbindungsstraße zwischen der Bürgermeister-Schmelzing-Straße und der Sudermannstraße zum Prognosezeitpunkt realisiert sein wird.
- Außerdem wird von der Realisierung der geplanten Verbindung Querspange – Oststraße ausgegangen

Knotenpunkte an Landesstraßen:

Am Knotenpunkt Prinzenstraße / Schanzstraße / Kruppstraße prüft das Rheinische Straßenbauamt Wesel derzeit die Einrichtung einer Lichtsignalanlage. Diese wird nachrichtlich übernommen.

Knotenpunkte an Stadtstraßen:

Der von der Stadt Kamp-Lintfort aus verkehrsstädtebaulichen Gründen beabsichtigte Umbau der Kreuzung am alten Rathaus zum Kreisverkehr wird für das Jahr 2010 als realisiert angesehen.

4.3.3 VERKEHRSPROGNOSE 2010

Die Straßennetzbelastung für den Status quo dient der Eichung des Systems. Es wird angestrebt, ein Belastungsbild zu erhalten, das weitgehend den in Zählungen festgestellten Daten entspricht. Dieses ist mit den in der Abbildung dargestellten Belastungen gelungen.

Zu erkennen ist die weitgehende Konzentration der Hauptlast des Straßenverkehrs auf das Hauptverkehrsstraßennetz. Dies entspricht der Funktion der dafür vorgesehenen Straßen.

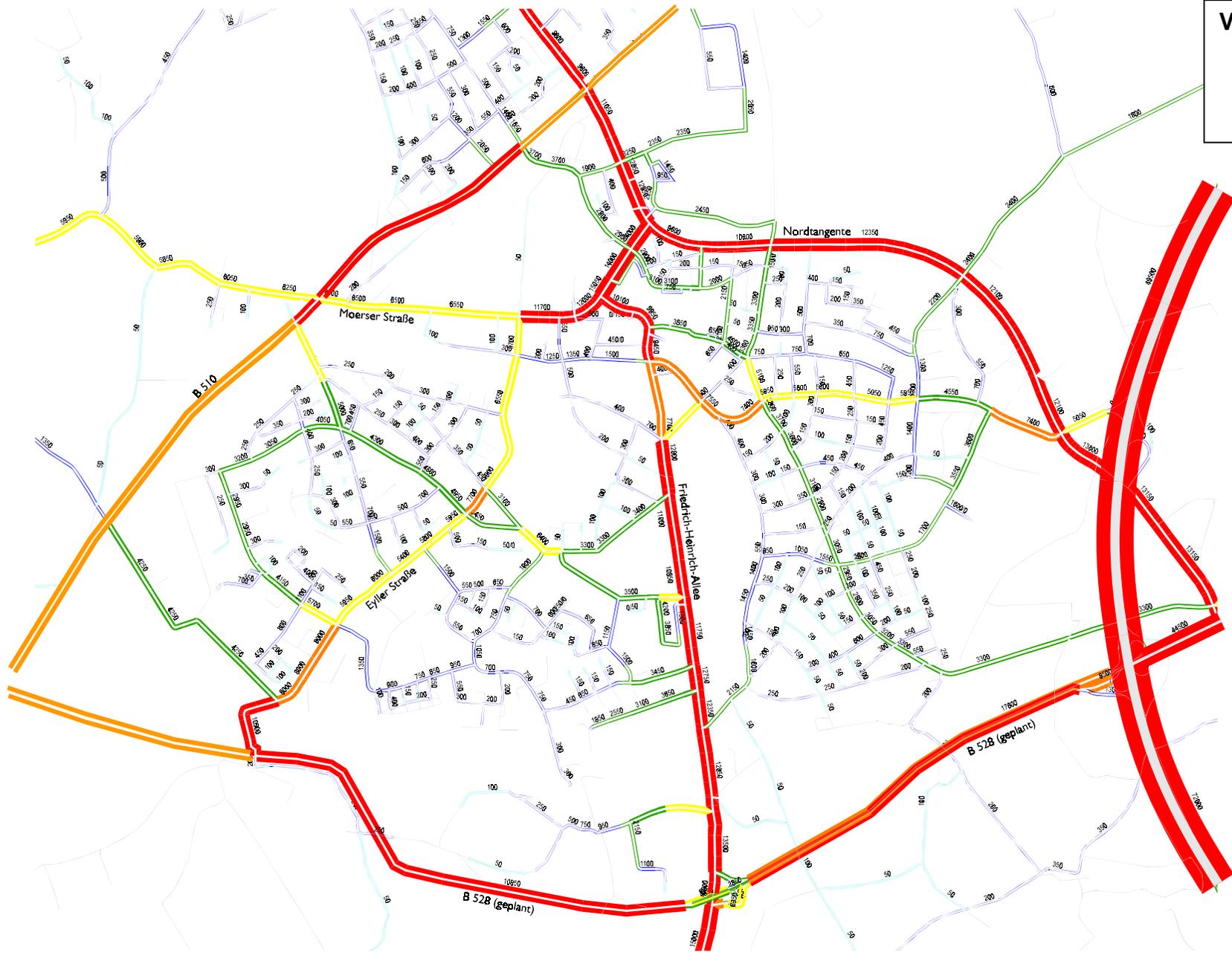
Für den Prognose-Zeitpunkt 2010 ist festzustellen, dass durch die Fertigstellung der B 528 bis zur B 510 das Hauptverkehrsstraßennetz (Nordtangente, Moerser Straße, nördliche Eyller Straße und nördliche Friedrich-Heinrich-Allee) eine spürbare Entlastung erfahren wird.

Dem stehen Mehrbelastungen im Bereich der südlichen Eyller Straße und der südlichen Friedrich-Heinrich-Allee gegenüber.

Die aus dem prognostizierten Verkehrsbelastungen resultierenden Konsequenzen sind dem Kapitel 5 Motorisierter Individualverkehr zu entnehmen.

VEP – KAMP-LINTFORT
Verkehrsprognosemodell
 Prognose 2010
 (in KFZ/Weritag)

- █ > 9000
- █ 7000 - 9000
- █ 5000 - 7000
- █ 3500 - 5000
- █ 1500 - 3500
- █ 100 - 1500
- █ 0 - 100



5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

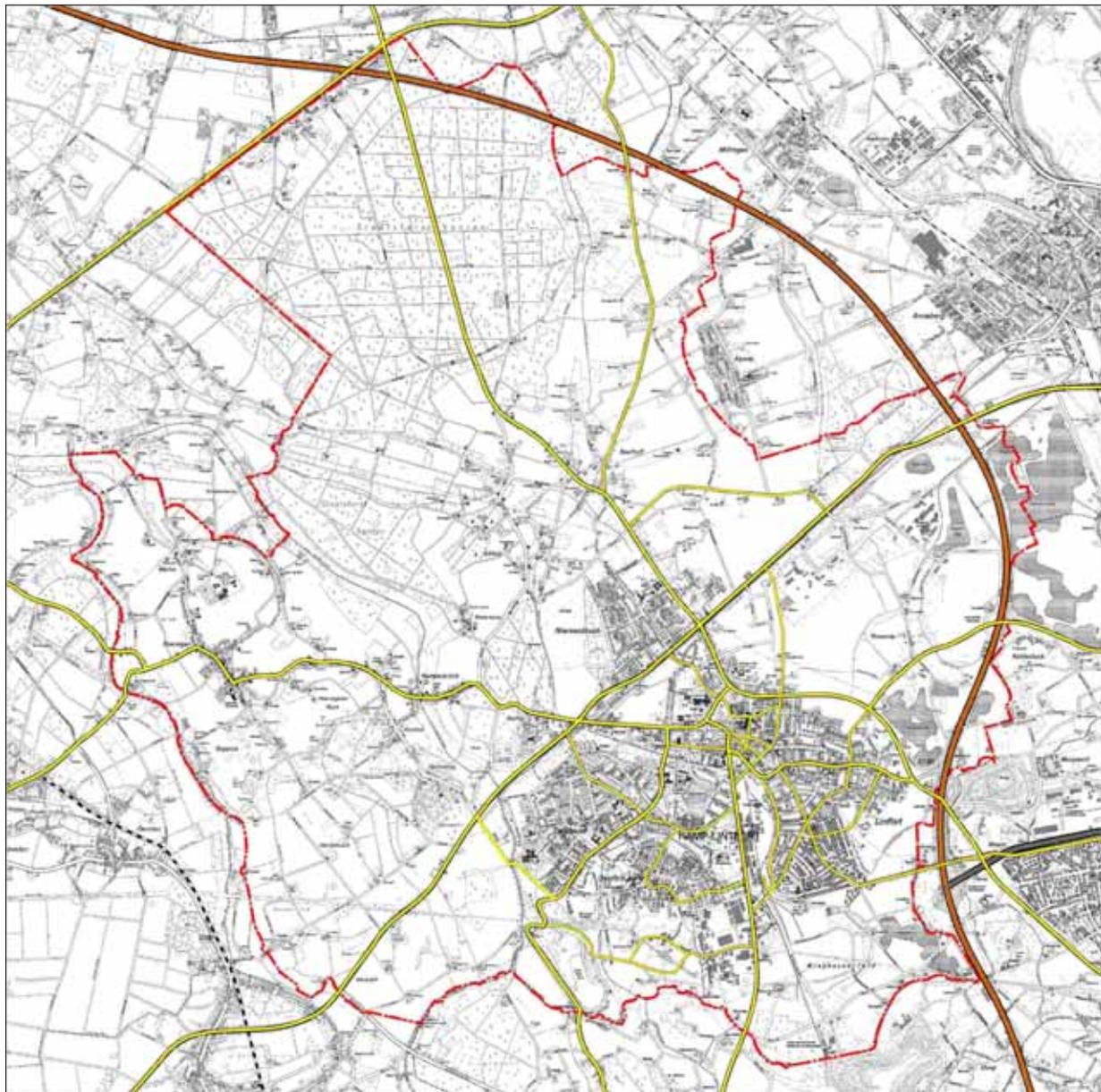
5.1	Straßennetz und Stadtstruktur	39
5.2	Funktionale Gliederung des Straßennetzes	41
5.2.1	Gliederung des Straßennetzes in Kamp-Lintfort (-Status Quo-).....	42
5.2.2	Vorschlag zur Neugliederung des Straßennetzes in Kamp-Lintfort.....	44
5.3	Mängelanalyse	47
5.4	Maßnahmen	48
5.4.1	Nordtangente / Prinzenstraße (L 287).....	48
5.4.2	Eyller Straße	49
5.4.3	Friedrich-Heinrich-Allee (L 476)	51
5.4.4	Moerser Straße	52
5.4.5	Straßenzug Ferdinantenstraße – Schulstraße – Heinrichstraße – Bendsteg ..	56
5.4.6	Konradstraße	57

5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

5.1 STRASSENNETZ UND STADTSTRUKTUR

Die Stadt Kamp-Lintfort mit rund 40.000 Einwohnern liegt am Westrand des Ruhrgebietes im Kreis Wesel.

Verkehrlich ist Kamp-Lintfort optimal mit der Region und den benachbarten Wirtschaftsräumen Ruhrgebiet, Rheinschiene und der Randstad in den Niederlanden verbunden. Die stadtnah verlaufende A 57 und die A 42 (Emscherschnellweg) verbinden Kamp-Lintfort mit dem deutschen Autobahnnetz.



Über die vorhandenen Anschlussstellen ‚Asdonkshof‘ und ‚Kamp-Lintfort‘ sowie die geplante Anbindung über die B 528 an das Autobahnkreuz Kamp-Lintfort sind die Fernstraßen vom zentralen Siedlungsbereich aus schnell über gut ausgebaute Hauptstraßen zu erreichen.

Die heutige Siedlungsstruktur, und damit auch die Grundlage des vorhandenen Straßennetzes, wurde maßgeblich vom Bergbau geprägt. Bei der überwiegend geringen Siedlungsdichte ist das Netz der Erschließungs- und Sammelstraßen großzügig und im Separationsprinzip angelegt, mit in der Regel breiten Bürgersteigen und Parkstreifen.

Mit der Nordtangente/Prinzenstraße und der B 510 existiert ein Umgehungsstraßenring, von dem aus über die Moerser Straße, die Querspange, die Eyller Straße und die Friedrich-Heinrich Allee die Innenstadt, die Wohngebiete und die wichtigen Gewerbeflächen von Kamp-Lintfort angebunden sind. Dieser Ring wird durch die geplanten Südumgehungen weiter ausgebaut. Die Ortsteile außerhalb werden über die Saalhofer Straße/Xantener Straße und die Rheinberger Straße/Hoerstgener Straße erschlossen.

Insgesamt ergibt sich für Kamp-Lintfort ein gut ausgebautes und bis auf wenige Ausnahmen leicht verständliches Netz von Hauptverkehrsstraßen. Einzig die Moerser Straße ist durch ihre Abbindung und dem mehrfachen Funktionswechsel der Straße im Verlauf wenig verständlich und für Ortsfremde ein Verwirrspiel.

Der VEP betrachtet im Verkehrsmodell, wie auch in den Problemanalysen und den Konzepten im wesentlichen dieses Hauptverkehrsstraßennetz. Hinzu kommen die wichtigen Erschließungsstraßen der Wohngebiete wie Mittelstraße, Konradstraße, Ferdinantenstraße oder Ebertstraße. Sie bilden das Untersuchungsnetz oder ‚Vorbehaltsnetz‘ für den VEP. Zusätzlich sind die Erschließungsstraßen der Gewerbegebiete und einzelne problematische Straßen in Abstimmung mit dem Auftraggeber in das Vorbehaltsnetz übernommen worden.

5.2 FUNKTIONALE GLIEDERUNG DES STRASSENNETZES

Aufgabe der Straßennetzgestaltung ist es, das Straßennetz im Rahmen der Verkehrs- und Raumplanung entsprechend den jeweiligen Funktionen der einzelnen Straßenabschnitte zu gliedern und zu gestalten. Dabei lassen sich die Straßenfunktionen in verkehrliche und nicht-verkehrliche Funktionen unterscheiden. Die Aufgabe der Straßennetzgestaltung ist es nun, die Konflikte zwischen den Funktionsbereichen unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit und der Kosten zu lösen, oder auf jeden Fall zu minimieren.

Bei den Funktionen der Straßen unterscheidet die RAS-N zwischen

- Verbindungsfunktion
- Erschließungsfunktion
- Aufenthaltsfunktion.

Bei Überlagerung von Funktionen kommt es zu Nutzungskonflikten, die dadurch beseitigt werden sollen, dass der maßgeblichen Funktion Priorität eingeräumt wird.

Für die in der Tabelle kategorisierten Straßen werden je nach Randnutzung und Funktion maximale Querschnitte, empfohlene Höchstgeschwindigkeiten und Nebenanlagen wie Rad- und Fußwege ausgewiesen.

Kategoriegruppe	Straßenkategorie	Straßenbezeichnung
A	AI	Fernstraßen
	AII	überregionale/regionale Straßen
	AIII	zwischenkommunale Straßen
	AIV	flächenerschließende Straßen
	AV	untergeordnete Straßen
	AVI	Wirtschaftswege
B	BII	anbaufreie Schnellverkehrsstraßen
	BIII	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen
	BIV	anbaufreie Hauptsammelstraßen
C	CIII	Hauptverkehrsstraßen
	CIV	Hauptsammelstraßen
D	DIV	Sammelstraßen
	DV	Anliegerstraßen
E	EV	Anliegerstraße
	EVI	Anliegerweg

5.2.1 GLIEDERUNG DES STRASSENNETZES IN KAMP-LINTFORT (-STATUS QUO-)

Die Gliederung des Straßennetzes im Status quo bezieht sich auf einen Ratsbeschluss. Seinerzeit wurde im Zusammenhang mit der Einrichtung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen die Gliederung des Straßennetzes insgesamt überdacht. Das in der nachfolgenden Abbildung wiedergegebene Straßennetz bildet seither die Grundlage für das planerische Vorgehen in Kamp-Lintfort.

Zum sogenannten Vorbehaltsnetz (Tempo 50, teilw. 70) zählen die folgenden Straßen:

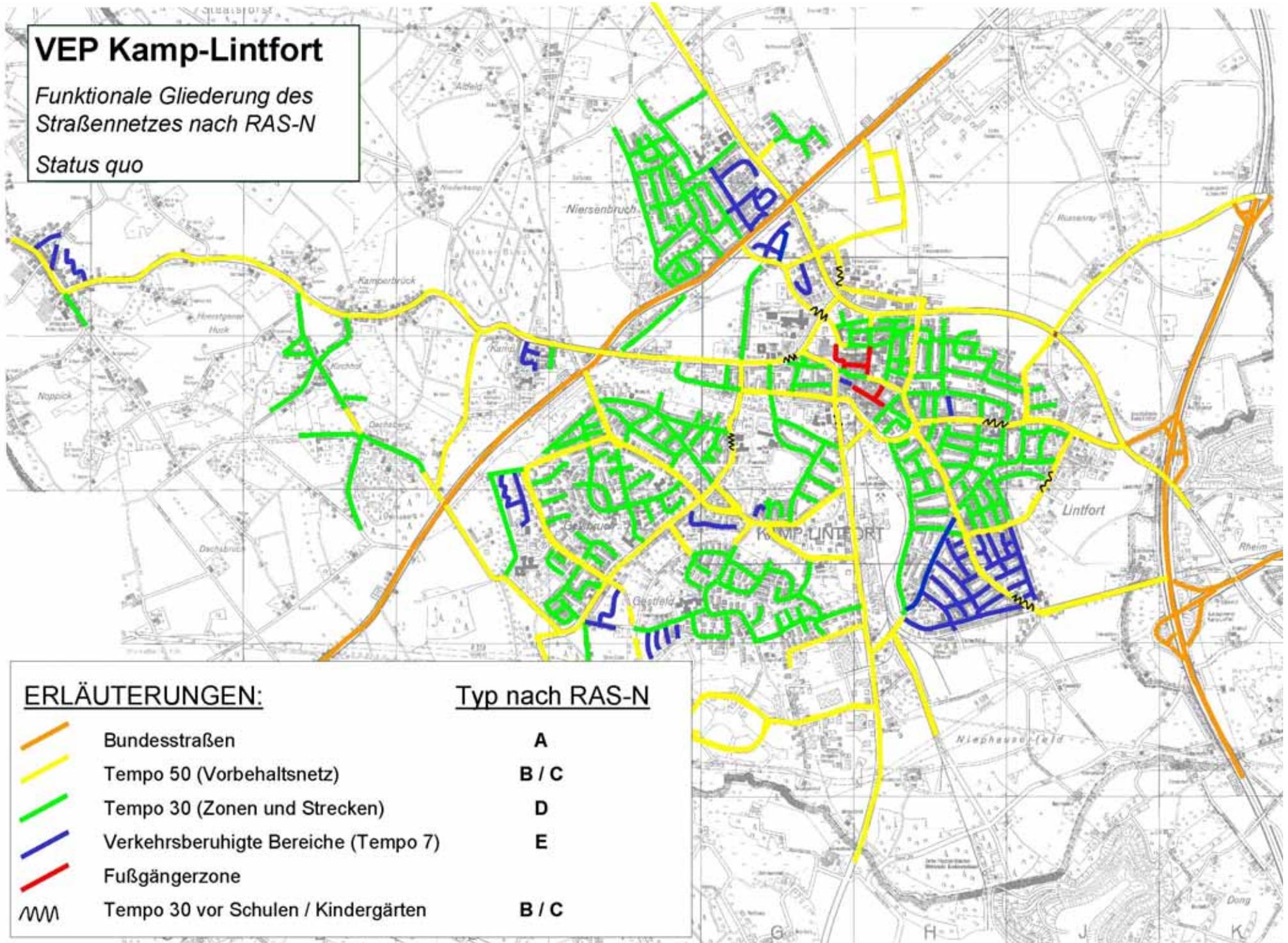
- Saalhoffer Straße
- Prinzenstraße / Nordtangente
- Schanzstraße
- Kruppstraße
- Moerser Straße / Ringstraße
- Friedrichstraße
- Montplanetstraße
- Ebertstraße
- Rheinstraße
- Franzstraße
- Friedrich-Heinrich-Allee
- Konradstraße
- Eyller Straße
- Heinrichstraße
- Bendsteg
- Ferdinantenstraße
- Mittelstraße (teilweise)
- Schulstraße (teilweise)
- Bürgermeister-Schmelzing-Straße
- Kattenstraße (teilweise)
- Kattenstraße (teilweise)

Nicht aufgezählt werden Strecken außerhalb der Siedlungsbereiche sowie Strecken in Gewerbegebieten.

VEP Kamp-Lintfort

Funktionale Gliederung des
Straßennetzes nach RAS-N

Status quo



5.2.2 VORSCHLAG ZUR NEUGLIEDERUNG DES STRASSENNETZES IN KAMP-LINTFORT

Bei der Überplanung der funktionalen Gliederung des Straßennetzes sind einige Netzergänzungen zu berücksichtigen:

- Neubau der B 528 zwischen Autobahnkreuz und B 510
- Verlängerung der Sudermannstraße bis zur Bürgermeister-Schmelzing-Straße
- Anbindung des Gewerbestandes „Alt-OBI“ an die Querspange im Einbahnverkehr

Unter anderem aufgrund der genannten Neubaumaßnahmen ergeben sich die folgenden Vorschläge zu einer anderen Bewertung der Funktion von Straßenzügen.

Verbindungsstrecke „Ferdinantenstraße / Schulstraße / Heinrichstraße“

Im bestehenden Streckennetz hat dieser Abschnitt die Funktion als Zubringer zur Autobahn und zur Innenstadt. Mit der Anbindung der Eyller Straße an das Autobahnnetz über die B 528 erhalten die Wohngebiete westlich der Eyller Straße einen Anschluss an das Autobahnnetz unter Umgehung der Innenstadt. Auch die Wohngebiete östlich der Eyller Straße im Gestfeld können über die verlängerte Sudermannstraße und die Eyller Straße oder über die Friedrich-Heinrich-Allee günstig zur B 528 gelangen.

Für die Verbindung des Ortsteils Geisbruch mit der Innenstadt stehen die Hauptverkehrsstraßen Eyller Straße / Moerser Straße zur Verfügung. Deren Knotenpunkte werden durch die Umbauvorschläge (zB Kreisverkehrsplätze) hinsichtlich der Leistungsfähigkeit nachhaltig optimiert.

Eine Reduzierung der Verbindungsfunktion in diesem Straßenabschnitt ist im Zusammenhang mit der Herabstufung der Konradstraße zu betreiben, damit Verlagerungseffekte zwischen den beiden Strecken vermieden werden.

Konradstraße

Die Konradstraße ist von ihrem Erscheinungsbild, ihrem Ausbauzustand und ihrer Lage im Netz her eine Sammel- oder Anliegerstraße (Kategorie D). Die bisherige Einstufung als Hauptsammelstraße (Kategorie C) führt zu einem hohen Anteil Durchgangsverkehr (ca. 2/3 des Verkehrsaufkommens).

Dass die Konradstraße eine Hauptradroute zur Innenstadt und die Hauptzufahrt für Radverkehr zum Schulzentrum kreuzt, ist ein weiteres Argument zur Verlagerung von Durchgangsverkehr auf das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Herabstufung der Ferdinantenstraße / Schulstraße / Heinrichstraße zu betreiben, damit Verlagerungseffekte zwischen den beiden Strecken vermieden werden.

Bendsteg

Der Bendsteg wird zwischen der Heinrichstraße und der Friedrich-Heinrich-Allee vor allem von Berufspendlern aus den westlichen Wohngebieten zu den Gewerbegebieten und der Zeche genutzt. Zur Zeit ist der Bendsteg Bestandteil des Vorbehaltsnetzes.

Aufgrund seines Erscheinungsbildes und seiner Lage im Netz wird vorgeschlagen, den Bendsteg hinsichtlich seiner Funktion im Straßennetz zu einer Sammelstraße (Kategorie D) herabzustufen.

Umsetzung der Maßnahmen

Für die Umsetzung der zuvor beschriebenen Maßnahmen gelten unterschiedliche Zeiträume. Während die Herabstufung des Bendstegs kurzfristig möglich ist, kann die Herabstufung der Straßen Konradstraße, Ferdinanden-/Schul- und Heinrichstraße erst nach Fertigstellung der B 528 und der Verlängerung der Sudermannstraße aufgrund der dadurch zu erwartenden Entlastungseffekten auf den genannte Straßen erfolgen.

VEP Kamp-Lintfort

Funktionale Gliederung des
Straßennetzes nach RAS-N

Vorschlag zur Neugliederung

(nach Fertigstellung der B528 und
der Sudermannstr.)

Änderungen gemäß RAS-N:

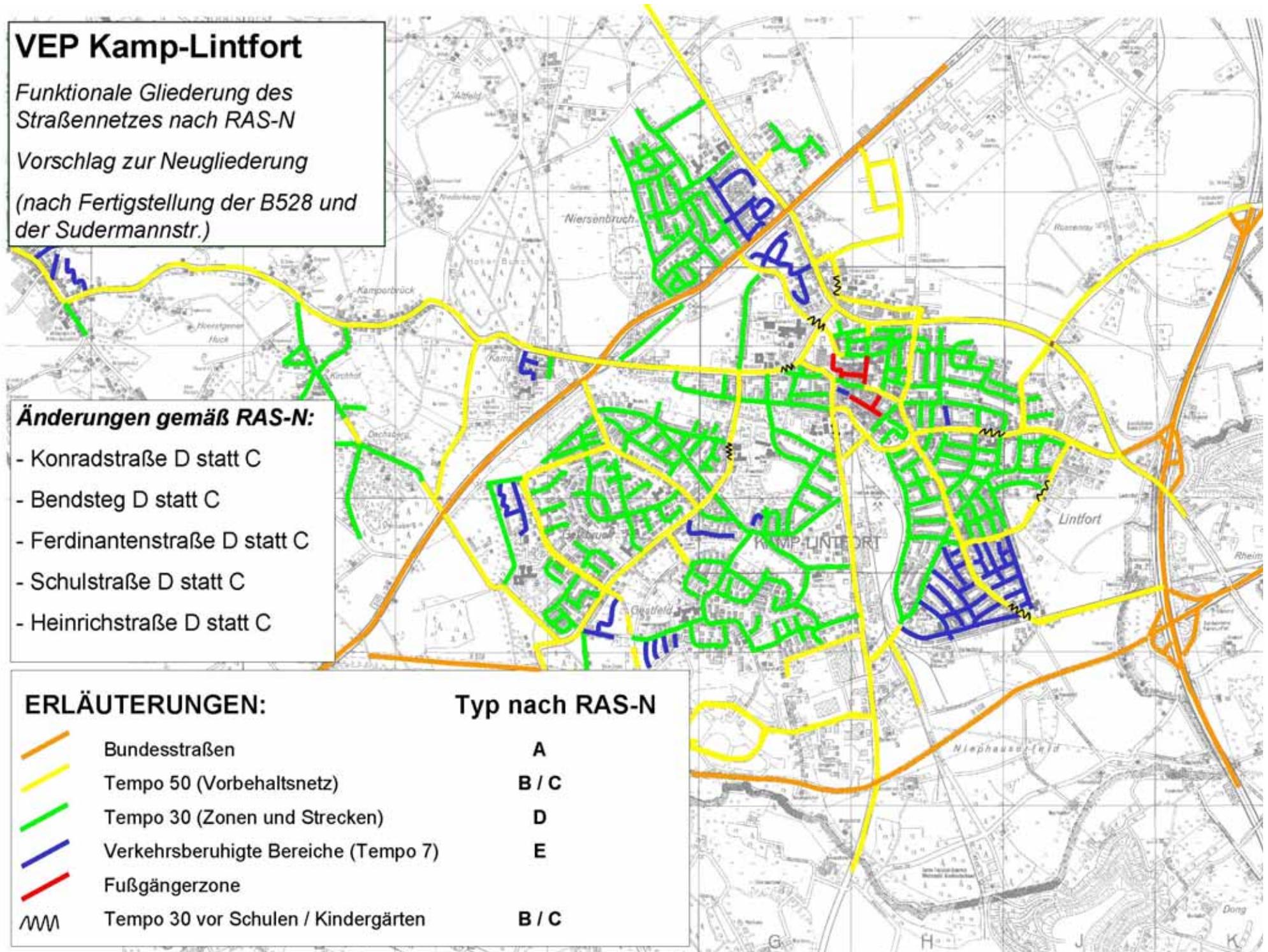
- Konradstraße D statt C
- Bendsteg D statt C
- Ferdinandstraße D statt C
- Schulstraße D statt C
- Heinrichstraße D statt C

ERLÄUTERUNGEN:

-  Bundesstraßen
-  Tempo 50 (Vorbehaltsnetz)
-  Tempo 30 (Zonen und Strecken)
-  Verkehrsberuhigte Bereiche (Tempo 7)
-  Fußgängerzone
-  Tempo 30 vor Schulen / Kindergärten

Typ nach RAS-N

- A
- B / C
- D
- E
- B / C



5.3 MÄNGELANALYSE

Für die weiteren Überlegungen zur Mängelanalyse ist vorab darauf hinzuweisen, dass mit dem Verkehrsmodell nur die technische Leistungsfähigkeit von Strecken und Knoten beurteilt wird. Funktionelle oder stadtgestalterische Aspekte werden im Verkehrsmodell nicht berücksichtigt, daher sind diesbezügliche Mängel im Straßennetz mit dem Verkehrsmodell nicht darstellbar.

Die Ergebnisse des Analyse-0-Falles zeigen die Verkehrsbelastung im bestehenden Kamp-Lintforter Straßennetz.

Aufgrund der bereits erwähnten guten Ausbausituation der Kamp-Lintforter Hauptstraßen und der Wohnsammelstraßen ergeben sich bei der heutigen Verkehrsbelastung keine technischen Überlastungen von Straßen oder Straßenabschnitten im bestehenden Netz. Staus oder Behinderungen im Straßenverlauf durch zu geringe Straßenquerschnitte oder fehlende Netzschlüsse lassen sich nicht nachweisen. Dieses Erkenntnis aus dem Verkehrsmodell deckt sich mit den Aussagen der Politik, der Verwaltung und eigenen Erhebungen der Gutachter zum Kamp-Lintforter Straßennetz.

Konflikte durch hohes Verkehrsaufkommen treten aber an einigen Knotenpunkten im Stadtgebiet auf, an denen es zu regelmäßigen Störungen im Verkehrsfluß kommt.

Zusätzlich besitzen einige Straßenzüge in Kamp-Lintfort ein hohes Konfliktpotenzial trotz bestehender technischer Leistungsfähigkeit aufgrund einer Kfz-Nutzung, die nicht der angedachten Straßenfunktion entspricht.

Die Konflikte entstehen überwiegend aufgrund empfindlicher Randnutzungen (Schule, Kindergärten, Altenheimen oder Versorgungseinrichtungen) und den daraus resultierenden starken Querungsbezügen durch Fußgänger und Radfahrer.

Da aber eine Problemreduzierung auf die reine technische Leistungsfähigkeit von Straßen den Leitzielen des VEP („*Die Funktion von Straßenräumen geht weit über die reine Verbindungs- und Erschließungsaufgaben hinaus.*“¹) widerspricht, wird für die nachfolgende Problemanalyse eine Vorgehensweise erarbeitet, die alle Aspekte der Konflikte im Straßenraum berücksichtigt.

Der VEP untersucht das Vorbehaltsnetz somit im Hinblick auf die Aspekte:

1. Funktionale Mängel (Sicherheit und Leistungsfähigkeit)
2. Städtebauliche und gestalterische Mängel

Mit dieser Reihung ist keine eindeutige Rangfolge der Maßnahmen vorweggenommen.

¹ Kapitel 1 Konkretisierung der Handlungsziele

5.4 MASSNAHMEN

5.4.1 NORDTANGENTE / PRINZENSTRASSE (L 287)

Der Straßenzug Nordtangente – Prinzenstraße ist eine der am stärksten belasteten Hauptverkehrsstraßen in Kamp-Lintfort. Der Ausbaustandard beider Straßen ist für die heutigen und prognostizierten Verkehrsmengen ausreichend, dagegen ergeben sich an einigen Knoten Leistungsfähigkeitsprobleme.

Knoten Nordtangente - Moerserstraße - Autobahnauffahrt

Funktionaler Mangel:

Die starken Linksabbiegerverkehre von der Nordtangente in die Moerser Straße und die Linksabbieger von der Nordtangente zur BAB-Auffahrt Richtung Moers führen in den Spitzenstunden zu Rückstau und längeren Wartezeiten.

Neben dem Individualverkehr ist hiervon auch der aus Richtung Moers kommende, in die Moerser Straße einbiegende Linienbusverkehr (SB 30 und Linie 32) betroffen.

Lösungsvorschlag:

Die LSA-Steuerung sollte bedarfsorientiert geschaltet werden, da die auftretenden Probleme nicht durch die Gesamtbelastung des Knotens herrühren, sondern nur auf Abbiegerelationen in bestimmten Zeiträumen entstehen. Von einem Ausbau der Kreuzung kann abgesehen werden, da die B 528 entlastende Wirkung haben wird.

Knoten Nordtangente - Querspange - Prinzenstraße

Funktionaler Mangel:

Ein ähnliches Problem ergibt sich am Knoten Nordtangente - Querspange - Prinzenstraße. Auch hier führt der starke Linksabbieger von der Querspange auf die Prinzenstraße und der Linksabbieger von der Nordtangente auf die Querspange zeitweise zu deutlichen Rückstaus. Auch in diesem Fall ist der ÖPNV (Linie 1) durch den Rückstau der Linksabbieger von der Querspange auf die Prinzenstraße zeitweise behindert.

Lösungsvorschlag:

Durch die geplante Ergänzung des Knotenpunktes mit einer Zufahrt zur Gewerbefläche ‚Alt OBI‘ stehen Umbaumaßnahmen an der vorhandenen Lichtsignalanlage an. In diesem Zusammenhang sollte auch hier eine bedarfsgerechte Signalschaltung im Zuge der Neubaumaßnahme angestrebt werden. Im Zuge der Anpassung des Knotens sollte eine Fuß-/Radfurt an der Nordtangente geschaffen werden. Bislang sind nur die Prinzenstr. und die Querspange mit Furten ausgestattet.

Knoten Prinzenstraße - Schanzstraße – Kruppstraße

Funktionaler Mangel:

Das hohe Verkehrsaufkommen der Prinzenstraße führt an dieser, nicht durch LSA geregelten, Straßenkreuzung zu langen Wartezeiten für die Abbieger aus den untergeordneten Straßen. Gerade für die linksabbiegenden Verkehre besteht zu den verkehrsstarken Zeiten kaum eine Möglichkeit, auf die Prinzenstraße zu gelangen. Durch die zunehmend besucherintensiven Nutzungen im Gewerbegebiet Nord und Kamperbruch-Nord ist besonders der abfließende Verkehrsstrom aus der Kruppstraße betroffen.

Im gesamten Straßenzug der Prinzenstraße zwischen Querspange und B 510 gibt es außerdem keine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer. Gerade in Höhe der Einfahrt zum Gewerbegebiet ist eine Querungshilfe dringend erforderlich.

Lösungsvorschlag:

Die Kreuzung ist vordringlich umzubauen. Die hohe Priorität der Maßnahme leitet sich aus dem großen Sicherheitsrisiko für querende Verkehre über die breit ausgebaute Prinzenstraße ab. Die Kreuzung wird nach Aussage des RSBA Wesel bereits untersucht. Die Umbaumaßnahmen werden die Errichtung einer LSA beinhalten.

Die Forderung an den zuvor beschriebenen Knotenpunkten, die Lichtsignalanlagen bedarfsgerecht zu steuern, ist unmittelbar mit der Einrichtung einer zusammenhängenden Lichtsignalsteuerung im gesamten Straßenverlauf von der Anschlussstelle Kamp-Lintfort bis zur B 510 zu sehen. Zur Optimierung eines kontinuierlichen Verkehrsfluss auf dem gesamten Straßenzug ist ein LSA-Verkehrsrechner für die vier vorhandenen Ampelanlagen und den neu geplanten LSA-Standort notwendig.

5.4.2 EYLLER STRASSE

Die Eyller Straße stellt eine wesentliche Verbindung zwischen den südöstlichen Stadtteilen Geisbruch und Gestfeld zur Innenstadt und den nördlichen Stadtteilen dar. Ihrer Funktion als Hauptsammelstraße entsprechend ist die Eyller Straße durchgehend mit Tempo 50 km/h ausgewiesen.

Knoten Moerser Straße – Eyller Straße – Neuendickstraße

Funktionaler Mangel:

Der Knoten Moerser Straße - Eyller Straße - Neuendickstraße besitzt trotz hoher Verkehrsaufkommen auf der Moerser Straße und der Eyller Straße keine Lichtsignalanlage. Die Tempo-30-Regelung der Moerser Straße vor dem Schulzentrum gilt hier nicht mehr. Die starken Verkehrsbeziehungen von der Eyller Straße zum Schulzentrum sowie zur Innenstadt führen zu einem hohen Konfliktpotential.

Für die Linksabbieger und den kreuzenden Verkehre der untergeordneten Straßen ist der Knoten nicht leistungsfähig. Dies betrifft besonders die Linksabbieger aus der Neuendickstraße Richtung Innenstadt, die häufig rechts abbiegen und auf der Moerser Straße wenden.

Lösungsvorschlag:

Einrichtung eines Kreisverkehres zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens. Der vorhandene Straßenraum bietet genügend Platz für einen Kreisverkehr der sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Sicherheit des Knotens deutlich steigern wird.

Knoten Eyller Straße - Ferdinantenstraße

Funktionaler Mangel:

Die Kreuzung Eyller Straße-Ferdinantenstraße ist für Linksabbieger aus der Ferdinantenstraße in die Eyller Straße Richtung Innenstadt und die geradeausfahrenden Fahrzeuge an der Leistungsfähigkeitsgrenze angelangt. Die starken Querungsbeziehungen zum Einkaufsbereich Ferdinantenstraße führen zusätzlich zu einem Konfliktpotenzial.

Städtebaulich-gestalterischer Mangel:

Neben der verkehrstechnischen Problematik an diesem Knoten ist auch die Gestaltung des Straßenraumes um das Nebenzentrum auf der Ferdinantenstraße sehr stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und bietet wenig Attraktivität und Aufenthaltsqualität für die Funktionen Einkaufen und Verweilen.

Lösungsvorschlag:

Einrichtung eines Kreisverkehres zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Kreuzung sowie zur besseren städtebaulichen Integration. Durch den Kreisverkehr wird der Kfz-Verkehr störungsfrei abgewickelt, gleichzeitig entstehen sichere Querungshilfen für Radfahrer und Fußgänger. Zudem kann eine Gestaltung des Kreisverkehres als markanter Punkt des Nebenzentrums Ferdinantenstraße eine Erhöhung der städtebaulichen Qualität darstellen.

Kreisverkehre auf der Eyller Straße

Im Zuge der Eyller Straße werden durch den VEP zum bestehenden Kreisverkehr Eyller Straße – Bürgermeister-Schmelzing Straße zwei weitere Kreisverkehre vorgeschlagen.

Hierbei ist die Ausbildung der Knoten als Kreisverkehre weniger eine verkehrstechnische Notwendigkeit. Dennoch wird den Kreisel vor den alternativ möglichen Lichtsignalanlagen der Vorzug gegeben. In erster Linie, um im Straßenverlauf nicht dicht aufeinander folgend, verschiedene Ausprägungen von Knotenpunkten zu verwirklichen und damit die Verkehrsteilnehmer unnötig zu irritieren. Andererseits bieten Kreisverkehre wesentlich bessere Möglichkeiten, große Kreuzungsbereiche auf einer wichtigen Sammelstraße wie der Eyller Straße stadtgestalterisch ansprechend und optisch als gliedernde Elemente zu gestalten.

5.4.3 FRIEDRICH-HEINRICH-ALLEE (L 476)

Die Friedrich-Heinrich-Allee ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen zwischen der Innenstadt und den Wohn- und Gewerbebereichen im Süden der Stadt sowie zur Nachbarstadt Neukirchen-Vluyn. Als Landesstraße ist die Friedrich-Heinrich-Allee durchgehend mit Tempo 50 km/h ausgewiesen.

Knoten Friedrichstraße - Friedrich-Heinrich-Allee - Stephanstraße

Funktionaler Mangel:

Die Aufteilung der Fahrspuren entspricht nicht der Stärke des jeweiligen Verkehrsaufkommens. Auf der Friedrich-Heinrich-Allee gibt es für den Linksabbieger in die Stephanstraße eine extra Fahrspur. Die entsprechenden Verkehrsströme sind jedoch sehr gering. Für den Geradeausverkehr und die Rechtsabbieger in die Friedrichstraße gibt es eine gemeinsame Fahrspur, auf der sich in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig Rückstaus bilden.

Lösungsvorschlag:

Das Linksabbiegen von der Friedrich-Heinrich-Allee in die Stephanstraße sollte zugunsten einer besseren Verkehrslenkung aufgehoben werden. Die wenigen täglichen Abbiegevorgänge können ohne nennenswerte Mehrbelastung über die Heinrichstraße und Krusestraße den Wohnbereich der Stephanstraße erreichen. Damit kann auf der Friedrich-Heinrich-Allee eine separate Rechtsabbiegerspur in die Friedrichstraße geschaffen werden.

Knoten Friedrich-Heinrich-Allee – Südstraße

Funktionaler Mangel:

Die Einmündung der Südstraße wird durch zeitlich punktuell hohes Kfz-Aufkommen durch Schichtwechsel der anliegenden Betriebe erheblich belastet.

Lösungsvorschlag:

Aufgrund der kurzfristigen Belastung ist eine LSA sinnvoll, die nur im Bedarfsfall geschaltet wird. Die Schaltung der LSA darf nicht zu wesentlichen Behinderungen des Hauptverkehrsstromes auf der Friedrich-Heinrich-Allee führen.

Mit Fertigstellung der B 528 werden zusätzliche Verkehrsmengen auf der Friedrich-Heinrich-Allee die heutige Situation erschweren. Spätestens dann ist die Kreuzung Südstraße – Friedrich-Heinrich-Allee hinsichtlich der Einrichtung einer LSA zu überprüfen.

5.4.4 MOERSER STRASSE

Moerser Straße östlich altes Rathaus

Städtebaulich, gestalterischer Mangel:

Die traditionelle Einkaufsstraße Lintforts, die **Moerser Straße**, gliedert sich in mehrere unterschiedlich gestaltete Abschnitte:

Der westliche Teil bis zum Verkehrspavillon ist vom Durchgangsverkehr befreit und im zentralen Bereich als Fußgängerzone durch zahlreiche abgemauerte Pflanzeninseln geprägt.

Nach Westen zur Ringstraße überwiegt die Parkplatznutzung, während im östlichen Bereich die ursprüngliche Straßenraumgliederung vorherrscht - mit einer wenig überzeugenden Platzgestaltung an der Südseite zu den Wohnhochhäusern.

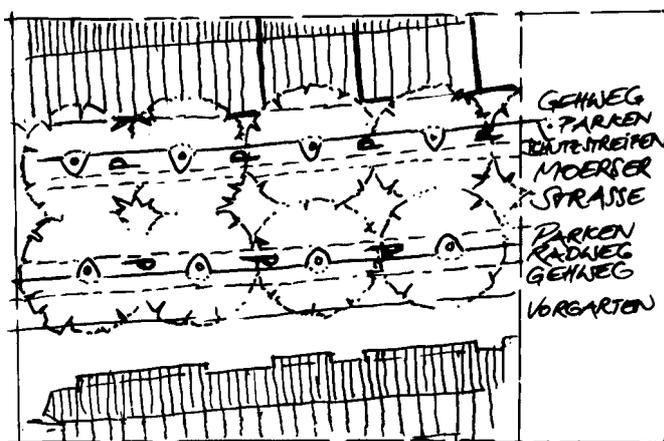
Langfristig sind in diesen Bereichen gestalterische Verbesserungen anzustreben, um den Einkaufsstandort Moerser Straße attraktiver zu machen.

Ein besonderes Problem stellt die Moerser Straße östlich des alten Rathauses dar:

Die Geschäfte befinden sich nur an der Nordseite mit einem vergleichsweise schmalen Gehweg – ein Radweg fehlt gänzlich.

Die Allee ist, insbesondere an der Südseite zur Altsiedlung, durch fehlende Allee-bäume unterbrochen, und der verbleibende Baumbestand ist durch zu kleine Baumscheiben gefährdet.

Vordringlich sollten deshalb die Lebensbedingungen für die Bäume durch ausreichend große, begrünte Baumscheiben mit Ergänzung durch neue Alleebäume verbessert werden.



Die Anordnung der Stellplätze an der Nordseite zwischen den Alleebäumen lässt Raum für einen Schutzstreifen für die Radfahrer. Längerfristig ist auch hier eine attraktivere Gestaltung (Gehwegpflasterung, Begrünung und Sitzmöglichkeiten) wie für den westlichen Teil der Moerser Straße anzustreben.

Einen Vorschlag für eine Neuaufteilung des Strassenraumes zeigt diese Skizze.

Knoten ‚Altes Rathaus‘

Städtebaulich, gestalterischer Mangel:

Der Platz vor dem Alten Rathaus ist in seiner Gestaltung wesentlich von seiner Verkehrsfunktion bestimmt. Er ist heute ein Verkehrsknoten mit Stellplätzen. Der „Platz“ lädt weder zum Verweilen ein noch läßt er Raum für die historische Beziehung zwischen der Altsiedlung, dem Rathaus und der zentralen Ost-West-Achse, der Moerser Straße mit seinen Geschäften. Auch die westlich gelegenen drei vielgeschossigen Wohngebäude befinden sich hier in einer Insellage. Selbst der Verkehrspavillon wirkt in dem städtebaulichen Zusammenhang eher versteckt.



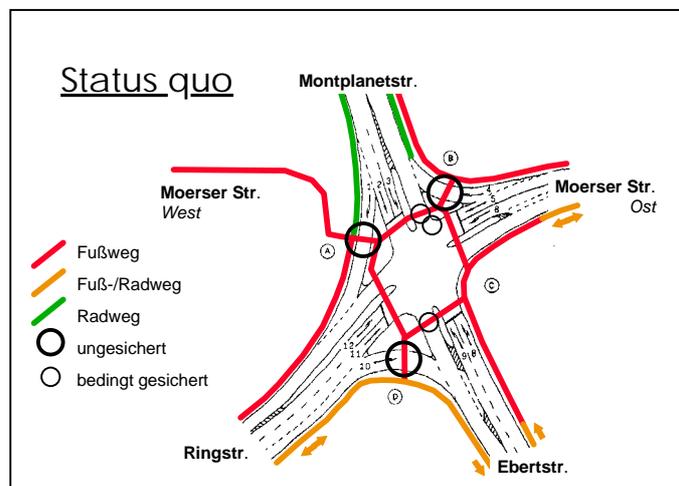
Selbst der Verkehrspavillon wirkt in dem städtebaulichen Zusammenhang eher versteckt. Hier wird eine Lösung vorgeschlagen, die eine Aufwertung dieser Kreuzung mit gleichwertiger Funktion aller angrenzenden Bereiche erzielt – insbesondere durch Aufhebung der starken Trennwirkung durch den motorisierten Kfz-Verkehr.

Die Umgestaltung der Kreuzung am Alten Rathaus war während der Bearbeitung des VEP Untersuchungsgegenstand eines vorgezogenen Gutachtens im Rahmen des VEP. Aus diesem Anlaß heraus sind die folgenden Ausführungen zum Kreisverkehr Altes Rathaus wesentlich detaillierter ausgearbeitet worden, als die anderen Maßnahmen.

Die im Status quo mit einer Lichtsignalanlage gesteuerte Kreuzung am Alten Rathaus ist verkehrstechnisch ausreichend leistungsfähig. Auch während der Spitzenstunden fließt der Verkehr weitgehend reibungslos.

Mängel sind hinsichtlich der Führung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erkennen. Die einseitigen Radwege an der Ringstraße sowie Moerser Straße und die beidseitigen Anlagen an der Montplanet sowie Ebertstraße enden jeweils vor der Kreuzung. Die Radfahrer müssen folglich im gefährlichen Kreuzungsbereich den Straßenraum benutzen oder die Räder über die Fußgängerfurten schieben.

Zusätzliche Schwierigkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr entstehen durch die „freien“ Rechtsabbiegestreifen, an denen Kfz teilweise mit hoher Geschwindigkeit die nicht signalgeregelten Furten passiert.



Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes am Alten Rathaus

Status quo-Belastungen

Sämtliche errechneten Wartezeiten liegen unterhalb der kritischen Schwelle von 30 Sekunden. Die kritischsten Werte werden auf der Montplanetstraße (22,7 Sek. / 95%-Rückstaulänge: 7 Pkw-E) erreicht.

Prognose 2010

Bei weiterhin ca. 1-2% jährlichem Verkehrswachstum wird das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt derartig ansteigen, dass die Leistungsfähigkeitsgrenze eines Kreisverkehrsplatzes innerhalb des Prognosezeitraumes bis zum Jahre 2010 überschritten wird.

Unter der Voraussetzung einer Realisierung des 1. BA der geplanten B 528 bis zur Friedrich-Heinrich-Allee wird das voraussichtliche Verkehrswachstum am Knotenpunkt allerdings mehr als kompensiert.

Daher ist davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit des betrachteten Knotenpunktes auch mittel- bis langfristig gewährleistet sein wird.

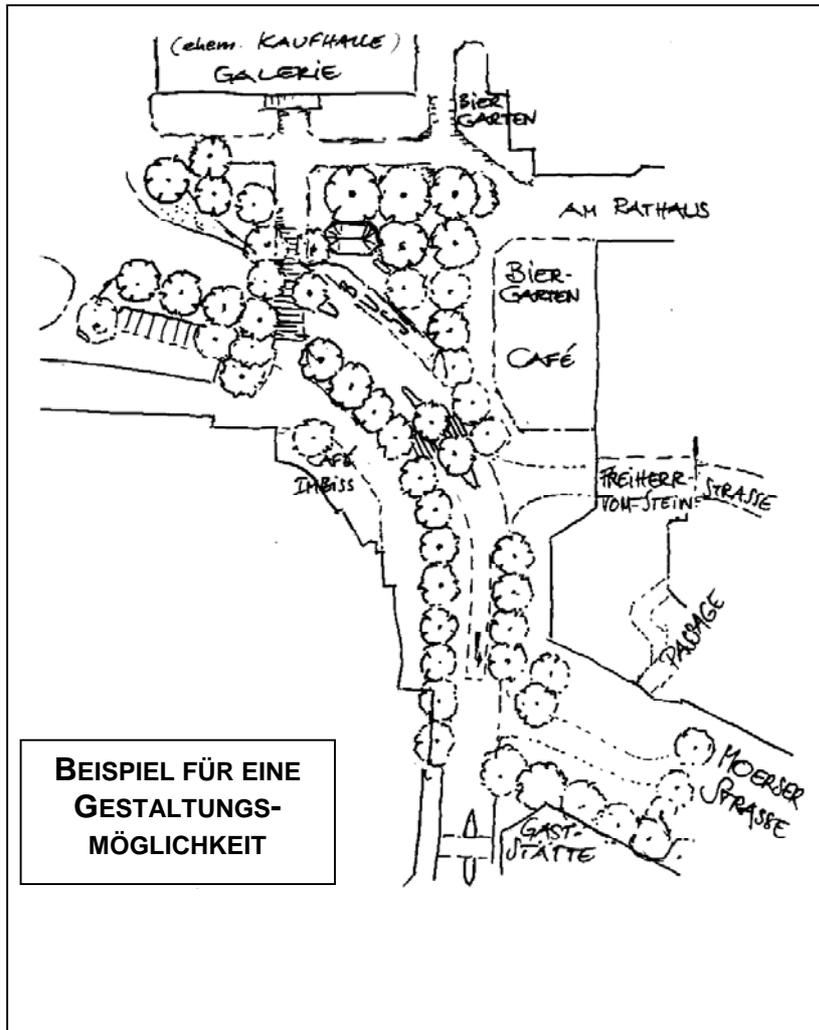
Moerser Straße im Bereich ehemalige Kaufhalle

Städtebaulich, gestalterischer Mangel:

Einer attraktiveren Gestaltung bedarf auch der **Bereich zwischen der Moerser Straße, Ringstraße und dem Kaufhauskomplex** im Nordwesten der Innenstadt.

Dieser vor allem durch eher breite Straßenführung geprägte Bereich wird schon heute auf seiner Ostseite als Platz mit Außengastronomie genutzt. Nach Fertigstellung der Galerie im ehemaligen Kaufhaus an der Nordseite wird zusätzlicher Querungsbedarf zu den schon bestehenden Achsen - Alte Moerser Straße und Am Rathaus - entstehen.

Neben einer deutlichen Hervorhebung der Furten für Fußgänger und Radfahrer, ggf. durch farblich abgesetzte Pflasterung und Baumtore, sollten einzelne Platzbereiche gestaltet werden:



1. Vorplatz zur Kaufhausgalerie mit Sitzmöglichkeiten und integrierter Bushaltestelle, z. B. auch mit Kiosk, Telefonzelle und Toilette.
2. Eingegrünter Platz für die Außengastronomie – auch eine Fassadenbegrünung würde den Eindruck des unverhältnismäßig wichtigen Baukörpers mildern.
3. “Eingangstor“ zur Moerser Straße mit attraktiver Platzgestaltung, gegebenenfalls Außengastronomie und Reduzierung der dominierenden Funktion als Parkplatz.

5.4.5 STRASSENZUG FERDINANTENSTRASSE - SCHULSTRASSE - HEINRICHSTRASSE - BENDSTEG

Ferdinantenstraße

Städtebaulich, gestalterischer Mangel:

Die Ferdinantenstraße zwischen Eyller Straße und Schulstraße ist als Nebenzentrum mit vorhandenem Geschäftsbesatz auch zur Versorgung und zum Aufenthalt bestimmt. Durch die Einbahnstraßenregelung in diesem Abschnitt der Ferdinantenstraße und der parallel verlaufenden Schulstraße konnte bereits ein Teil der Kfz-Problematik beseitigt werden. Dennoch bestehen Konflikte zwischen dem fließenden Verkehr und den querenden Fußgängern sowie Beeinträchtigungen des Einkaufs- und Aufenthaltsverkehrs. Vor allem entspricht die Straßengestaltung in keiner Weise der Funktion einer Einkaufsstraße.

Lösungsvorschlag:

Die Ferdinantenstraße sollte im Abschnitt zwischen der Eyller Straße und der Schulstraße eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von zur Zeit Tempo 50 auf mindestens 30 km/h erhalten, in einem weiteren Ausbauschnitt sollte dieser Streckenabschnitt eventuell zum verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden.

Eine sinnvolle Kombination der Maßnahmen ergibt sich im Zusammenhang mit der bereits vorgeschlagenen Lösung der Knotenpunktumgestaltung mit der Eyller Straße zum Kreisverkehr.

Heinrichstraße-Schulstraße

Funktionaler Mangel:

Der Straßenzug Heinrichstraße-Schulstraße wird heute als Durchgangsstraße zwischen den südwestlichen Wohngebieten und der Innenstadt genutzt. Wie bereits im Verkehrsgutachten Gestfeld/Geisbruch durch den KVR (1991) festgestellt wurde, ist der Verkehr auf die leistungsfähigen Hauptstraßen zu lenken und die Schulstraße – Heinrichstraße sowie der Bendsteg vom Durchgangsverkehr weitgehend zu befreien.

Lösungsvorschlag:

Da der Straßenzug Schulstraße –Heinrichstraße eine Verbindungsfunktion für das nördliche Gestfeld zur Innenstadt hat, werden sich bei massiven Eingriffen auf der Schulstraße-Heinrichstraße die Quell- Zielverkehre aus dem Wohngebiet auf andere, ebenfalls sensible Wohnstraßen verlagern. Dies wurde bereits im oben erwähnten Verkehrsgutachten festgestellt.

Aus diesem Grund ist die Temporeduzierung in Abhängigkeit von den prognostizierten Verkehrsverlagerungen in Zusammenhang mit der geplanten Straßenbaumaßnahme B 528 zu sehen

Bendsteg

funktionaler Mangel:

Der Bendsteg zwischen Heinrichstraße und Friedrich-Heinrich-Allee wird vor allem von Berufspendlern aus den westlichen Wohngebieten zu den Gewerbegebieten und der Zeche genutzt. Zur Zeit darf auf dem Bendsteg Tempo 50 km/h gefahren werden. Die Funktion des Bendsteg als angebaute Wohnstraße ist dadurch nicht gewährleistet und sollte durch Netzmaßnahmen wiederhergestellt werden.

Lösungsvorschlag:

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte im gesamten Straßenverlauf auf 30 km/h reduziert werden.

Nach Fertigstellung der B 528 bis zur B 510 und die Verlängerung der Sudermannstraße bis zur Eyller Straße ist die heutige Durchgangsfunktion von Schulstraße-Heinrichstraße einerseits sowie Schulstraße-Bendsteg andererseits für einen Teil der Verkehre nicht mehr notwendig. So werden die Durchgangsverkehre aus dem Geisbruch die Strecke Schul-Heinrichstraße und Moerser Straße zum Autobahnananschluß Kamp-Lintfort entfallen. Damit werden sich weitere Entlastungswirkungen auf den genannten Straßen ergeben.

5.4.6 KONRADSTRASSE

Funktionaler Mangel:

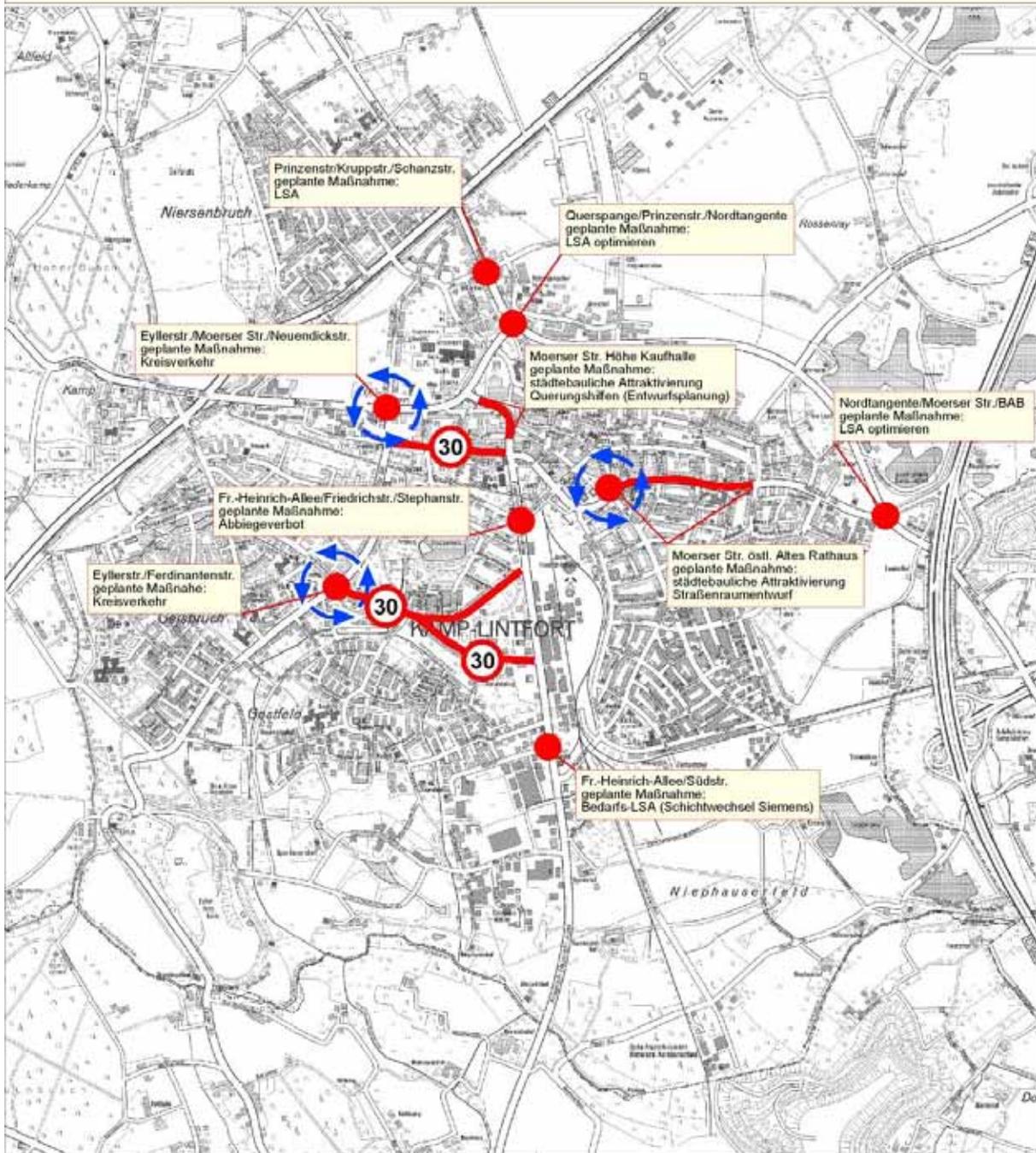
Die Konradstraße zwischen Eyllerstraße und Friedrich-Heinrich-Allee wird gerne als Schleichweg von den westlichen Siedlungsbereichen zur Innenstadt genutzt. Dieser Durchgangsverkehr widerspricht dem Charakter der Straße als angebaute Wohnstraße mit geringem Querschnitt.

Lösungsvorschlag:

Erhöhung der Widerstände im Straßenverlauf durch Einbau von Engstellen und Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h.

VEP Kamp-Lintfort

Maßnahmenplan MIV - Vorbehaltsnetz Kamp-Lintfort -





6 RADVERKEHR

6.1	Das Fahrrad und seine Bedeutung als Verkehrsmittel.....	60
6.2	Anforderungen an ein Radverkehrsnetz.....	61
6.2.1	Richtschnur für die Qualität des Radverkehrsnetzes	61
6.2.2	Richtlinien, Empfehlungen	64
6.2.3	Bestandteile / Funktionen eines Radverkehrsnetzes	64
6.2.4	Abstellanlagen	65
6.2.5	Verknüpfungen mit anderen Verkehrssystemen.....	65
6.2.6	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.....	65
6.2.7	Gegenstand und Auswirkungen der novellierten Straßenverkehrsordnung..	65
6.3	Radverkehr in Kamp-Lintfort	66
6.3.1	Bedeutung des Radverkehrs in Kamp-Lintfort	66
6.3.2	Bestandsaufnahme zum Radverkehrsnetz	67
6.3.3	Wichtige Bausteine im Radverkehrskonzept	71
6.3.4	Mängelanalyse.....	79
6.3.5	Maßnahmen.....	82
6.4	Prioritätenliste.....	111
6.5	Szenarien.....	114
6.5.1	Szenario „Trend“	114
6.5.2	Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“	114



6 RADVERKEHR

6.1 DAS FAHRRAD UND SEINE BEDEUTUNG ALS VERKEHRSMITTEL

Zur Lösung der mit dem Verkehr verbundenen Probleme kann der Radverkehr in den Städten einen wichtigen Beitrag leisten. Der Radverkehr hat ein deutlich höheres Potenzial als sein derzeitiger Anteil am Gesamtpersonenverkehr, sowohl an den Wegen wie auch an der Verkehrsleistung.

Deutliche Veränderungen können sich aus der Verlagerung kurzer Pkw-Fahrten auf das Fahrrad ergeben. In den alten Ländern waren 1989 (Kontiv¹) z. B. 13,8% aller Pkw-Fahrten bis zu 1 km und über 63,4% aller Pkw-Fahrten bis zu 5 km lang. Über die Hälfte aller Fahrten liegt mit bis zu 3 km Länge im Bereich durchschnittlicher Radfahrdistanzen.

Diese im Ersten Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998 belegten Daten werden auch durch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung in Kamp-Lintfort bestätigt. Als Ursache für die Nutzung des Pkw werden unter anderem fehlende, unsichere und unkomfortable „Radwege“ immer wieder genannt. Es ist sinnvoll, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung daran zu arbeiten, dass derartige Beweggründe die Verkehrsmittelwahl nicht nachhaltig beeinflussen.

Das Fahrrad ist ein sozial- und umweltverträgliches Verkehrsmittel, das gleichzeitig auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sehr vorteilhaft zu beurteilen ist. Es ist insbesondere im Stadtverkehr hochgradig leistungsfähig, weil relativ schnell und wendig. Durch die Möglichkeit des „Parkens vor der Ladentür“ wird die Erreichbarkeit des traditionellen kleinteiligen Einzelhandels gewährleistet.

Da das Fahrrad auf ideale Weise auch zur Stadtverträglichkeit des Verkehr beiträgt (u.a. flächensparendes Parken, keine Geräusch- und Abgasemissionen), ist die Förderung des Fahrradverkehrs im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes für Kamp-Lintfort ein zentrales Anliegen.

Eine Voraussetzung für eine Zunahme der Fahrradnutzung ist die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Verkehrsmitteln. Es müssen deshalb sowohl in puncto Sicherheit als auch in Bezug auf Komfort und Reisegeschwindigkeit attraktive Bedingungen für den Fahrradverkehr geschaffen werden. Es ist anzustreben, in Kamp-Lintfort eine Infrastruktur zu schaffen, die direkte und komfortable Fahrten mit dem Fahrrad ermöglicht, in einer attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Verkehrsumgebung.

¹ Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten, EMNID-Institut Bielefeld im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr 1989



Diese Zielsetzung ist nicht Selbstzweck, vielmehr trägt eine derart gestaltetes Radverkehrsnetz insgesamt zu sicheren, leistungsfähigen Verkehrsabläufen bei, da Konflikte mit dem Fußgänger- und Autoverkehr reduziert bzw. verhindert werden.

Als Richtschnur für ein attraktives Radverkehrsnetz können die im folgenden Anforderungskatalog (Kapitel 6.2.1) definierten Standards dienen. Mindestens sind jedoch gemäß jeweils aktueller Straßenverkehrsordnung gültigen Mindeststandards (Kapitel 6.2.2) zu berücksichtigen.

6.2 ANFORDERUNGEN AN EIN RADVERKEHRSNETZ

6.2.1 RICHTSCHRUR FÜR DIE QUALITÄT DES RADVERKEHRSNETZES²

Im Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort werden die bestehenden Bedingungen für den Radverkehr analysiert, Mängel und Defizite aufgedeckt und letztlich Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs dargestellt. Sowohl die Bewertung des Bestands als auch die Prüfung von Radverkehrsanlagen, die in Zukunft angelegt werden, sollen auf der Grundlage allgemein nachvollziehbarer Kriterien geschehen. Deshalb werden in diesem Abschnitt zunächst fünf Qualitätsmerkmale definiert und erläutert. Der interessierte Laie wie auch der Fachmann kann durch die Offenlegung der Qualitätsmerkmale sowie der zugehörigen Messparameter die Arbeitsweise nachvollziehen. Für die Umsetzungsphase des VEP Kamp-Lintfort wird der Politik und Verwaltung außerdem ein Handwerkszeug zur Qualitätskontrolle an die Hand gegeben.

Die fünf Qualitätsmerkmale:

- a) Netzzusammenhang Die Infrastruktur stellt eine zusammenhängende Gesamtheit dar und erschließt alle Quellen und Ziele von Radfahrern.
- b) Direktheit Die Radverkehrsinfrastruktur bietet dem Radfahrer immer eine möglichst direkte Route (Umwege bleiben auf ein Minimum beschränkt).
- c) Attraktivität Die Radverkehrsinfrastruktur ist derart gestaltet und in die Umgebung eingepasst, dass Radfahren attraktiv ist.
- d) Sicherheit Die Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet die Verkehrssicherheit von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern
- e) Komfort Die Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht einen zügigen und komfortablen Verkehrsfluss des Radverkehrs

² Methodik Kap. 6.2.1 entnommen aus: Radverkehrsplanung von A-Z, Institut für Normung und Forschung im Erd-, Wasser- und Straßenbau und in der Verkehrstechnik – Niederlande, 1994

Qualitätsmerkmal „Netzzusammenhang“

Das Qualitätsmerkmal „Netzzusammenhang“ umfasst alle Forderungen in Verbindung mit der Notwendigkeit, ein Ziel zu erreichen. Auf Netzebene bedeutet dies, dass es Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs geben muss. Es sollte zwischen wichtigen Quellen und Zielen mindestens zwei Verbindungen geben, davon eine sozial sichere. Mit „sozialer Sicherheit“ ist gemeint, dass Radfahrer einen Weg ohne Angst vor Überfällen, „Pöbeleien“ oder ähnliche Angstfaktoren benutzen können. Auf der Ebene der Verbindungen und der Radverkehrsanlagen muss der Radfahrer innerhalb des Radverkehrsnetzes den Weg finden und auch die dahinterstehende Logik begreifen können. Um das Qualitätsmerkmal „Netzzusammenhang“ messbar zu machen, werden in der folgenden Tabelle einige Prüfparameter dargestellt.

Kriterium	Parameter	Grenzwert			
		Netz	Strecken mit ...	Sammelfunktion	Erschließungsfunktion
			Verbindungsfunktion		
Auffindbarkeit	Wegweisung bei selbständig geführten Routen	--	möglichst durchgängige Beschilderung	--	--
	Vorhandensein von Stadt(teil)plänen	am Eingang zum bebauten Gebiet	--	bei jeder Zufahrt zum Stadtteil	--
	Lesbarkeit von Straßenschildern	--	--	bei Neuaufstellung berücksichtigen	bei der Neuaufstellung berücksichtigen
Freiheit der Routenwahl	Zahl der in der Länge gleichwertigen Routen	mindestens zwei, davon eine sozial sichere	mindestens zwei, davon eine sozial sichere	mindestens zwei, davon eine sozial sichere	100-150 m Abstand zwischen zwei parallelen gleichwertigen Verbindungen

-- = nicht zutreffend

Qualitätsmerkmal „Direktheit“

Wenn die Reisezeit mit dem Fahrrad deutlich länger ist als mit dem Auto, ist dies ein triftiger Grund dafür, das Auto zu nutzen und das Fahrrad stehen lassen. Andererseits scheinen viele Autofahrer bereit zu sein, für kurze Wege aufs Rad zu steigen, wenn das Zweirad schneller und praktischer ist. Alle Faktoren, die die Reisezeit beeinflussen, sind zusammengefasst unter dem Qualitätsmerkmal „Direktheit“. Kriterien hierfür sind Entwurfsgeschwindigkeit (Verzicht auf kleine Radien bei der Streckenführung), Verzögerung (z.B. Wartezeiten an Ampeln) und Umweglänge (z.B. durch Einbahnstraßen).

Qualitätsmerkmal „Attraktivität“

Das Verhalten von Radfahrern wird durch viele Faktoren bestimmt. Bei jedem Individuum können diese Faktoren jedoch eine sehr unterschiedliche Bedeutung für die Entscheidung haben, ob sie radfahren oder nicht und auch bei der Wahl der Route. Bestimmte Aspekte des Radfahrens können sogar durch die eine Person positiv und durch jemand anders negativ beurteilt werden. In dem Qualitätsmerkmal „Attraktivität“ sind die psychologischen Faktoren zusammengefasst, die normalerweise mit Ausdrücken wie ‘Erlebnis’ umschrieben werden.



Kriterium	Parameter	Grenzwert			
		Netz	Strecken mit ...		
			Verbindungsfunktion	Sammelfunktion	Erschließungsfunktion
Sichtbarkeit	horizontale Beleuchtungsstärke aufgrund der Straßenbeleuchtung	--	7 lx / m ²	7 lx / m ²	--
Übersichtlichkeit	Form der Bepflanzung	--	ausreichende Sichtweite entsprechend der Entwurfsgeschwindigkeit	Vermeidung von Sichtbehinderungen	Vermeidung von Sichtbehinderungen
Sicherheit im öffentlichen Raum	Zahl der Diebstahlanzeigen und Fahrradbeschädigungen (Vandalismus)	minimieren	--	--	--
	Anteil der Opfer von Fahrraddiebstählen	minimieren	--	--	--
	Vorhandensein von Wohnbebauung	--	auf 50% der Streckenlänge	auf 50% der Streckenlänge	auf 75 % der Streckenlänge

-- = nicht zutreffend

Qualitätsmerkmal „Verkehrssicherheit“

In der Planungsphase ist es schwierig, die Auswirkungen einer Maßnahme auf die Verkehrssicherheit zu beurteilen. Radverkehrsanlagen sollten entsprechend der in jeweils aktuellen Richtlinien formulierten Standards sowie gemäß der Straßenverkehrsordnung konzipiert werden, um ein größtmögliches Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Qualitätsmerkmal „Komfort“

Unter das Qualitätsmerkmal „Komfort“ fallen alle Faktoren, die mit Behinderungen und Verzögerungen zu tun haben, verursacht durch Problempunkte und/oder Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur, durch die der Radfahrer zusätzliche physische Leistungen bringen muss.

Das Qualitätsmerkmal „Komfort“ ergibt sich aus der wissenschaftlichen Erkenntnis, dass sowohl bei hoher als auch bei unregelmäßiger Belastung (dazu gehören auch anhalten und wieder anfahren) Radfahren weniger angenehm wird. Auch Vibrationen z.B. durch Unebenheiten, Wurzelaufrüche u.a. machen Radfahren weniger erfreulich.

Nachfolgend eine Auswahl objektiv nachvollziehbarer Qualitätskriterien:

Kriterium	Parameter	Grenzwert			
		Netz	Strecken mit ...		
			Verbindungsfunktion	Sammelfunktion	Erschließungsfunktion
Ebenheit	Textur, Ebenheit in Quer-/Längsrichtung	--	Bei Anlage keine Unebenheiten	Bei Anlage keine Unebenheiten	Bei Anlage keine Unebenheiten
Verkehrsbehinderungen	Wahrscheinlichkeit, dass das Zusammentreffen mit einem anderen Verkehrsteilnehmer die Fahrt beeinträchtigt	--	minimieren	minimieren	minimieren

-- = nicht zutreffend

6.2.2 RICHTLINIEN, EMPFEHLUNGEN

Generelle Ziele und Grundsätze bei der Planung, der Konzeption sowie dem Bau und Betrieb von Radverkehrsnetzen sind in den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 95** (herausgegeben von der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV*, Köln) beschrieben. Demnach sollen Einrichtungen für den Radverkehr das Radfahren in einem geschlossenen Netz flächendeckend sicher und attraktiv machen. Es sind Radverkehrsführungen zu schaffen, die von den Radfahrern zügig und möglichst umweg- und störungsfrei befahren werden können. Um den Radverkehr zu fördern und eine zufriedenstellende Akzeptanz von Radverkehrsführungen zu erreichen, ist eine gezielte Angebotsplanung erforderlich, die sich stärker als bisher an den Bedürfnissen und Wünschen der unterschiedlichen (potenziellen) Radfahrerguppen orientiert.

Weitere Anforderungen für die Planung und Konzeption von Radverkehrsnetzen finden sich u.a. in:

- **StVO** (Straßenverkehrsordnung),
- **VwV-StVO** (Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung) und
- **ERA 95** (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Ausgabe 1995).

Als Grundstein eines Radverkehrskonzeptes sind sicherlich die Fahrwege bzw. das Radverkehrsnetz, also eigene Wege, Spuren oder Fahrstreifen zu bezeichnen. Neben einer geeigneten Wahl der Art der Radverkehrsanlage ist die Kontinuität der Führung von elementarer Bedeutung. Durchgehende bzw. „durchgehend empfundene“ Wege vom Quell- bis zum Zielort einer Verbindung werden vom Radfahrer als wesentlich attraktiver, sicherer und komfortabler bewertet und entsprechend stärker nachgefragt als abschnittsweise Führungen bzw. Berechtigungen. Bei einer gesamten Radverkehrskonzeption gilt es jedoch neben dem eigentlichen Strecken- und Wegenetz die gesamte Infrastruktur des Fahrradverkehrs zu beachten, die in vier Bereiche aufgeteilt werden kann.

6.2.3 BESTANDTEILE / FUNKTIONEN EINES RADVERKEHRSNETZES

- *Netzfunktionen* (Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit durch direkte Führung, hohe Freizeit- und Erlebnisqualität, Bündelung verschiedener Fahrtzwecke)
- *Strecken und Wege nach dem Misch- und Separationsprinzip* (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrbahnbenutzung, gemeinsamer Geh- und Radweg, Fahrradstraße, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung)
- *Kreuzungen und Einmündungen* (direkte und indirekte Linksabbiegerführung, aufgeweiteter Aufstellstreifen, Radfahrschleusen, Abbiegestreifen, Furten, Aufpflasterungen und Markierungen)

6.2.4 ABSTELLANLAGEN



- Ausbau (ggf. mit Beleuchtung, Überdachung) am Wohnstandort
- im Straßenraum und an öffentlichen sowie privaten Einrichtungen (Zielpunkte in der Kommune)
- an Haltestellen des ÖPNV

6.2.5 VERKNÜPFUNGEN MIT ANDEREN VERKEHRSSYSTEMEN

- Rad und Bus
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

6.2.6 MARKETING UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- Information/Beteiligung der Bevölkerung im Planungsstadium neuer Konzeptionen
- Wegweisung zur besseren Orientierung und Werbung für das Radverkehrssystem
- „Vermarktung“ des Radverkehrsnetzes samt zugehöriger Infrastruktur (theoretisch könnte bereits heute jedes an Wege oder Straßen angeschlossene Ziel mittels Radverkehr erschlossen werden) durch Öffentlichkeitsarbeit
- Förderung eines umweltbewussten Verhaltens bei der Verkehrsmittelwahl (dem potenziellen Radfahrer müssen die Vorteile dieses Verkehrsmittels verdeutlicht werden)

6.2.7 GEGENSTAND UND AUSWIRKUNGEN DER NOVELLIERTEN STRASSENVERKEHRSORDNUNG

Seit dem 1. September 1997 ist die „24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (StVO-Novelle 1997) in Kraft gesetzt. Die Bestandteile von Radverkehrsnetzen an Strecken und Kreuzungen bzw. Einmündungen sind mit der StVO-Novelle und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) nahezu vollständig mit neuen Regelungen belegt. Mit der Novelle der StVO wurde dem Fahrradverkehr ein höherer Stellenwert in den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften eingeräumt. Die ausdrückliche Zielsetzung der StVO-Änderung ist die Förderung des Radverkehrs.

Die den Radverkehr betreffenden Änderungen der Straßenverkehrsordnung und die zugehörigen Ausführungen in den Verwaltungsvorschriften StVO erzeugen infolge der notwendigen Analyse und ggf. neuen Konzeptionen des kommunalen Radverkehrsnetzes Handlungsbedarf im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes. Es muss u.a. die StVO-Konformität des Kamp-Lintforter Radverkehrsnetzes geprüft werden. Die wichtigsten Neuerungen der StVO sind im einzelnen dem Anhang zu entnehmen.

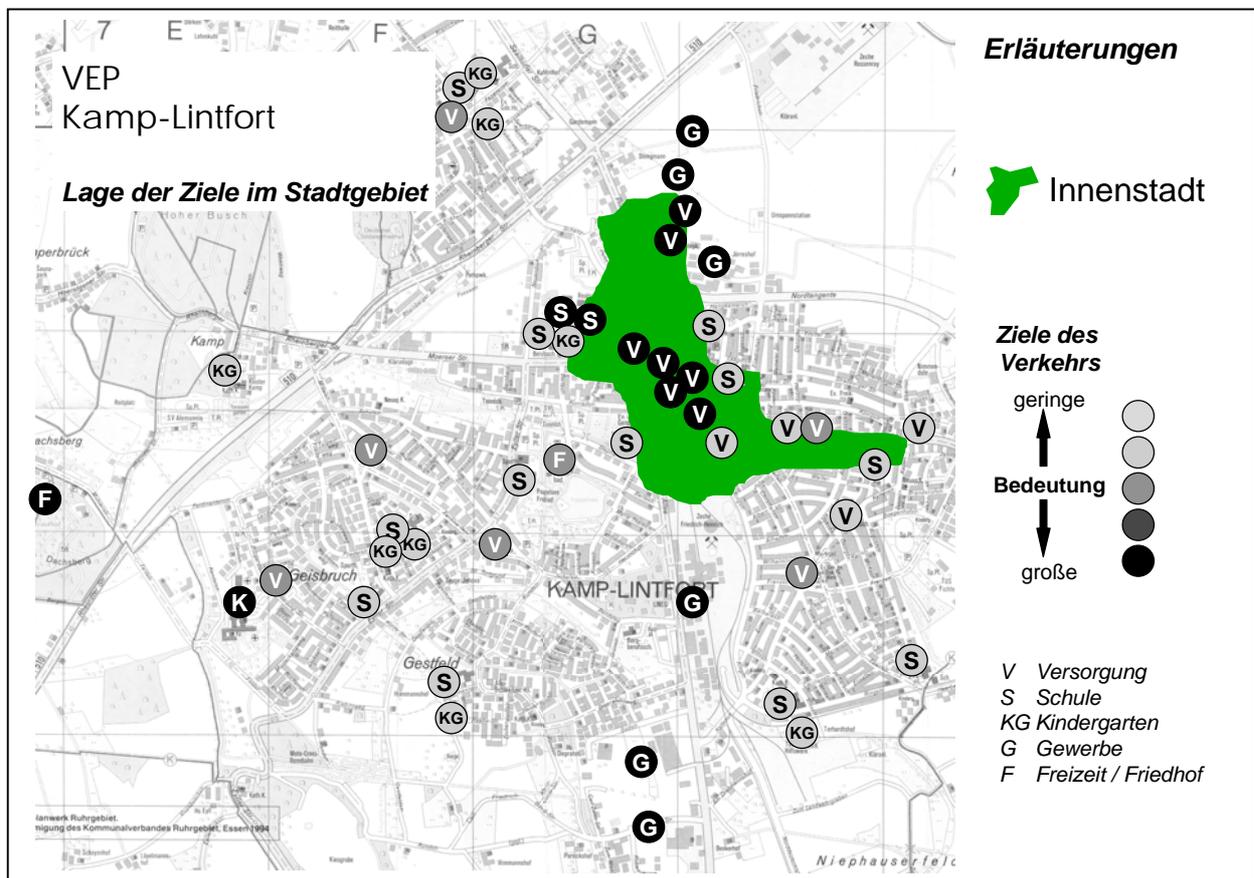
6.3 RADVERKEHR IN KAMP-LINTFORT

6.3.1 BEDEUTUNG DES RADVERKEHRS IN KAMP-LINTFORT

Das Fahrrad hat in Kamp-Lintfort traditionell eine relativ hohe Bedeutung. Diese Bedeutung spiegelt sich in dem Modal Split von 12 Prozent wieder.

- Die Innenstadt ist auf kurzen Wegen aus den größeren Ortsteilen erreichbar. 71 Prozent der Bevölkerung wohnen in einem für das Fahrrad idealen Einzugsbereich von 2 km Luftlinie.
- Die Topographie im weitgehend flachen Stadtgebiet spricht ebenfalls für das Fahrrad.

Die Anordnung der wesentlichen Quellen und Ziele des Verkehrs ist der nachfolgenden Karte zu entnehmen.



6.3.2 BESTANDSAUFNAHME ZUM RADVERKEHRSNETZ

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind der Karte auf der folgenden Seite zu entnehmen.

Bei der Bestandsaufnahme der Fahrradinfrastruktur wird zwischen verschiedenen Radverkehrsanlagen-Typen unterschieden. Diese in der Legende der Karte verwendeten Begriffe werden im folgenden erläutert.

Radwege (Zeichen 237, 241 StVO) im bebauten Bereich

Die bauliche Trennung ist in Kamp-Lintfort in der Regel durch Hochbord oder Grünstreifen gewährleistet.

Qualitätsmerkmale für Radwege sind die Breite, der Fahrbelag sowie die Führung der Radwege an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.

Durch die Separation des Radverkehrs sind insbesondere Einrichtungs-Radwege im Streckenverlauf sehr sicher. Ein großes Sicherheitsrisiko zwischen Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr liegt an Kreuzungen und Grundstückszufahrten. Die Führung des Radverkehrs sowie die häufig mangelhafte bauliche Ausführung an diesen Stellen hat außerdem starke Einbußen am Komfort zur Folge.

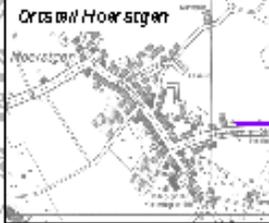
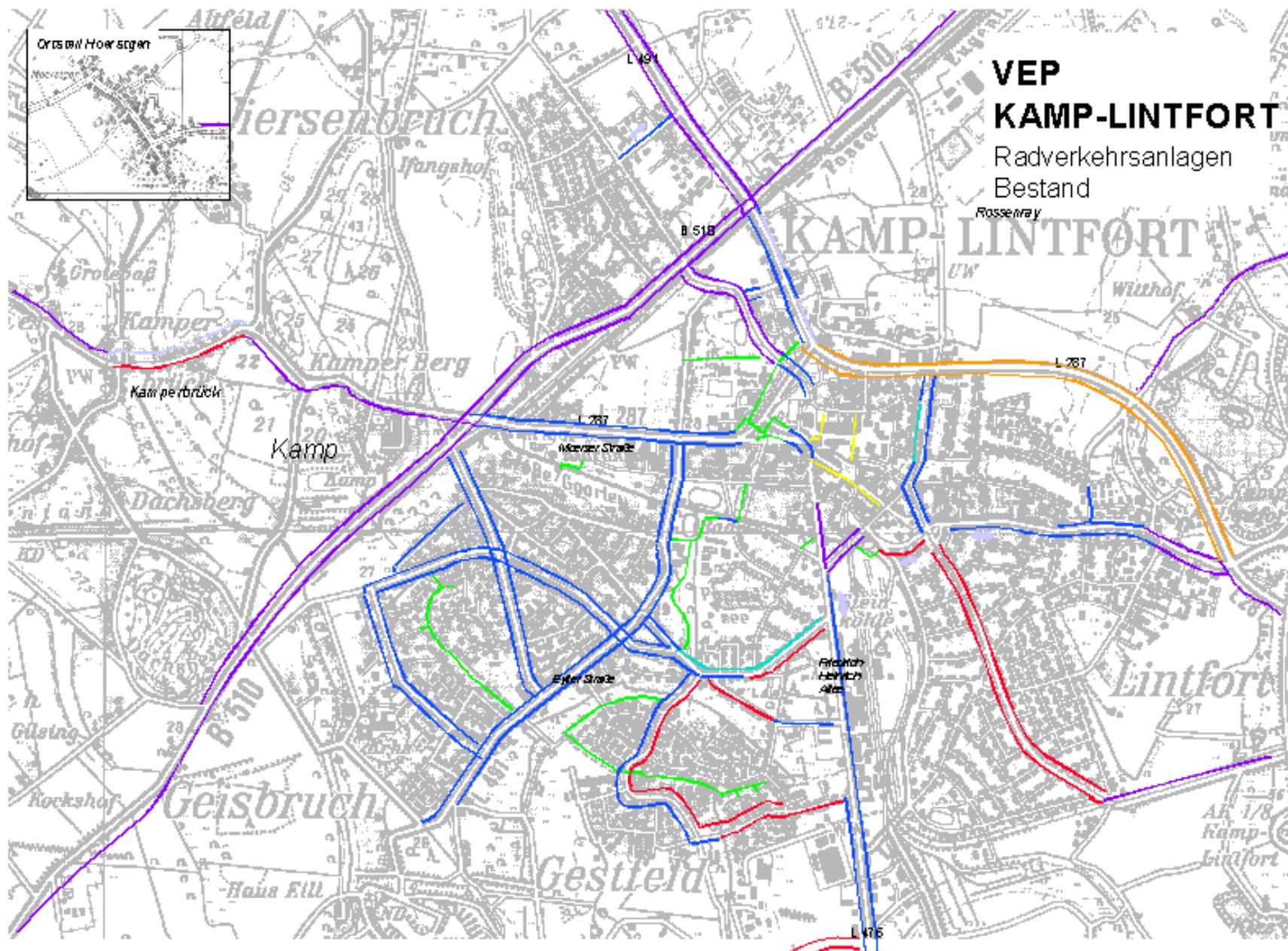


Radfahrstreifen:

Ein Radfahrstreifen ist ein durch eine Linie abgetrennter Teil der Straße entlang der Fahrbahn, der mit Zeichen 237 StVO „Sonderweg für Radfahrer“ beschildert wird. Radfahrstreifen sind ein kostengünstiges Instrument zur Schaffung einer Radverkehrsanlage, da Tiefbauarbeiten weitgehend vermieden werden können und sich die erforderlichen Maßnahmen auf Markierungsarbeiten beschränken. Gleichzeitig bieten Radfahrstreifen dem Radverkehr einen hohen Komfort bei hoher Sicherheit. Insbesondere die Knotenpunkten und Grundstückszufahrten entfallen als Gefahrpunkte im Vergleich zum Bordsteinradweg. Nachteilig wirkt sich bei Radfahrstreifen das häufige Zuparken durch Kfz aus.

Schutzstreifen:

Als weitere Möglichkeit der Anlage von Wegen für den Radverkehr wurde die StVO um den Schutzstreifen ergänzt. Der Schutzstreifen laut StVO ist in seiner Entwicklung abgeleitet aus der ERA 95, wo er als „Angebotsstreifen“ bezeichnet wird. Der Schutzstreifen wird auf der Fahrbahn mit einer gestrichelten Leitlinie (Zeichen 340g) abmarkiert und darf auch von anderen Fahrzeugen benutzt werden, wobei eine Gefährdung von Radfahrern ausgeschlossen sein muß. Durch die Leitlinie wird die Fahrbahn in Fahrstreifen und Schutzstreifen unterteilt, die auch zu asymmetrischen Fahrbahnaufteilungen führen dürfen.



Altfeld

Hiersenbruch

Ifangshof

Kamper

Kamper Berg

Kamperbrücke

Kamp

Dachsberg

Eyer Straße

Alte Kirche
Heinrich
Alten

Geisbruch

Gestfeld

Lintfort

AK 1/8
Kamp-
Lintfort

L 491

B 510

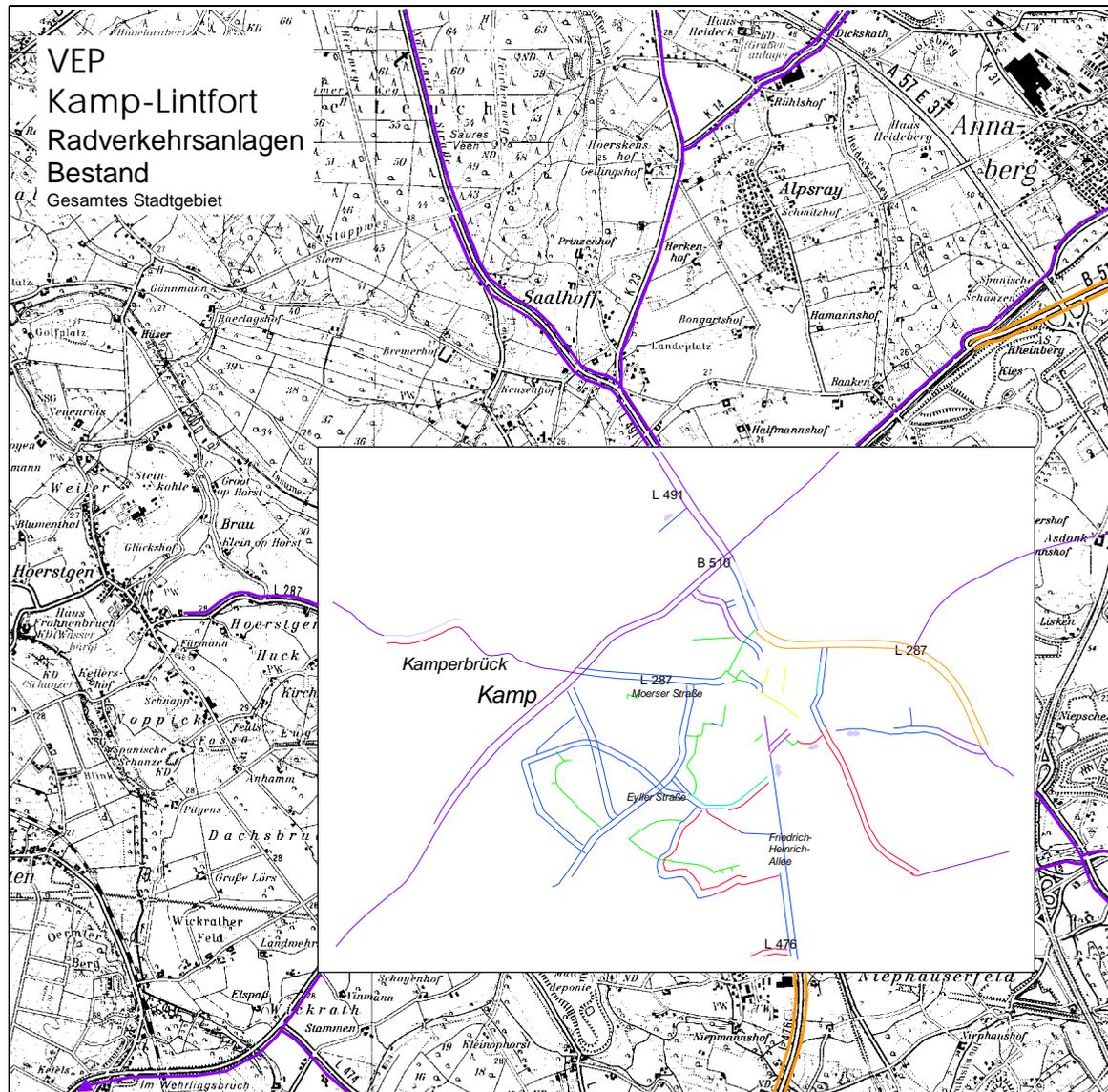
Roseneray

L 287

L 287

Meyer Straße

L 476



Die VwV-StVO stellen einige Bedingungen bei der Einrichtung von Schutzstreifen:

- Die Anlage eines (benutzungspflichtigen) Radweges oder eines Radfahrstreifens ist nicht möglich.
- Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite muß bei der Anlage **beidseitiger** Schutzstreifen mindestens 7,00 bis 8,50 Meter betragen. Daraus folgt, daß bei einseitiger Anlage des Schutzstreifens auch geringere Fahrbahnbreiten unter 7,00 Metern ausreichen.
- Die Breite des Schutzstreifens wird mit mindestens 1,25 Metern angegeben.
- Bei Fahrbahnverengungen, beispielsweise infolge einer Mittelinsel, kann der Schutzstreifen bei einer restlichen Fahrstreifenbreite von mindestens 2,00 bis 2,25 Metern durchgezogen werden. Die gesamte Fahrbahnbreite des Fahr- und Schutzstreifens ist dann auch für den Kfz-Verkehr ausreichend.
- Die Möglichkeit der Einrichtung von Schutzstreifen in Knotenpunktzufahrten wird in den VwV-StVO nicht ausgeschlossen.
- Die Kfz-Verkehrsbelastung wird mit **in der Regel** bis zu 10.000 Kfz/ 24 Stunden und einem maximalen Schwerverkehrsanteil von 5 % (500 Lkw/24 Stunden) angegeben. Daraus läßt sich ableiten, daß auch bei höherer Belastung die Einrichtung eines Schutzstreifens möglich wäre.

Fuß- und Radwege im unbebauten Bereich:

Kombinierte Fuß- und Radwege (Zeichen 240 StVO) sind im bebauten und unbebauten Bereich unterschiedlich zu beurteilen. Da erfahrungsgemäß die Fußgängerdichte im unbebauten Bereich geringer ist, sind Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer weitgehend auszuschliessen. Im bebauten Bereich sind kombinierte Fuß- und Radwege nur bei geringer Fußgängerdichte möglich.



Selbständig geführte Radwege

Unabhängig von Straßen trassierte Radwege bieten den Vorteil einer vom motorisierten Verkehr ungestörten Fahrt. Hinsichtlich der Sicherheit bestehen Bedenken, da auf diesen Wege eine ausreichende soziale Kontrolle meist nicht gegeben ist. Daher eignen sich Routen, in deren Verlauf selbständig geführte Radwege liegen, nur als Alternativroute. Das heißt, es sollte dem Radverkehr eine zweite Verbindung zum Ziel zur Verfügung stehen, die dem Nutzer eine gute soziale Sicherheit vermittelt. Ansonsten kann es passieren, dass die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel aus Sicherheitserwägungen ausscheidet („Meine Tochter fahre ich lieber zum Sportverein, als dass ich sie einer solchen Gefahr aussetze“).

Fußgängerweg (Radfahrer frei)

Die Beschilderung eines Gehweges mit dieser Schilderkombination ermöglicht Radfahrern die Nutzung des Gehweges unter besonderer Rücksichtnahme auf den Fußgänger. Radwege, die den Mindestanforderungen der StVO nicht entsprechen, können auf diese Weise beschildert werden. Sie bleiben somit den unsicheren Radfahrern als „Rückzugsraum“ erhalten.



Mehrzweckstreifen (befestigte Seitenstreifen)

Als Bestandteil des Radverkehrsnetzes können befestigte Seitenstreifen (auch Mehrzweckstreifen genannt) gewertet werden, wenn sie in der Regel frei sind, d.h. nur gelegentlich z.B. als Pannestreifen genutzt werden. Ist das der Fall, so können Radfahrer den Mehrzweckstreifen relativ gut, komfortabel und sicher nutzen.

6.3.3 WICHTIGE BAUSTEINE IM RADVERKEHRSKONZEPT

Auf Grundlage der in Kapitel 6.2 definierten Anforderungen an ein Radverkehrsnetz soll das vorhandene System (Kapitel 6.3.2) optimal erweitert und die Qualität der Netzelemente (Strecken, Knoten u.a.) nachhaltig gesichert werden.

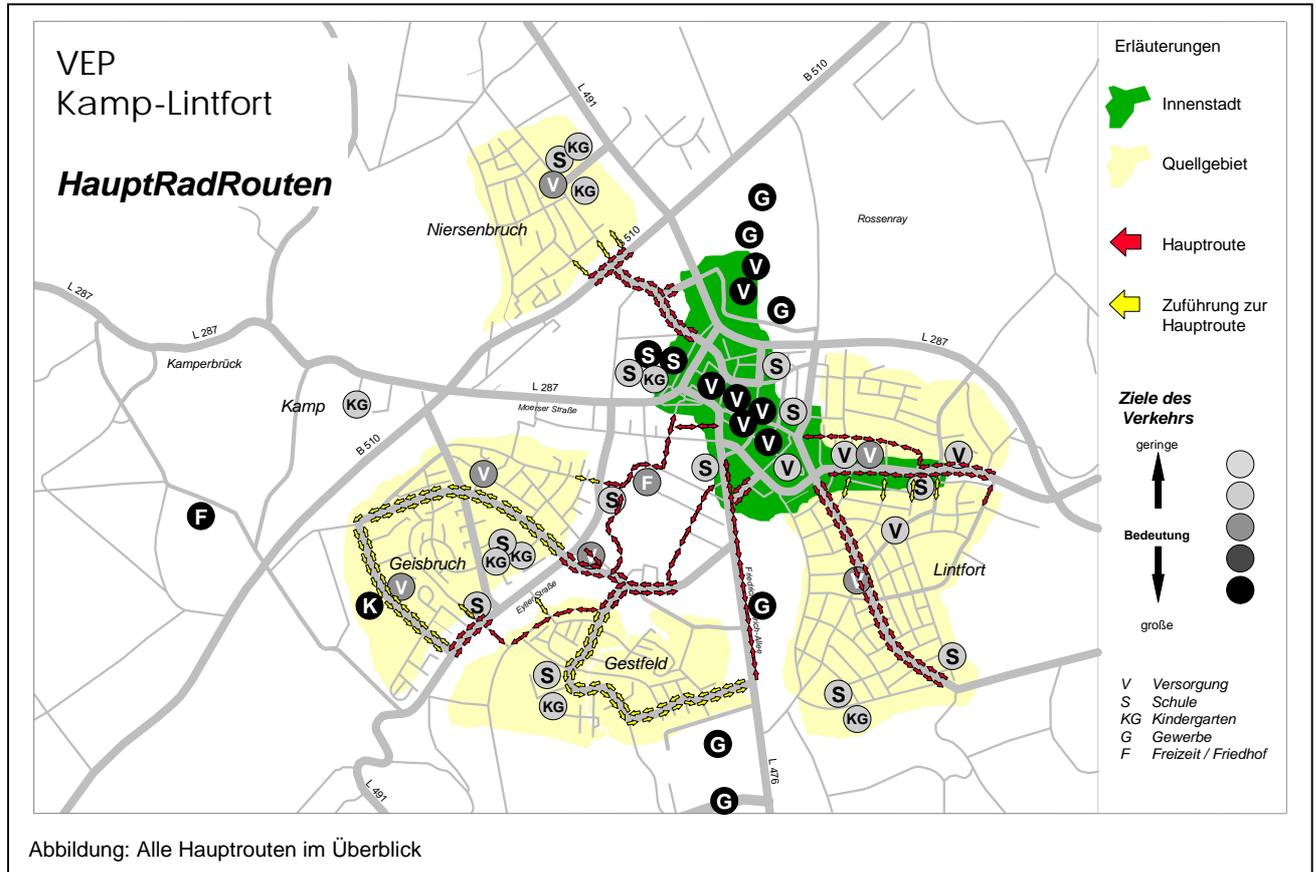
Die flächendeckende Bearbeitung von Netzlücken, Gefahrstellen und anderen Problempunkten ist durch die vollständige Bestandsaufnahme und Mängelanalyse gewährleistet.

Für die Definition von Schwerpunkten bei Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur sowie bei der Einordnung in die Prioritätenreihung sind jedoch Grundlagen zu schaffen.

Aus diesem Grunde werden nachfolgend Haupttrouten (Kapitel 6.3.3) definiert, Ideen für eine sogenannte „Lintforter Runde“ (Kapitel 6.3.3) sowie übergeordnete Planungen dargestellt. Diese Projekte werden im Rahmen der anstehenden Einstufung der Einzelmaßnahmen in die Prioritäten (Kapitel 6.4) berücksichtigt. Beispielsweise würde unter sonst gleichen Bedingungen eine Maßnahme im Zuge einer Haupttroute einer anderen Maßnahme vorgezogen.

HAUPTROUTEN DES RADVERKEHRS

Das Rückgrat des Radwegenetzes sind die Haupttrouten des Radverkehrs. Mängel im Zuge der Haupttrouten sollten bevorzugt abgestellt werden.

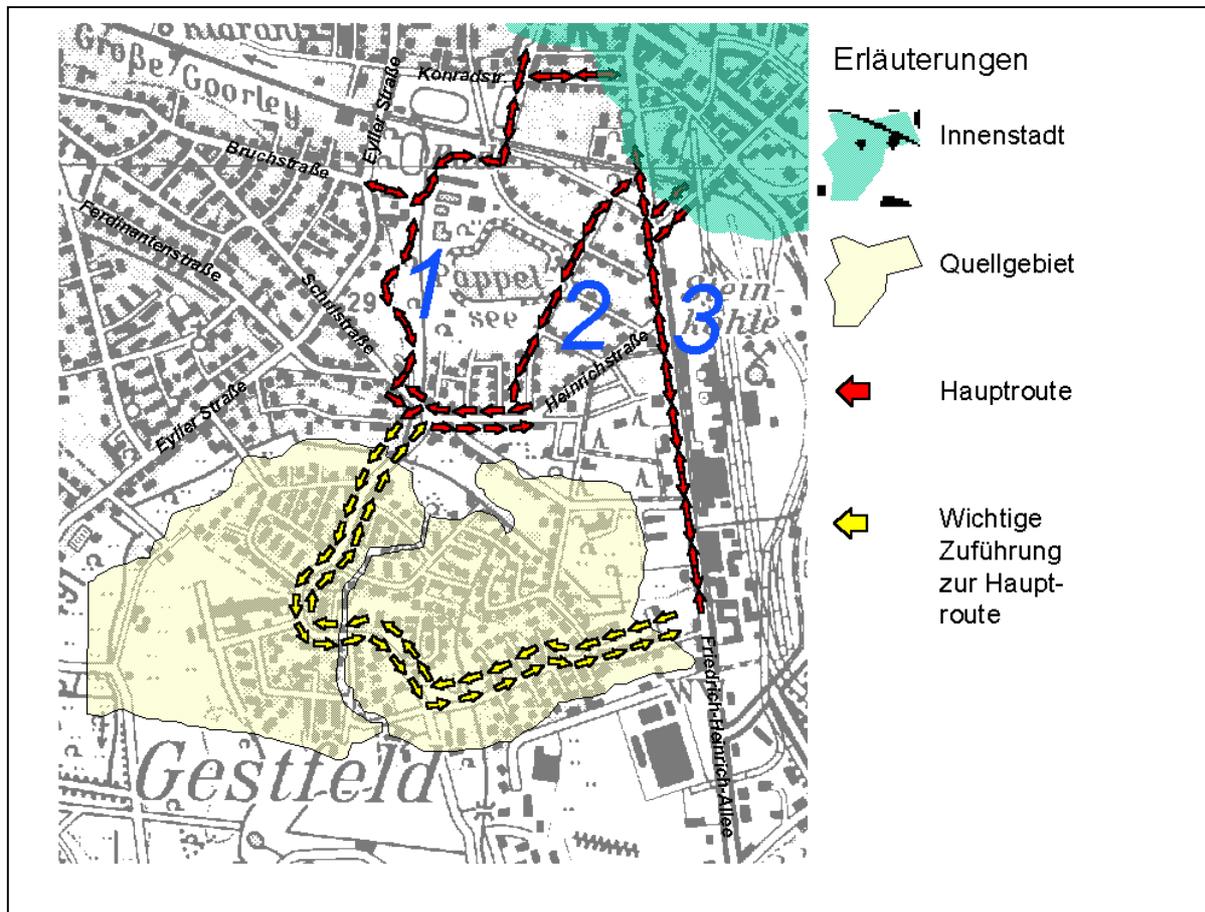


Als Haupttrouten werden Strecken von den größeren Ortsteilen zur Innenstadt definiert, die eine relativ direkte und möglichst attraktive Verbindung darstellen. Da die Haupttrouten häufig im Zuge von selbstständig geführten Rad- und Fußwegen liegen, ist bei ihnen die soziale Sicherheit nicht auf allen Streckenabschnitten gegeben. Das dichte Kamp-Lintforter Radwegenetz erlaubt alternativ jedoch immer die Nutzung von Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen, so dass der Aspekt der sozialen Sicherheit bei der Abwägung nicht die erste Priorität hat.

Im Sinne der Förderung des Radverkehrs ist es sinnvoll, Haupttrouten zu beschildern. Es sollte ein qualitativ guter Fahrbahnbelag vorhanden sein, damit ein komfortables Befahren der Routen möglich ist.

Es wurden für folgende Relationen Hauptrouuten erarbeitet:

HAUPTROUTE Gestfeld – Innenstadt



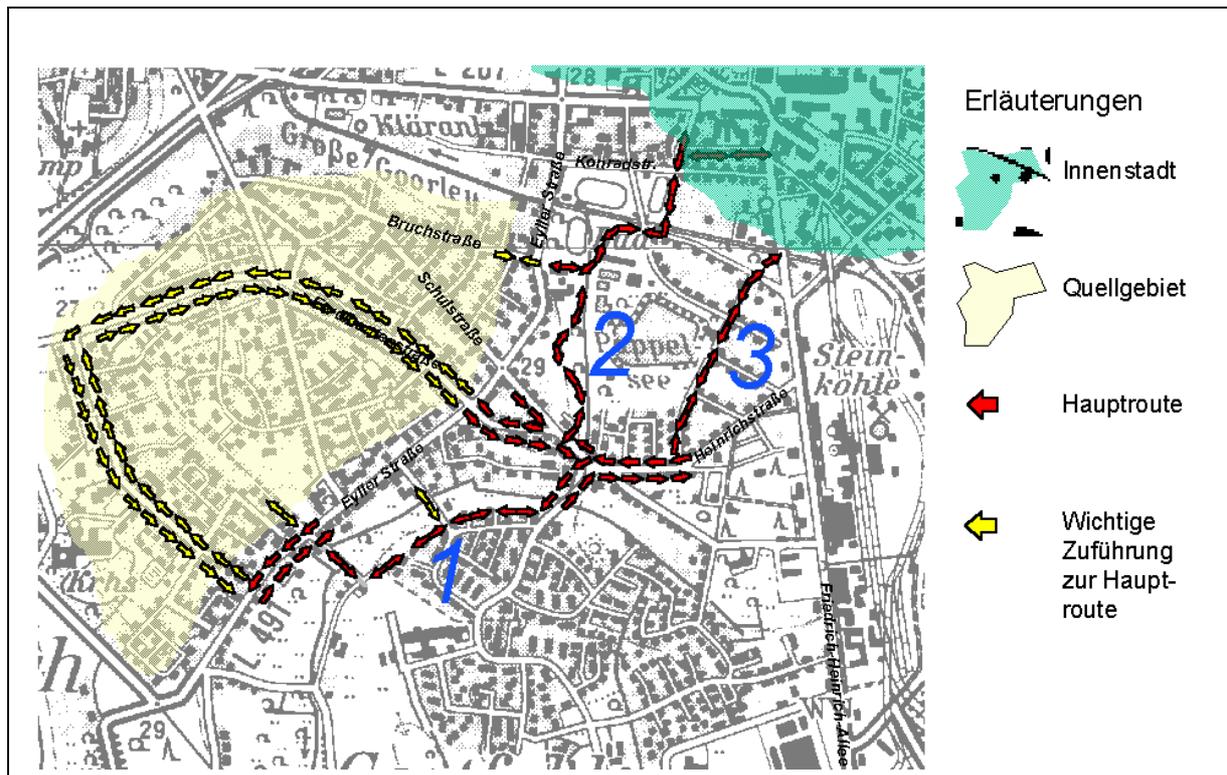
Für die Verbindung des Ortsteils Gestfeld mit der Innenstadt werden drei Routen vorgeschlagen.

Als Haupt-Zulaufstrecken zu den Hauptrouuten dienen die Rundstraße und der Dieprahmsweg.

HAUPTROUTE Geisbruch – Innenstadt

Für die Verbindung des Ortsteils Geisbruch mit der Innenstadt werden drei Routen vorgeschlagen.

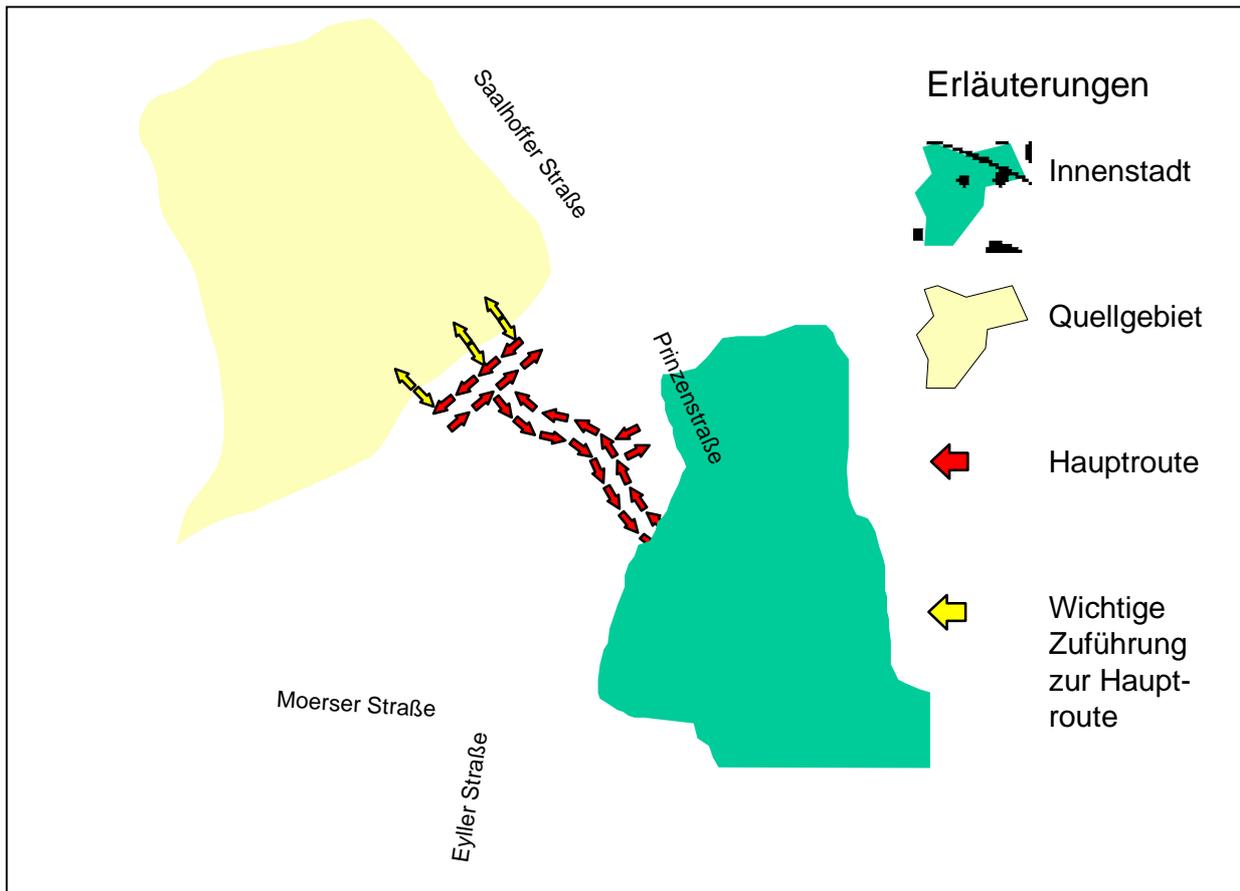
Als Haupt-Zulaufstrecken zu den Hauptrouten dienen die Ferdinantenstraße und die Bürgermeister-Schmelzing-Straße.



HAUPTROUTE Niersenbruch – Innenstadt

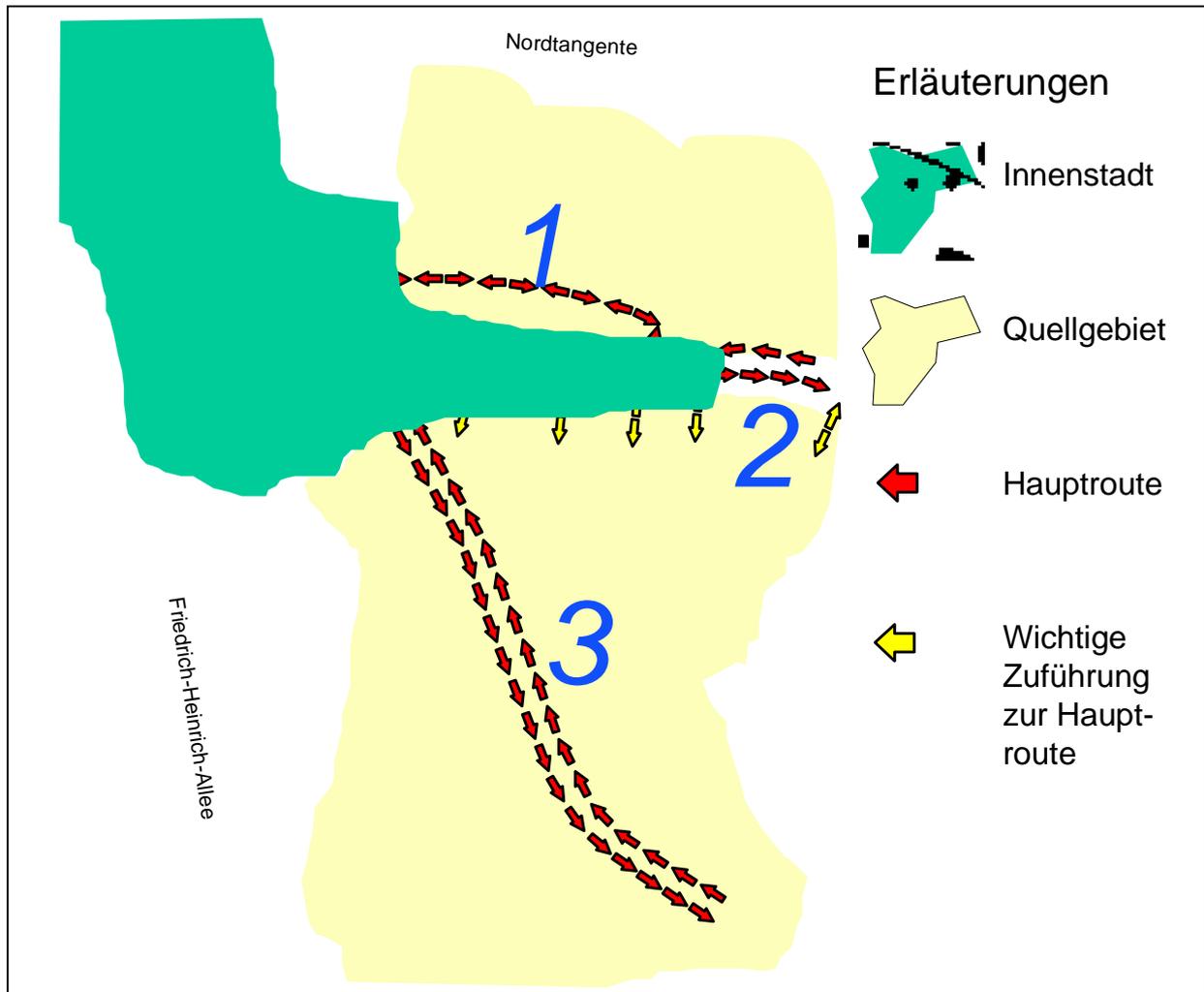
Für die Verbindung des Ortsteils Niersenbruch mit der Innenstadt werden die folgenden dargestellten Routen vorgeschlagen:

Als Haupt-Zulaufstrecke zu den Hauptrouten dienen die Wiesenbruchstraße, die Niersenbruchstraße sowie die Rad-/Fußwegeverbindung zum Zeisigweg.



HAUPTROUTE Altsiedlung – Innenstadt

Für die Verbindung von der Altsiedlung mit der Innenstadt werden die folgenden dargestellten Routen vorgeschlagen.



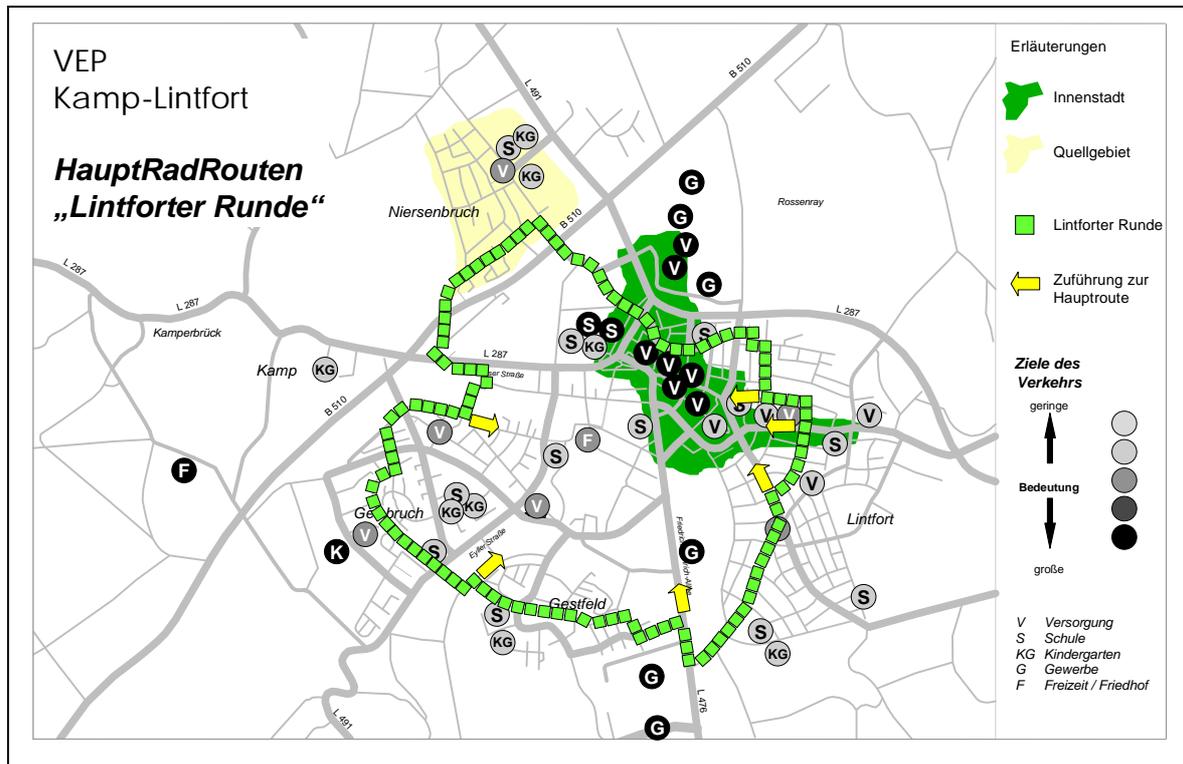
LINTFORTER Runde

Die auf das Zentrum ausgerichteten Haupt-Routen werden einen großen Teil der Fahrtzwecke der Kamp-Lintforter Radfahrer abdecken. Die alltägliche Mobilität jedoch beschränkt sich nicht auf Fahrten in das Zentrum. Auch die Ortsteile untereinander, die Schulen und Versorgungsbereiche außerhalb des Zentrums müssen über sichere, komfortable Radverkehrsanlage erreichbar sein.

Teile des Radverkehrsnetzes liegen in einer Art „Dornröschenschlaf“. Von ihrer Existenz wissen häufig nur die unmittelbaren Anlieger. Oftmals ist selbst das nicht gegeben, da die alltäglichen Bedürfnisse auf den vom Auto her vertrauten Straßen befriedigt werden.

Es gibt verschiedene Gründe, eine Lintforter Runde zu initiieren und mit der vorhandenen Infrastruktur eine Offensive zu wagen:

1. Diese Netzelemente – meist selbstständig geführte reizvolle Wege – sollten einer häufigeren und damit letztlich wirtschaftlicheren Nutzung zugeführt werden
2. Das Fahrrad wird auch als Freizeitgerät für eine kurze Radtour nach Feierabend eingesetzt (in Kamp-Lintfort regelmäßige Tourentreffs vom ADFC, evangelische



Kirchengemeinde u.a.). Diesen Erholung-Suchenden würde man mit diesen attraktiven Routen einen guten Tour-Start schon im Stadtgebiet und nicht erst auf den umliegenden Wirtschaftswegen bieten. Nicht zuletzt soll diese Route zu einer kleinen Stadtrundfahrt durch Kamp-Lintfort anregen.

3. Die selbstständig geführten Radwege sind häufig Bestandteil von Schulwegen. Eine Aufwertung dieser Strecken (Belag, Querungshilfen, Beschilderung) dient insofern nicht zuletzt der Verkehrssicherheit der Kinder.

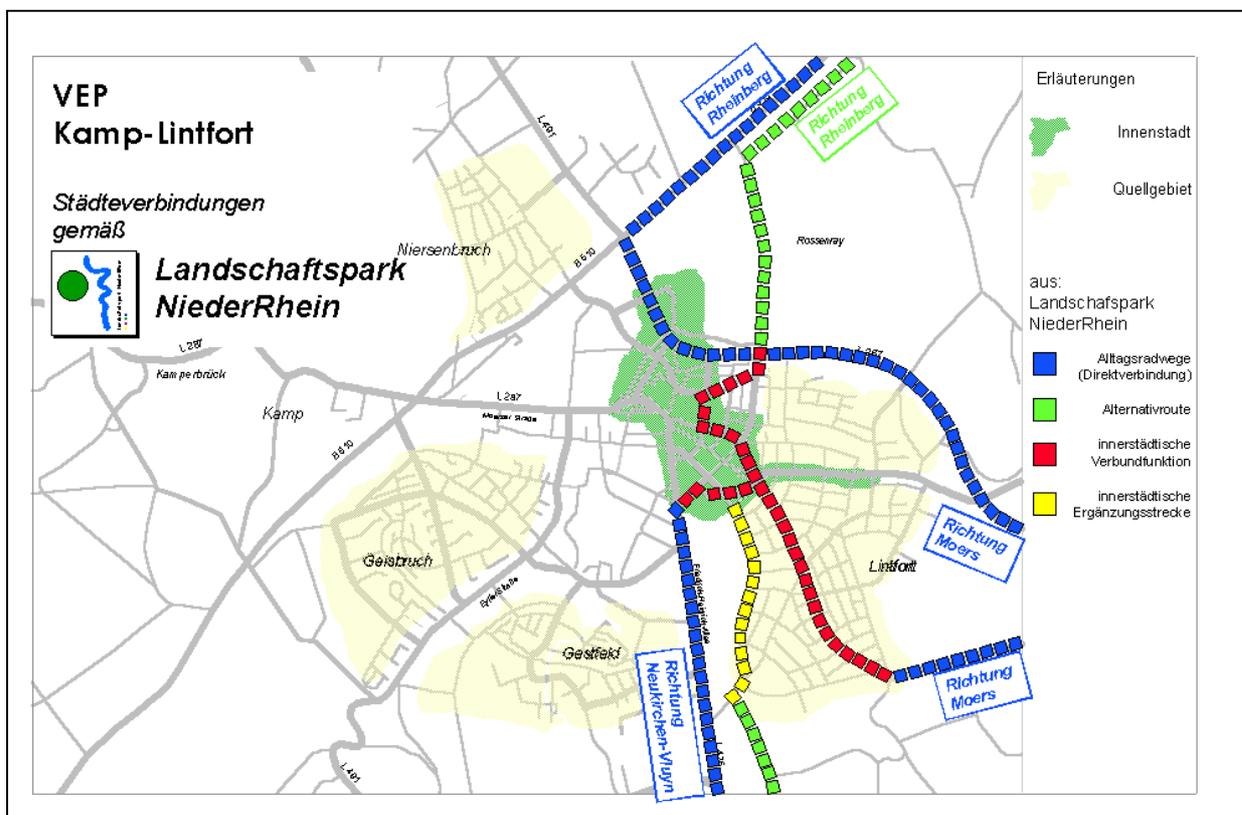
Ein Vorschlag für den Verlauf der Lintforter Runde ist der abgebildeten Karte zu entnehmen. Auf die Definition von Maßnahmen, die im Zuge dieser Route zu ergreifen sind, soll im Rahmen des VEP verzichtet werden. Die Darstellung einer solchen Route soll vielmehr dazu anregen, ein solches Projekt in naher Zukunft in Angriff zu nehmen.

REGIONAL-ROUTEN

Die vier Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg haben gemeinsam ein Alltagsradwegenetz im „Landschaftspark NiederRhein“ erarbeitet.

Es wurden darin folgende für die Bearbeitung des VEP wichtige Wegekategorien festgelegt:

- Alltagsradwege als direkte Verbindungen zwischen den vier Städten (Schnellverbindungen, Hauptwege) **BLAU**
- Alternative Routen als Verbindungen zwischen den vier Städten abseits vielbefahrener Straßen (Verbundfunktion außerhalb der Siedlungsgebiete) **GRÜN**
- Alltagsradwege mit innerstädtischer Verbundfunktion (Hauptwege) **ROT**
- innerstädtische Ergänzungsstrecken **GELB**



Die im Rahmen des Landschaftspark NiederRhein definierten Maßnahmen werden in den Verkehrsentwicklungsplan eingearbeitet, sofern sie nicht ohnehin Bestandteil der Planungen sind.



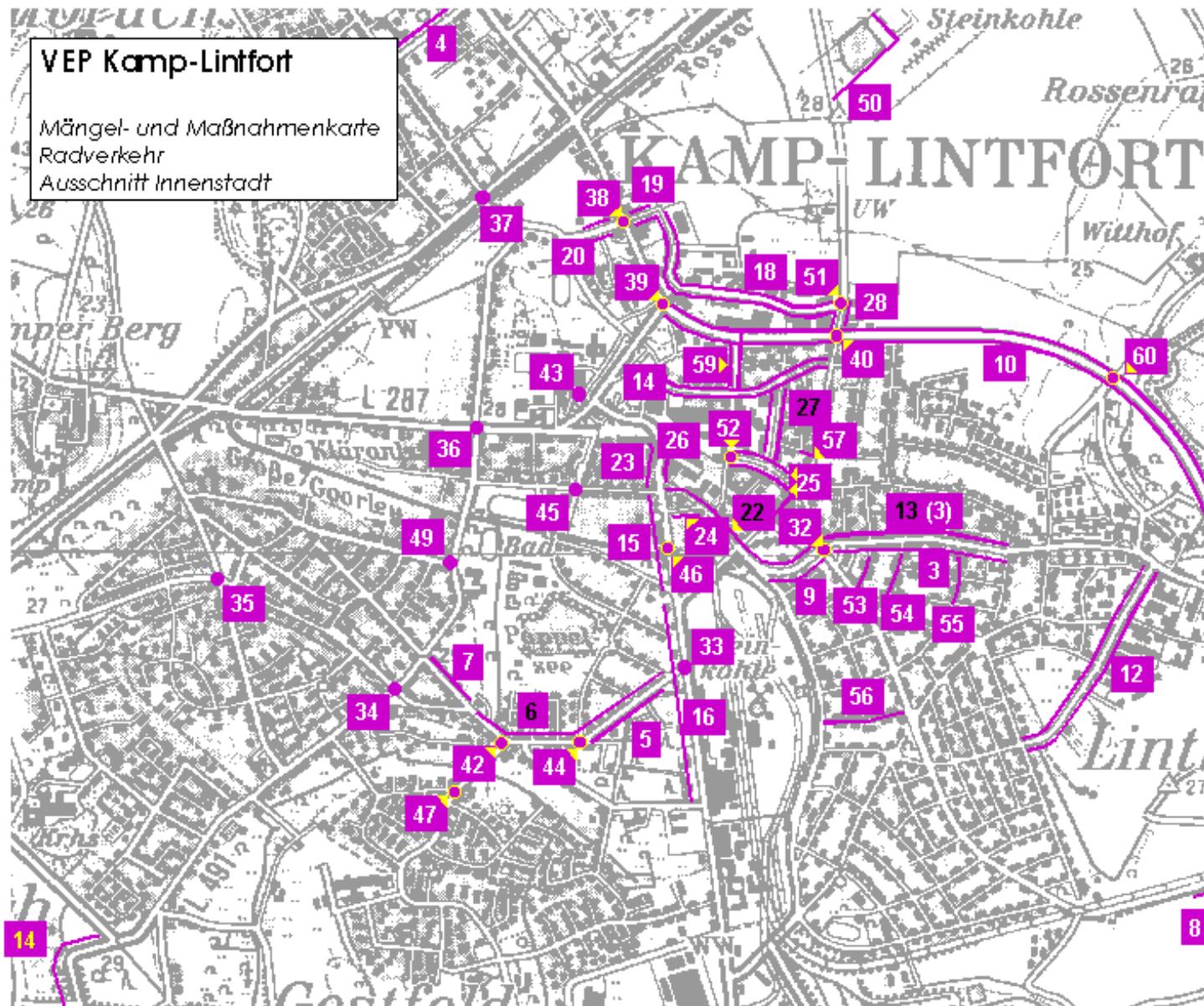
6.3.4 MÄNGELANALYSE

Im Rahmen der Vollerhebung des Kamp-Lintforter Radwegenetzes wurden durch eine Sichtkontrolle die hinsichtlich StVO-Konformität zu prüfenden Strecken sowie Netzelemente mit darüber hinaus gehenden Mängeln herausgearbeitet.

Diese sind in den Karten erfasst und für die späteren Arbeitsschritte dokumentiert.

Maßnahmen für die erkannten Mängel werden unter verschiedenen Gesichtspunkten entwickelt:

- Im Kapitel StVO-Konformität werden die von der StVO ausgelösten Problem-
punkte bearbeitet.
- Das Kapitel „Netzlücken“ beleuchtet die Punkte näher, die im Verlauf der Routen
liegen.
- Im Kapitel „Knotenpunkte“ werden Mängel an Knotenpunkten bearbeitet.
- Die in diesen beiden Kapiteln nicht bearbeiteten Mängel werden im Abschnitt
„sonstige Mängel“ bearbeitet.

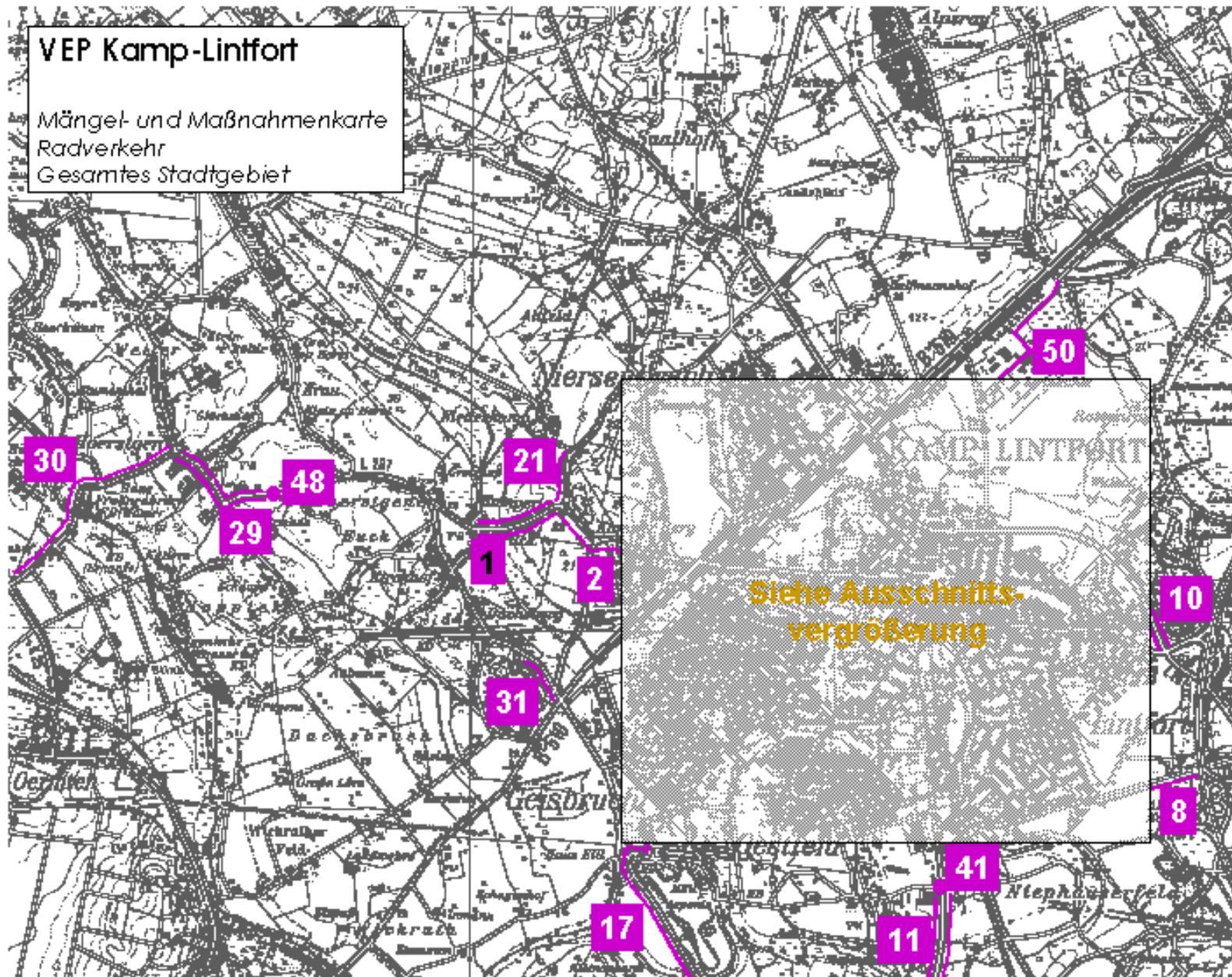


62
 Ziffer bezeichnet Mangel- und Maßnahme im Text (Kap. 6.3.5)

62
 Ziffer bezeichnet Mangel im Text (Kap. 6.3.5), es wird jedoch keine Maßnahme für erforderlich gehalten

VEP Kamp-Lintfort

Mängel- und Maßnahmenkarte
Radverkehr
Gesamtes Stadtgebiet



62

Ziffer bezeichnet Mangel- und Maßnahme im Text (Kap. 6.3.5)

62

Ziffer bezeichnet Mangel im Text (Kap. 6.3.5), es wird jedoch keine Maßnahme für erforderlich gehalten

6.3.5 MASSNAHMEN

Allgemeine Maßnahmen

Qualitätssicherung des Radverkehrssystem

In entscheidendem Maße wird die Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel durch eine Vielzahl kleiner Hindernisse im Verlauf der Strecken und Knotenpunkte beeinflusst. Diese „Kleinigkeiten“ können im Rahmen des VEP nicht akribisch aufgearbeitet werden.

Wenn ein hoher Radverkehrsanteil mit all seinen positiven Folgewirkungen erreicht werden soll, so ist die Beseitigung dieser „Kleinigkeiten“ in der Summe mindestens so wichtig, wie die Bearbeitung der beschriebenen „gravierenden Mangelpunkte“ bzw. Maßnahmen.

In einer „Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen 1990“ hat das Planungsamt sämtliche damals vorhandenen Anlagen einer Sichtkontrolle und Befahrung unterzogen. Dabei wurden weit über hundert „Klein-Mängel“ kartiert. Diese Grundlagenuntersuchung für eine Beseitigung dieser Mangelpunkte liegt also prinzipiell vor. Zu beachten sind im wesentlichen:

- Grundstückszufahrten
- Radwegbelag (Beseitigung von Frostschäden, Wurzelaufbrüche, Komfort)
- Radwegabsenkungen (Komfort, Sicherheit)
- Sichtbeziehungen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr

Abstellanlagen

Auch beim Radverkehr besteht am Beginn und Ende jeder Fahrt die Notwendigkeit, das Fahrzeug sicher und trocken abzustellen.

Am Ziel

Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt sind nur in Ausnahmefällen überdacht (Sparkasse, SB-Markt „real“). Diebstahlsicherheit durch eine Anschlussmöglichkeit des Rahmens besteht in ganz Kamp-Lintfort nicht.

Wünschenswert wären hochwertige Abstellanlagen, die den oben angedeuteten Anforderungen genügen, an sorgfältig ausgewählten Punkten im Innenstadtbereich. Die Finanzierung bzw. Realisierung der Abstellanlagen kann auf unterschiedliche Weise erfolgen.



- Eine Möglichkeit ist, die „Möblierung“ der Stadt mit Bänken, Papierkörben, Wegweisung für Fuß und Rad, Abstellanlagen im Rahmen des Stadtmarketings in einem einheitlichen Design (Corporate Identity) umzusetzen.
- Eine Alternative dazu wäre das „sponsoring“. Die einheitlich anzuschaffenden Abstellanlagen bieten Platz für Werbung. Potenten Partnern aus der örtlichen Wirtschaft könnten hier dokumentieren, dass sie sich für die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs einsetzen.

An der Quelle

In den Wohngebieten fehlt es oftmals an geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Wer sein Fahrrad erst aus dem Keller hochtragen muss, der steigt oftmals lieber ins bequeme Auto. Die Stadt hat wenig Einfluss auf die Gestaltung oder Einrichtung von Abstellanlagen für Fahrräder. Deshalb muss sich auch der VEP auf die Aussage beschränken, dass es wünschenswert wäre, geeignete Abstellanlagen auch in vorhandenen Wohngebieten zu fördern.

Wegweisung

Die Ausstattung des Radverkehrsnetzes mit Wegweisern verhilft den Nutzern zu einer besseren Orientierung und leitet den Radverkehr über die sichersten Strecken. Zumindest die Hauptrouten zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt sollte mit Fahrradwegweisern ausgestattet werden.

Allerdings nutzt die beste Wegweisung nichts, wenn das teure Material nicht gepflegt und der Wert erhalten wird.



Maßnahmen in Bezug auf StVO-Konformität

Die Stellen, an denen Radverkehrsanlagen nicht den Vorschriften der StVO entsprechen, werden einer Einzelfallbetrachtung unterzogen. Die Maßnahmen sind im einzelnen dem Anhang am Ende des Verkehrsentwicklungsplanes zu entnehmen.

Maßnahmen im Bereich von Netzlücken

An einigen Stellen im Radverkehrsnetz wurden Lücken erkannt. Diese Lücken sind im Anhang ab Mangel/Maßnahme 12 angegeben.



Maßnahmen an Knotenpunkten

An einigen Knotenpunkten im Kamp-Lintforter Stadtgebiet sind Mängel für die sichere und / oder komfortable Abwicklung des Fahrradverkehrs festzustellen. Die Maßnahmen können im einzelnen dem Anhang ab Mangel/Maßnahme 32 entnommen werden.

Maßnahmen bei sonstigen festgestellten Mängeln

Weitere Mängel/Maßnahmen, die sich in keine der vorgenannten Kategorien einordnen lassen sind ab lfd. Nr. 43 im Anhang zu finden.

Maßnahmen im Zuge von Regional-Routen des Landschaftspark NiederRhein

Es werden im Anhang ab Mangel/Maßnahme 50 diejenigen im Konzept des „Landschaftspark NiederRhein“ erarbeiteten Maßnahmen nachrichtlich übernommen, die nicht ohnehin schon bearbeitet wurden.

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer

In Kamp-Lintfort sind keine massiven Netzhemmnisse für den Radverkehr durch Einbahnstraßen erkennbar. Allerdings ist es wegen der Umwegempfindlichkeit der Radfahrer sinnvoll, jeden bekannten Widerstand abzubauen. Insofern wurden die Kamp-Lintforter Einbahnstraßen auf die Möglichkeit der Öffnung geprüft.

Ab Mangel/Maßnahme Nr. 53 sind diese im Anhang aufgeführt.

Maßnahmen im Rahmen der Lintforter Runde

Die Lintforter Runde ist als Anregung und Anstoß zu verstehen, den Radverkehr zu fördern. Auf eine detaillierte Ausarbeitung der Route inclusive Maßnahme-Empfehlungen wird verzichtet, da auch die Routenführung ist nur als vollkommen unverbindlicher Vorschlag zu verstehen ist.



MASSNAHMEN IN BEZUG AUF STVO-KONFORMITÄT

Die Stellen, an denen Radverkehrsanlagen nicht den Vorschriften der StVO entsprechen, werden einer Einzelfallbetrachtung unterzogen. Die Maßnahmen sind im einzelnen dem Anhang zu entnehmen.

Mangel 1

Radwege in der Ortsdurchfahrt Kamperbrück

Empfehlung: Kein Handlungsbedarf

Priorität: -- (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Radwege in der Ortsdurchfahrt Kamperbrück sind Bordsteinradwege. Sie sind nur farblich durch rotes Betonsteinpflaster von dem grau gefärbten Gehwegbereich getrennt. Die Breite des Radweges beträgt 0,80 m.

Mit dieser Breite unterschreiten die Anlagen die gemäß StVO geforderten 1,50 m deutlich. In der Ortsdurchfahrt Kamperbrück ist der verfügbare Raum durch die Bebauung allerdings derart eingeschränkt, dass eine Dimensionierung gemäß StVO nicht möglich ist.

Die Frequentierung durch Fußgänger ist schwach und das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr ist sehr niedrig.

Mangel 2

Maßnahme M2 *Einseitiger Zweirichtungsweg (Zeichen 240) an der L 287 zwischen Kamperbrück und B 510*

Empfehlung: Montage von Zusatzschildern an allen Einmündungen empfohlen

Priorität: 3 (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Der gemeinsame Fuß- und Radweg zwischen der Ortsdurchfahrt Kamperbrück und der Kreuzung B 510 / L 287 ist ein Zweirichtungsweg. Zweirichtungsweg sind aufgrund ihrer besonderen Gefährdungspotenzials in bebauten Bereichen grundsätzlich zu prüfen.

Als Breitenangaben für Radwege im Zweirichtungsverkehr wird in den VwV-StVO ein Regelmaß von 2,40 Metern und ein Mindestmaß von 2,00 Metern vorgegeben. Die tatsächlich vorhandene Breite beträgt 2,50 m und kann somit als ausreichend angesehen werden.

An Einmündungen im Zuge von Zweirichtungswegen kann gemäß StVO ein Zusatzschild „Radfahrer“ montiert werden. Aus Sicherheitserwägungen wird angeregt, diese Beschilderung in Kamp-Lintfort grundsätzlich zu wählen, damit die Konsistenz der Verkehrsregeln gewährleistet ist.



Mangel 3

Maßnahme M3 Einseitiger Zweirichtungsweg (Zeichen 241) an der Moerser Straße zwischen Hermannstraße und Pestalozzistraße

Empfehlung: Es sollten an diesem wichtigen Streckenabschnitt beidseitig Radverkehrsanlagen (RVA) vorhanden sein. Es ist auf der nördlichen Seite eine RVA anzulegen. Wegen des begrenzten Raumes und der Belange des ruhenden Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs muss unter Umständen auf die Anlage einer RVA auf ganzer Länge verzichtet werden.

In diesem Falle sollte ab der Johannstraße ein Radweg gebaut werden kann, wenn der geplante Kreisverkehr am alten Rathaus realisiert wird. Am Beginn des Radweges muss zur Überleitung des Ost-West-Radverkehrs eine Querungshilfe gebaut werden.

Solange der Zweirichtungsweg Bestand hat, wird die Montage von Zusatzschildern an allen Einmündungen empfohlen

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Dieser Radweg ist ein Zweirichtungsweg. Zweirichtungswegen sind aufgrund ihres besonderen Gefährdungspotenzials in bebauten Bereichen grundsätzlich zu prüfen.

Als Breitenangaben für Radwege im Zweirichtungsverkehr wird in den VwV-StVO ein Regellaß von 2,40 Metern und ein Mindestmaß von 2,00 Metern vorgegeben. Dieses Mindestmaß wird auf der Prüfstrecke erreicht. Wegen des starken Rad- und Fußgängerverkehrs sowie potenzieller Konflikte mit ein-/aussteigenden Pkw-Insassen auf dieser Strecke wird jedoch der Querschnitt als nicht ausreichend angesehen.

Aufgrund der Verkehrsbedeutung erscheint die Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen sinnvoll. Es sollte geprüft werden, ob in Abwägung mit den anderen Belangen (fließender, ruhender Kfz-Verkehr, Fußgängerverkehr) die Anlage einer

Radverkehrsanlage (ggf. Angebotsstreifen) auf der nördlichen Straßenseite möglich ist.

An Einmündungen im Zuge von Zweirichtungswegen kann gemäß StVO ein Zusatzschild „Radfahrer“ montiert werden. Aus Sicherheitserwägungen wird angeregt, diese Beschilderung in Kamp-Lintfort grundsätzlich zu wählen, damit die Konsistenz der Verkehrsregeln gewährleistet ist.



Mangel 4

Maßnahme M4 Einseitiger Zweirichtungsweg (Zeichen 237) an der Fasanenstraße zwischen Saalhoffer Straße und Niersenberger Straße

Empfehlung: Die Führung des Radverkehrs in der Fasanenstraße sollte im Rahmen einer Neuaufteilung des Straßenraumes völlig überdacht werden. Beidseitige Fußwege, Radverkehrsanlagen, Querungshilfen sowie eine Sonderregelung für die Schulbushaltestelle sind integriert zu bearbeiten. Schließlich sollte in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung des Knotenpunktes Fasanenstraße / Wiesenbruchstraße verkehrlich und städtebaulich aufgewertet werden.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Fasanenstraße bildet eine von drei Haupteinmündungsstraßen des Wohngebietes Niersenbruch. Sie ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Der Radweg ist ein Zweirichtungsweg. Zweirichtungswegen sind aufgrund ihrer besonderen Gefährdungspotenzials in bebauten Bereichen grundsätzlich zu prüfen.

Als Breitenangaben für Radwege im Zweirichtungsverkehr wird in den VwV-StVO ein Regellaß von 2,40 Metern und ein Mindestmaß von 2,00 Metern vorgegeben. Die tatsächliche Breite des Radweges beträgt 3,00m und kann folglich als ausreichend angesehen werden.

Eine Separation des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen ist prinzipiell nicht erforderlich, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radverkehr und motorisiertem Verkehr nur geringfügig ist.

Die vorhandene Radverkehrsanlage genießt aufgrund ihrer großzügigen Dimensionierung und ihrer Erschließungsfunktion für zwei Schulen sowie einen Kindergarten an der nördlichen Straßenseite eine Ausnahmestellung.

Am südlichen Straßenrand der Fasanenstraße fehlen teilweise jegliche Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr. Im Zuge einer daher möglicherweise sinnvollen Neuaufteilung des Straßenraumes wäre die Anlage von beidseitigen Radwegen und



die Einrichtung von Querungshilfen im Bereich der Schulen / Kindergärten sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Schulbusverkehrs erstrebenswert.

Mangel 5**Maßnahme M5**

Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240) an der Heinrichstraße (Fahrtrichtung zur Friedrich-Heinrich-Allee)

Empfehlung: Es besteht kein akuter Handlungsbedarf. Mittelfristig sollte jedoch geprüft werden, ob eine Verbreiterung des Fuß- und Radweges durch Beseitigung der Begrenzungsmauer möglich ist. Dies würde sich auch positiv auf die Lärmimmissionen (Schallreflexionen durch die Mauer) an der Wohnbebauung der Heinrichstraße auswirken.

Priorität: **3** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Heinrichstraße ist eine Hauptsammelstraße mit Verbindungsfunktion. Sie verbindet Teile des Wohngebietes Gestfeld mit der Friedrich-Heinrich-Allee. Außerdem stellt sie die Verbindung zwischen der Eyller Straße und der Friedrich-Heinrich-Allee sicher. Radverkehrsanlagen sind daher an dieser Strecke wegen ihrer Funktion und wegen der Verkehrsbelastung sinnvoll.

Gemeinsame Fuß- und Radwege erfordern gemäß VwV-StVO mindestens eine Breite von 2,50m innerorts bzw. 2,00m außerorts..

Der vorhandene Weg besitzt lediglich eine lichte Breite von 1,20 m. Daher erfüllt er nicht die durch die StVO definierten Anforderungen. Aufgrund des relativ geringen Konfliktpotenzials zwischen dem Fuß- und Radverkehr kann die vorhandene Situation zunächst toleriert werden, zumal dieser Streckenabschnitt nicht Bestandteil einer Hauptroute ist. Es ist jedoch zu prüfen, ob mit vertretbarem Aufwand eine ausreichend breite Radverkehrsanlage geschaffen werden kann. Ein Abriss der Mauer würde auch die Lärmbelastung der Wohnbebauung an der Heinrichstraße, die durch Reflexion des Lärms verstärkt wird, reduzieren.

Mangel 6

Radfahrstreifen an der Heinrich- / Schulstraße (Fahrtrichtung West), Prüfung wegen Bürgeranregung

Empfehlung: Es besteht kein weiterer Untersuchungsbedarf

Priorität: -- (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Heinrichstraße ist eine Hauptsammelstraße mit Verbindungsfunktion. Sie verbindet Teile des Wohngebietes Gestfeld mit der Friedrich-Heinrich-Allee. Außerdem stellt sie die Verbindung zwischen der Eyller Straße und der Friedrich-Heinrich-Allee sicher. Radverkehrsanlagen sind daher an dieser Strecke wegen ihrer Funktion und wegen der Verkehrsbelastung sinnvoll.

Der vorhandene Radfahrstreifen entspricht mit ca. 1,50 m den Anforderungen der VwV-StVO. Dort sind für einen Radfahrstreifen möglichst 1,85 m bzw. mindestens 1,50 m definiert.

Mangel 7

Maßnahme M7 Schulstraße, getrennter Rad- und Fußweg (Zeichen 241)

Empfehlung: Diese Anlage entspricht nicht den Vorschriften der StVO. Der Radverkehr sollte vom Bordsteinradweg auf einen Radfahrstreifen verlagert werden. Im Kreuzungsbereich wird die Anlage von Schutzstreifen im Sinne von Zeichen 340g StVO empfohlen.

Priorität: 2 (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Schulstraße ist eine mit Einbahnregelung versehene Hauptsammelstraße mit Verbindungsfunktion. Sie verbindet Teile des Wohngebietes Gestfeld mit der Eyller Straße. Außerdem stellt sie die Verbindung zwischen der Eyller Straße und der Friedrich-Heinrich-Allee sicher. Radverkehrsanlagen sind daher an dieser Strecke wegen ihrer Funktion und wegen der Verkehrsbelastung sinnvoll.

Der vorhandene Rad- und Fußweg entspricht mit ca. 0,80 m nicht den Anforderungen der VwV-StVO. Dort sind bei getrennten Rad- und Fußwegen für den Radweg mindestens 1,50 m definiert.

Der Straßenraum der Schulstraße bietet ausreichend Raum für einen Radfahrstreifen. Das Parken am nördlichen Rand der Schulstraße müsste untersagt werden und ein Radfahrstreifen abmarkiert werden. Im Kreuzungsbereich mit der Eyller Straße sollte der Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen übergehen, der am jeweils rechten Rand der beiden Abbiegestreifen abmarkiert wird.

**Mangel 8**

Maßnahme M8 Haarbeckstraße, Gemeinsamer Zweirichtungs-Fuß- und Radweg (Zeichen 240)

Empfehlung: Die vorhandene Anlage genügt als Zweirichtungsfuß- und Radweg mit einer Breite von 0,60-1,20 m nicht der StVO. Ferner ist der Belag zerstört. Es sollte ein 2,00-2,50 m breiter Zweirichtungsradweg (Zeichen 240) angelegt werden. Dieser Weg ist Bestandteil der Städteverbindung mit Moers („Alltagsradwege im Landschaftspark NiederRhein“).

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Haarbeckstraße ist eine Verbindungsstraße zwischen dem Kamp-Lintforter Ortsteil Altsiedlung und der L 287. Radverkehrsanlagen sind an diesem außerorts gelegenen Streckenabschnitt wegen der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen erforderlich.

Der vorhandene Rad- und Fußweg entspricht mit ca. 0,60 bis 1,20 m nicht annähernd den Anforderungen der VwV-StVO. Dort werden für derartige Streckenabschnitte mindestens 2,00 m gefordert.

Mangel 9

Maßnahme M9 Ringstraße, Gemeinsamer Zweirichtungs-Fuß- und Radweg (Zeichen 240)

Empfehlung: Es besteht kein Handlungsbedarf aufgrund der Dimensionierung. Es ist jedoch die Anregung aus dem Alltagswegenetz des Landschaftspark NiederRhein zu berücksichtigen.

Priorität: **3** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Ringstraße ist eine mit wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit starker Verkehrsbelastung.

Der vorhandene Fuß- und Radweg entspricht mit 3,00 m Breite den Anforderungen der VwV-StVO. Dort werden für derartige Streckenabschnitte 2,00 m bis 2,50 m gefordert.

Mangel 10

Maßnahme M10 Befestigter Seitenstreifen an der Nordtangente



Empfehlung: *Es ist nicht möglich, diesen Mangel ohne erheblichen Kostenaufwand zu beseitigen. Langfristig sollte angestrebt werden, diese Strecke mit beidseitigen durch Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzte Radwege zu versehen.*

Priorität: **3** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Der Mehrzweckstreifen bietet dem Radfahrer vor allem in psychologischer Hinsicht eine unzureichende Abgrenzung zum Verkehrsraum des Autoverkehrs.

Mangel 11

Maßnahme M11 *Befestigter Seitenstreifen an der Friedrich-Heinrich-Allee südlich der Max-Planck-Straße*

Empfehlung: *Es ist nicht möglich, diesen Mangel ohne erheblichen Kostenaufwand zu beseitigen. Langfristig sollte angestrebt werden, diese Strecke mit beidseitigen durch Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzte Radwege zu versehen.*

Priorität: **3** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Der Mehrzweckstreifen bietet dem Radfahrer vor allem in psychologischer Hinsicht eine unzureichende Abgrenzung zum Verkehrsraum des Autoverkehrs.



Maßnahmen im Bereich von Netzlücken

Mangel 12

Maßnahme 12 Franzstraße zwischen Moerser Straße und Ebertstraße

Empfehlung: Es wird empfohlen, Schutzstreifen markieren (Zeichen 340g StVO). Stellenweise muss ein einseitiges Halteverbot erlassen werden.

Priorität: 2 (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Franzstraße besitzt für den motorisierten Verkehr eine wichtige Verbindungsfunktion. Verkehr aus dem Ortsteil Altsiedlung ist über die Franzstraße an die Moerser Straße und damit an die Autobahn angebunden. Im Radverkehr besitzt die Franzstraße erschließende Wirkung u.a. für einen großen Arbeitgeber (Bauunternehmen), einen dreigruppigen Kindergarten sowie Freizeitanlagen (Kleingärten, Sportplatz). Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an der Franzstraße ist wünschenswert.

Mangel 13

Maßnahme siehe Mangel 3

Moerser Str. zwischen Malmedy- u. Montplanetstr. (nördliche Seite)

Mangel 14

Maßnahme M14 Wilhelmstraße zwischen Hangkamerstraße und Friedrichstraße

Empfehlung: Im Bereich des dreistreifigen Straßenquerschnitts (zwischen Hangkamerstraße und Markgrafenstraße können durch Markierungsarbeiten kostengünstig Schutzstreifen (Zeichen 340g StVO) für den Radverkehr angelegt werden. Zwischen Markgrafenstraße und Friedrichstraße können nach Einrichtung eines beidseitigen Halteverbots ebenfalls derartige Schutzstreifen markiert werden.

Priorität: 1 (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Wilhelmstraße hat auf diesem Teilstück eine wichtige innerstädtische Erschließungs- und Verbindungsfunktion.

Das Alltagsradwegenetz im „Landschaftspark NiederRhein“ weist diesem Streckenabschnitt innerstädtische Verbundfunktion zu.

**Mangel 15****Maßnahme M15** Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Ring- und Stephanstraße

Empfehlung: Der Abschnitt zwischen der Brücke über die Große Goorley und der Ringstraße ist Bestandteil der Hauptroute vom Gestfeld / Geisbruch zur Innenstadt. Hier besteht kurzfristiger Handlungsbedarf für die Schaffung besserer Bedingungen für den Radverkehr.

Das Reststück bis zur Stephanstraße wird in den vordringlichen Bedarf eingestuft, da die wichtige Nord-Süd-Verbindung über die Friedrich-Heinrich-Allee dringend durchgängig beidseitiger Radwege von guter Qualität benötigt. Ab Stephanstraße existiert auf der östlichen Straßenseite ein ausreichend dimensionierter Zweirichtungsradweg.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Friedrich-Heinrich-Allee besitzt als direkte innerörtliche Nord-Süd-Verbindung eine große Bedeutung auch im Radverkehr. Teile des Wohngebietes Gestfeld, die Arbeitsplätze im Bereich der Schachanlage Friedrich-Heinrich, der Arbeitsplatzschwerpunkt im Gewerbegebiet Süd sowie im Gewerbepark Dieprahm sind über die Friedrich-Heinrich-Allee mit der Innenstadt verbunden.

Mangel 16**Maßnahme M16** Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Stephanstraße und Dieprahmweg

Empfehlung: Für den Bau eines ausreichend breiten Radweges auf der westlichen Straßenseite ist aufwendiger Grunderwerb erforderlich. Alternativ könnte als Übergangslösung der Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ für unsichere Radfahrer geöffnet werden. Langfristig sollte eine Lösung mit einer ausreichend dimensionierten regulären Radverkehrsanlage gesucht werden.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Friedrich-Heinrich-Allee besitzt als direkte innerörtliche Nord-Süd-Verbindung eine große Bedeutung auch im Radverkehr. Teile des Wohngebietes Gestfeld, die Arbeitsplätze im Bereich der Schachanlage Friedrich-Heinrich, im Gewerbegebiet Süd und im Gewerbepark Dieprahm sind über die Friedrich-Heinrich-Allee mit der Innenstadt verbunden.

Mangel 17

**Maßnahme M17** Eyller Straße zwischen Feldstraße und Stadtgrenze

Empfehlung: Die Anlage eines Radweges an dieser Landesstraße ist seit Jahren Bestandteil der Planungen der Stadt Kamp-Lintfort. Bis zur Eyller-dickstraße besitzt der Radweg eine große Bedeutung für den Freizeitverkehr (R15). Südlich dieser Einmündung hat der Abschnitt eine Bedeutung als attraktive alternative Verbindungsrouten Kamp-Lintfort – Rayen / Vluyn / Neukirchen

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Mangel 18**Maßnahme M18** Oststraße

Empfehlung: Dieser Streckenabschnitt gewinnt durch die Verlagerung von Teilen des Einzelhandels und durch die zunehmende Bedeutung des Gewerbegebietes Kamperbruch-Nord an Wichtigkeit. Hier wird die kostengünstige Anlage eines Schutzstreifens (Zeichen 340g StVO) empfohlen.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Über die Oststraße sind die Altsiedlung und die östliche Innenstadt an das Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord angebunden. Die großflächigen Einzelhandelsbetriebe sollten auch mit dem Fahrrad sicher und komfortabel erreichbar sein. Bereits im Status quo kann ein erhebliches Fahrradaufkommen an den SB-Märkten festgestellt werden.

**Mangel 19****Maßnahme M19** Kruppstraße

*Empfehlung: Dieser Streckenabschnitt gewinnt durch die Verlagerung von Teilen des Einzelhandels und durch die zunehmende Bedeutung des Gewerbegebietes Kamperbruch-Nord an Wichtigkeit.
Hier wird die kostengünstige Anlage eines Schutzstreifens (Zeichen 340g StVO) empfohlen.*

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Über die Kruppstraße sind u.a. die Wohngebiete Niersenbruch und Teile des Geisbruchs an das Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord angebunden. Die großflächigen Einzelhandelsbetriebe sollten auch mit dem Fahrrad sicher und komfortabel erreichbar sein. Bereits im Status quo kann ein erhebliches Fahrradaufkommen an den SB-Märkten festgestellt werden.

Mangel 20**Maßnahme M20** Schanzstraße

*Empfehlung: Dieser Streckenabschnitt gewinnt durch die Verlagerung von Teilen des Einzelhandels und durch die zunehmende Bedeutung des Gewerbegebietes Kamperbruch-Nord an Wichtigkeit.
Hier wird die kostengünstige Anlage eines Schutzstreifens (Zeichen 340g StVO) empfohlen.*

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Über die Schanzstraße sind u.a. die Wohngebiete Niersenbruch und Teile des Geisbruchs an das Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord sowie die Prinzenstraße angebunden. Die großflächigen Einzelhandelsbetriebe sollten auch mit dem Fahrrad sicher und komfortabel erreichbar sein. Bereits im Status quo kann ein erhebliches Fahrradaufkommen an den SB-Märkten festgestellt werden.

**Mangel 21****Maßnahme M21** *Altfelder Straße zwischen Hoerstgener Straße und Niederstraße**Empfehlung: Wünschenswert**Priorität: 3* (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Diese Route besitzt vorwiegend eine Bedeutung im Freizeitverkehr bis zum Abzweig der Niederstraße (Regionale Radwanderroute R 15). Durch Bau eines einseitigen Radweges auf der westlichen Straßenseite könnte eine kritische Straßenquerung im Bereich der Niederstraße entschärft werden.

Mangel 22*Ringstraße zwischen Altem Rathaus und Friedrich-Heinrich-Allee (nördlicher Straßenrand)**Empfehlung: Aufgrund der Verkehrsbedeutung dieses Streckenabschnittes (die parallel verlaufende Moerser Straße darf auf ihrer gesamten Länge per Fahrrad befahren werden) wird diese Maßnahme nicht zur Umsetzung empfohlen.**Priorität: --* (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Dieses Streckenstück hat keine große Verbindungs- und Verteilungsfunktion für die Innenstadt, da die parallel verlaufende Fußgängerzone Moerser Straße per Fahrrad durchgängig befahren werden darf. Das Teilstück Ringstraße - Friedrichstraße stellt jedoch für Teile der Altsiedlung die Anbindung an die Innenstadt sicher.

Mangel 23**Maßnahme M23** *Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Moerser Straße und Konradstraße (westliche Seite)**Empfehlung: Die Führung des Radverkehrs ist hier auf dem 3m breiten Fußweg zu realisieren. Wegen der Innenstadtnähe sind allerdings die Belange des Fußgängerverkehrs zu beachten.**Priorität: 1* (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Friedrich-Heinrich-Allee besitzt als direkte innerörtliche Nord-Süd-Verbindung eine große Bedeutung auch im Radverkehr. Teile des Wohngebietes Gestfeld, die Arbeitsplätze im Bereich der Schachtanlage Friedrich-Heinrich, im Gewerbegebiet



Süd und im Gewerbepark Dieprahm sind über die Friedrich-Heinrich-Allee mit der Innenstadt verbunden.

Mangel 24**Maßnahme M24** *Kolkschenstraße zw. Friedrich-Heinrich-Allee und Ringstraße*

Empfehlung: Die vorhandene Einbahnstraße sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Es stehen die Anlage eines Schutzstreifens (Zeichen 240g StVO) oder die Anlage eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs zur Auswahl. Die Breite von 2,40m ist dafür ausreichend. Die Linksabbiegerspur auf der Ringstraße sollte zugunsten einer Querungshilfe aufgegeben werden.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Kolkschenstraße ist eine Querverbindung zwischen Friedrich-Heinrich-Allee und Ringstraße, über die das Stadtzentrum erschlossen wird.

Mangel 25**Maßnahme M25** *König-/Hardenbergstr. zwischen Montplanetstr. und Kamper-dickstr.*

Empfehlung: Die Anlage von Schutzstreifen (Zeichen 340g StVO) ist aus Platzgründen eine sinnvolle Option in diesem Bereich. Schutzstreifen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, da dem Radverkehr ein Rückzugsraum zugewiesen wird, den Pkw in der Regel nicht überfahren. Lkw und Busse werden den Schutzstreifen mitbenutzen. Dies wird eventuell zu der Notwendigkeit führen, dass die Erneuerungsintervalle für Markierung kürzer sein werden als bei „normalen“ Markierungen.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die König- bzw. Hardenbergstraße sind auf dem betreffenden Abschnitt eine zwischen östlicher Innenstadt, Tor Ost, Altsiedlung und der neuen City.

**Mangel 26**

Maßnahme M26 Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Kolkaschenstraße und Moerser Straße (östliche Seite)

Empfehlung: Die Anlage von Schutzstreifen (Zeichen 340g StVO) ist aus Platzgründen eine mögliche Option in diesem Bereich. Schutzstreifen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, da dem Radverkehr ein Rückzugsraum zugewiesen wird, den Pkw in der Regel nicht überfahren. Lkw und Busse werden den Schutzstreifen mitbenutzen. Dies wird eventuell zu der Notwendigkeit führen, dass die Erneuerungsintervalle für Markierung kürzer sein werden als bei „normalen“ Markierungen.
Am Beginn des Schutzstreifens ist eine Radfahrschleuse einzurichten.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Friedrich-Heinrich-Allee besitzt als direkte innerörtliche Nord-Süd-Verbindung eine große Bedeutung auch im Radverkehr. Teile des Wohngebietes Gestfeld, die Arbeitsplätze im Bereich der Schachanlage Friedrich-Heinrich, im Gewerbegebiet Süd und im Gewerbepark Dieprahm sind über die Friedrich-Heinrich-Allee mit der Innenstadt verbunden.

Mangel 27 Markgrafenstraße

Empfehlung: Wegen der parallel verlaufenden Friedrichstraße und des für Radverkehr geöffneten Fußgängerbereichs Kamperdickstraße / Rathausplatz wird eine Notwendigkeit für die Anlage von Radverkehrsanlagen an der Markgrafenstraße nicht gesehen.
Das relativ geringe Verkehrsaufkommen und die Integration in die Tempo 30-Zone sprechen zusätzlich gegen den Lückenschluss.

Priorität: **--** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Markgrafenstraße erschließt u.a. ein Altenwohnheim. Jedoch ist die Erreichbarkeit per Rad über zwei parallel verlaufende Routen und Querverbindungen gesichert. Die Markgrafenstraße ist ein nicht stark belasteter Bestandteil einer Tempo 30-Zone

Mangel 28

Maßnahme M28 Friedrichstraße zwischen Nordtangente und Umspannstation



Empfehlung: Die Radverkehrsanlage kann als Bordsteinradweg oder als Schutzstreifen (Zeichen 340g StVO) ausgebildet werden.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Als Verbindung des Stadtgebietes mit dem Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord sowie mit der Freizeitroute (Landschaftspark Niederrhein) besitzt dieses Teilstück Bedeutung.

Mangel 29

Maßnahme M29 Hoerstgener Straße / Dorfstraße im Ortsteil Hoerstgen

Empfehlung: Im Rahmen einer Gesamtkonzeption zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hoerstgen sollte nach einer sinnvollen Lösung für Radverkehr gesucht werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist diese Maßnahme in Priorität 1 einzustufen.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

In dieser Ortsdurchfahrt fehlen stellenweise die Gehwege. Radverkehrsanlagen sind keine vorhanden.

Mangel 30

Maßnahme M30 L 287 zwischen Hoerstgen und Stadtgrenze

Empfehlung: Der Lückenschluss wird seitens des Rheinischen Straßenbauamtes zur Zeit geplant.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

**Mangel 31****Maßnahme M31** Mühlenstraße zwischen B 510 und „Waldfriedhof“ Dachsberg

Empfehlung: Der Waldfriedhof Dachsberg ist der Hauptfriedhof der Stadt. Die intensive Verflechtung mit den Wohngebieten ist anhand des 30-Minuten-Taktes der Linie 2 zu erkennen. Auch die Anzahl der abgestellten Fahrräder im Bereich der Friedhofsgärtnereien und der Aufgänge ist ein Indiz für das Verkehrsbedürfnis. Der Anlage eines ausreichend breiten Radweges zumindest auf der südwestlichen Straßenseite wird eine hohe Bedeutung beigemessen.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Mangel 59**Maßnahme M59** Kamperdickstraße zwischen Wilhelmstraße und Nordtangente

Empfehlung: Der Streckenabschnitt verbindet die Innenstadt mit dem Einkaufsstandort im Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Maßnahmen an Knotenpunkten

An einigen Knotenpunkten im Kamp-Lintforter Stadtgebiet sind Mängel für die sichere und / oder komfortable Abwicklung des Fahrradverkehrs festzustellen.

Mangel 32**Maßnahme M32** Altes Rathaus (Moerser Straße / Ringstraße / Montplanetstraße / Ebertstraße)

Empfehlung: Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes wird von der Stadt Kamp-Lintfort planerrisch verfolgt. Beim Bau des Kreisverkehrsplatzes sind Radverkehrsanlagen in alle Richtungen zu berücksichtigen.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

An diesem Knotenpunkt fehlen im Status quo jegliche Radverkehrsanlagen. Radwege enden jeweils vor dem Knoten bzw. es fehlen entsprechende Anlagen gänzlich. Wenn der im Rahmen der MIV-Konzeption erarbeitete Kreisverkehrsplatz realisiert wird, so hat dies entscheidende Vorteile für den Radverkehr, aber auch für Fußgän-



ger, da umlaufende Rad- und Fußwege gebaut werden sollen. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme sollten die z.T. unmittelbar vor/hinter dem Knoten, z.T. aber auch schon einige hundert Meter vor dem Knoten endenden Radwege bis an den geplanten Kreisverkehrsplatz herangeführt werden.

Mangel 33**Maßnahme M33** *Friedrich-Heinrich-Allee / Heinrichstraße*

Empfehlung: Wegen der relativ geringen Linksabbiegerströme sollte der Abbiegestreifen auf der Friedrich-Heinrich-Allee stark verkürzt werden und eine Querungshilfe installiert werden.

Priorität: 3 (– =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Es fehlt eine Querungshilfe für Radfahrer, die von der Heinrichstraße kommend links in die Friedrich-Heinrich-Allee einbiegen wollen.

Mangel 34**Maßnahme M34** *Eyller Straße / Ferdinandenstrasse*

Empfehlung: Es ist zu prüfen, ob kurzfristig ein provisorischer Kreisverkehr die Quersituation verbessert. Langfristig sollte ein die städtebauliche Situation aufwertender Kreisverkehrsplatz gebaut werden.

Priorität: 1 (– =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

An diesem stark belasteten Knotenpunkt ist die Querung der Eyller Straße für Radfahrer und Fußgänger wegen der drei zu überquerenden Fahrstreifen schwierig.

Mangel 35**Maßnahme M35** *Ferdinandenstrasse / Mittelstraße*

Empfehlung: Die Führung des Radverkehrs sollte durch entsprechende Bordsteinabsenkungen und Furtmarkierungen zunächst direkter ausgeführt werden. Mittel- bis langfristig könnte die Situation durch den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz verbessert werden. Dies ist allerdings eine sehr kostenintensive Maßnahme.

Priorität: 2 (– =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)



An diesem Knotenpunkt entstehen dem Radfahrer durch Dreiecksinseln und Versätze starke Umwege. Aufgrund der starken Umwegempfindlichkeit des Radverkehrs finden die Radverkehrsanlagen deshalb im Knotenpunktbereich teilweise keine Akzeptanz. Abgesehen von diesem Aspekt könnte diese Stelle durch eine raumsparendere Knotenpunktform städtebaulich aufgewertet werden.

Mangel 36**Maßnahme M36** Eyller Straße / Moerser Straße / Neuendickstraße

Empfehlung: Dieser Knotenpunkt muss nicht nur wegen der Trennwirkung für den Radverkehr näher betrachtet werden. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit auf den Linksabbiegeströmen von Eyller Straße und Neuendickstraße ist zeitweilig nicht ausreichend. Insofern ist mit einer Ampelanlage oder einem Kreisverkehrsplatz die Lösung der Radfahrersprüche anzustreben.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Dieser Knotenpunkt ist stark belastet, so dass er eine starke Trennwirkung für den Radverkehr hat. Querungshilfen über die Moerser Straße fehlen vollständig.

Mangel 37**Maßnahme M37** Schanzstraße / Wiesenbruchstraße / B 510

Empfehlung: Die Radwege sollten über den Kreuzungsbereich hinweg in das Wohngebiet hineingeführt werden. Im Verlauf der Wiesenbruchstraße kann das Radwegende mit einer Radschleuse auf die Fahrbahn geführt werden.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die Radverkehrsanlagen der Schanzstraße enden unvermittelt kurz südlich des Knotenpunktes. Der Radverkehr verbleibt auf den zu schmalen Fußwegen oder muss sich in den Straßenverkehr einfädeln.

**Mangel 38****Maßnahme M38** Prinzenstraße / Kruppstraße / Schanzstraße

Empfehlung: Dieser Knotenpunkt muss nicht nur wegen der Trennwirkung für den Radverkehr näher betrachtet werden. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit erfordert insgesamt die Einrichtung einer Lichtsignalanlage.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Dieser Knoten ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Prinzenstraße kaum zu überwinden. Da die Prinzenstraße über keinerlei Querungshilfen verfügt, kommt dieser Querungsstelle große Bedeutung zu.

Mangel 39**Maßnahme M39** Querspange / Prinzenstraße / Nordtangente

Empfehlung: Der freie rechtsabbiegende Kfz-Verkehr sollte durch Zeichen 206 „Halt, Vorfahrt gewähren!“ zum Halt gezwungen werden, damit kritische Verkehrssituationen für den Radverkehr weitgehend ausgeschlossen werden können.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Die freie Rechtsabbiegespur kann vom Kfz-Verkehr mit zügiger Geschwindigkeit befahren werden. Dabei wird häufig übersehen, dass der Radverkehr Vorrang hat. Die vorhandene Begrünung behindert die Sicht auf den Radverkehr.

Mangel 40**Maßnahme M40** Nordtangente / Friedrichstraße

Empfehlung: Im Kreuzungsbereich sind im Zusammenhang mit Maßnahme 24 Radverkehrsanlagen vorzusehen.

Priorität: **2** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Wenn die Anlage einer Radverkehrsanlage nördlich der Nordtangente an der Friedrichstraße realisiert wird, ist eine entsprechend sichere und komfortable Führung des Radverkehrs an dieser Kreuzung erforderlich, da der starke Kfz-Verkehr ansonsten zu Sicherheitsproblemen führen könnte.

Mangel 41

**Maßnahme M41** Friedrich-Heinrich-Allee – Max-Planck-Straße

Empfehlung: Der Radweg wird zur Zeit nicht über diesen Knotenpunkt geführt. Wegen der ausreichenden Sichtdreiecke sollte die einzurichtende Radfahrerfurt parallel zum Straßenrand ausgeführt werden (Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein).

Priorität: **3** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Der Radweg wird zur Zeit nicht über diesen Knotenpunkt geführt. Wegen der ausreichenden Sichtdreiecke sollte die einzurichtende Radfahrerfurt parallel zum Straßenrand ausgeführt werden (Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein).

Mangel 42**Maßnahme M42** Rundstraße / Schulstraße

Empfehlung: Der gemeinsame Fuß- und Radweg an der Rundstraße endet vor dem Knotenpunkt. Es ist eine Lösung zu suchen, um insbesondere die Fahrbeziehung der Linksabbieger von der Rundstraße in die Schulstraße mit Hilfe von Markierungen auf der Fahrbahn (ggf. mit Radfahrerschleuse). zu verbessern.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Der Knotenpunkt liegt im Zuge mehrerer Hauptrouten vom Gestfeld / Geisbruch zur Innenstadt sowie zum Stadtteilzentrum Geisbruch. Insofern ist eine befriedigende Führung des Radverkehrs an dieser Stelle von großer Wichtigkeit.



Maßnahmen bei sonstigen festgestellten Mängeln

Mangel 43

Maßnahme M43 Radweg-Unterführung im Bereich Querspange

Empfehlung: Der Radweg ist kurzfristig zu Ungunsten des Fußgängerweges im Bereich der 90-Grad-Kurve zu verbreitern. Langfristig sollte das Unterführungssystem insgesamt überdacht werden und ggf. großzügig umgebaut werden. Die Sichtbeziehungen sind an allen „Knotenpunkten“ von Bewuchs freizuhalten, da Radfahrer in Gefällestrecken Geschwindigkeiten erreichen, die frühzeitigen Blickkontakt erfordern, wenn Gefährdungen ausgeschlossen werden sollen.

Priorität: **1-3** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

- Die stark befahrene Strecke zum Schulzentrum weist einen engen 90-Grad-Bogen auf. Im Begegnungsfalle sind Radfahrer-Zusammenstöße vorprogrammiert, zumal aus beiden Richtungen wegen des leichten Gefälles hohe Geschwindigkeiten erreicht werden.
- Problematisch sind ebenfalls die Kreuzungsbereiche im Unterführungssystem (siehe Punkte im Ausschnitt).

Mangel 44

Maßnahme M44 Schulstraße / Krusestraße

Empfehlung: Die Querung der Schulstraße liegt unmittelbar vor einer Kurve. Eine Mittelinsel wird eine sicherere Querung der Straße ermöglichen.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Dieser Punkt liegt im Bereich einer Hauptroute für den Radverkehr zur Innenstadt. Daher ist es sinnvoll, hier eine Querungshilfe einzurichten.

**Mangel 45**

Maßnahme M45 Querung der Konradstraße im Zuge der Hauptroute zur Innenstadt bzw. zum Schulzentrum

Empfehlung: Der selbstständig geführte Rad- und Fußweg östlich des Sportplatzes ist durch eine Umlaufsperre von der Konradstraße abgetrennt. Diese Umlaufsperre verringert die Akzeptanz der Hauptroute für den Radverkehr. Als Attraktivierung der Hauptroute sollte die Umlaufsperre abgebaut werden. Die Rad-Route sollte zwischen der Konradstraße und der Unterführung als Fahrradstraße gewidmet werden. In diesem Falle ist es möglich, die Radroute niveaugleich auszubilden. Vorfahrtsrechtlich kann die Konradstraße der Fahrradstraße untergeordnet werden.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Eine früherer Untersuchung im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan im Bereich Konradstraße hat ergeben, dass die Radverkehrsströme in diesem Bereich sehr intensiv sind. In der vormittäglichen Spitzenzeit zwischen 7:15 und 8:15 queren mehr Radfahrer als Pkw den Knotenpunkt. Da die Querung der Konradstraße und die Pappelstraße im Zuge zu den am stärksten befahrenen Abschnitten der Hauptroute zur Innenstadt zählen, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße und die Vorfahrtsänderung im Bereich der Konradstraße in Erwägung zu ziehen.

Mangel 46

Maßnahme M46 Querung der Friedrich-Heinrich-Allee

Empfehlung: Die Querung der Friedrich-Heinrich-Allee liegt im Zuge einer Hauptroute für den Radverkehr. Wegen der knappen räumlichen Verhältnisse müssen ggf. die Flächen der Bus-Haldebuchten genutzt werden. Die Haltestellen könnten als Kap ausgebildet werden.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

**Mangel 47****Maßnahme M47** Rundstraße / Gestfeldstraße

Empfehlung: Die Querung der Rundstraße im Einmündungsbereich der Gestfeldstraße ist Bestandteil der Hauptroute Gestfeld/Geisbruch-Innenstadt.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Eine Querungshilfe an dieser Stelle dient auch dazu, auf die Hauptrouten aufmerksam zu machen. Außerdem wird die Nutzung der „richtigen“ Straßenseite durch die Querungshilfe gefördert.

Mangel 48**Maßnahme M48** Ortseingang Hoerstgen

Empfehlung: Der einseitige Zweirichtungsradweg an der Hoerstgener Straße Richtung Kamperbrück erfordert die Querung der Straße. Eine Querungshilfe trägt zur Sicherheit bei und dämpft das Geschwindigkeitsniveau am Ortseingang.
Dieser Maßnahme-Vorschlag ist im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept OD Hoerstgen zu prüfen.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Mangel 49**Maßnahme M49** Bruchstraße / Eyller Straße

Empfehlung: Eine der Hauptrouten vom Geisbruch zur Innenstadt kreuzt in Höhe der Bruchstraße die Eyller Straße. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Eyller Straße und die Abbiege-/Einbiegevorgänge von/zur Bruchstraße erschweren eine sichere Querung.
Maßnahmevorschlag: Anlage einer Fußgängerampel mit Signalgebern südlich und nördlich der Einmündung Bruchstraße. Wenn nur südlich oder nördlich der Einmündung eine Ampel installiert würde, ergäbe sich ein Problem für die in der entgegengesetzt verkehrenden Radströme.

Priorität: **1** (-- =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit; LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)



Eine signalgesteuerte Querungshilfe an dieser Stelle dient auch dazu, auf die Hauptroute aufmerksam zu machen. Außerdem wird die Nutzung der „richtigen“ Straßenseite durch die Querungshilfe gefördert.

Maßnahmen im Zuge von Regional-Routen des Landschaftspark NiederRhein

Es werden an dieser Stelle nur diejenigen im Konzept des „Landschaftspark NiederRhein“ erarbeiteten Maßnahmen nachrichtlich übernommen, die nicht ohnehin schon bearbeitet wurden.

Kamp-Lintfort – Rheinberg

Mangel 50

Maßnahme M50

- Radwegeneu- bzw. Ausbau
Zwischen Hedgestraße und Friedrichstraße im Bereich der Schachanlage Rosenray

Mangel 51

Maßnahme M51

- Kreuzung Oststraße Friedrichstraße
Hier sollten gemäß Landschaftspark NiederRhein Bordsteinabsenkungen sowie eine Mittelinsel die Querung für Radfahrer sicherer machen. Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Lückenschluss (Maßnahmen 18, 28) zu sehen und entsprechend zu lösen.

Kamp-Lintfort – Moers

- keine zusätzlichen Maßnahmen

Kamp-Lintfort – Neukirchen-Vluyn

- keine zusätzlichen Maßnahmen

Mangel 52**Maßnahme M52**

- Querungsbereich Hardenbergstraße am südlichen Zugang der Fußgängerzone (wichtige Verbindung Innenstadt / Fußgängerzone, Schulweg). Hier wird im Konzept des Landschaftspark NiederRhein empfohlen, eine Querungshilfe einzurichten, Bordsteinabsenkungen vorzunehmen sowie Hinweisschilder (Radfahrer kreuzen, Zeichen 138 StVO) aufzustellen.

Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer

In Kamp-Lintfort sind keine massiven Netzhemmnisse für den Radverkehr durch Einbahnstraßen erkennbar. Allerdings ist es wegen der Umwegempfindlichkeit der Radfahrer sinnvoll, jeden bekannten Widerstand abzubauen. Insofern wurden die Kamp-Lintforter Einbahnstraßen auf die Möglichkeit der Öffnung geprüft.

Straße	Möglichkeit	Maßnahme
Steltenbergstraße	ja, bei Einrichtung eines einseitigen Halteverbots	--
Kaiserstraße	ja, bei Einrichtung eines einseitigen Halteverbots	--
Kirchweg	nicht möglich	--
Grenzstraße	ja, bei Einrichtung eines einseitigen Halteverbots	--
Mangel 53 Johannstraße	ja	M53
Mangel 54 Hermannstraße	ja	M54
Mangel 55 Alfredstraße	ja	M55
Mangel 56 Wilhelminenstraße	ja	M56
Mangel 57 Kirchplatz	ja	M57
Mangel 58 Friedrichstraße	unter der Voraussetzung der Erarbeitung einer Detail-Lösung	M58



Maßnahmen, die durch Bürgeranregungen oder politische Beteiligungen ergänzt wurden

Mangel 59

Maßnahme M59 *Kamperdickstraße zwischen Wilhelmstraße und Nordtangente*

Empfehlung: *Der Streckenabschnitt verbindet die Innenstadt mit dem Einkaufsstandort im Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord.*

Priorität: **2** (– =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

Mangel 60

Maßnahme M60 *Nordtangente / K33 / Rheinstraße*

Empfehlung: *Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung zum Verkehrsentwicklungsplan wurde dieser Knotenpunkt von einem Bürger als „kritisch“ angesehen. Die Lage der Nordtangente in einem langgestreckten Bogen und das hohe Verkehrsaufkommen in Kombination mit der Querneigung der Straße lösen aus Sicht des Betroffenen Handlungsbedarf (Querungshilfe, Ampelanlage) aus.*

Der Gutachter kann aufgrund der peripheren Lage des Knotenpunktes keine besondere Netzfunktion für den Radverkehr erkennen. Der Knoten ist auch hinsichtlich der Unfallstatistik nicht auffällig.

Priorität: **3** (– =kein Handlungsbedarf; 1=hohe Dringlichkeit; 2=mittlere Dringlichkeit; 3=geringe Dringlichkeit;
LPN=nachrichtliche Übernahme aus Landschaftspark NiederRhein)

6.4 PRIORITÄTENLISTE

Die Maßnahmen werden nach ihrer Lage im Netz und ihrer Wichtigkeit bewertet, damit eine Einstufung in eine Prioritätenreihung erfolgen kann.

Mit einer hohen Priorität sollen die Hauptrouten des Radverkehrs (Kapitel 6.3.3) behandelt werden. Bei der Einstufung in die Prioritätenliste spielt außerdem der Aufwand für die Umsetzung einer Maßnahme eine entscheidende Rolle. Wenn mit einer kleinen Markierungsarbeit eine Maßnahme für den Radverkehr umgesetzt werden kann, so sollte diese auch dann kurzfristig umgesetzt werden, wenn sie einen nicht ganz so wichtigen Streckenabschnitt betrifft. Dagegen kann selbst bei größter Dringlichkeit einer Maßnahme ein Mangel nicht „über Nacht“ abgestellt werden, wenn größere Bauarbeiten erforderlich sind.

Um bei der Vielzahl der festgestellten erforderlichen Maßnahmen eine sinnvolle Reihenfolge in der Umsetzung zu erreichen, erfolgt die Einordnung in die Prioritätenfolge nach folgenden Kriterien:

- Liegt die Maßnahme im Zuge einer Hauptroute?
- Hat die Maßnahme eine starke Wirkung im Netzzusammenhang?
- Ist die Maßnahme mit vertretbarem Aufwand zu realisieren?

Jede Maßnahme wird in eine der drei nachfolgend definierten Prioritätenstufen eingereiht. Mit der Prioritätenreihung ist nicht die Reihenfolge der Umsetzung gemeint, sondern die Dringlichkeit.

- Priorität 1 hohe Dringlichkeit
- Priorität 2 mittlere Dringlichkeit
- Priorität 3 geringe Dringlichkeit



Nr.	Maßnahme	Maßnahme-Vorschlag
VERKEHRSSICHERHEIT		
M29	Netzergänzung Hoerstgener Straße / Dorfstraße im Ortsteil Hoerstgen	Umgestaltung des gesamten Straßenraumes
M37	Knoten Schanzstraße / Wiesenbruchstraße / B510, Anlage von Radverkehrsanlagen	Bau von Radwegen auf Nordseite der B510 (incl. Radschleuse)
M38	Knoten Prinzenstraße / Kruppstraße / Schanzstraße, Anlage einer LSA	Bau einer LSA
M4	Umgestaltung der Fasanenstraße	Umgestaltung des gesamten Straßenraumes
M43	Unterführung am Schulzentrum, Entschärfung der Situation in Einmündungsreichen und engen Kurven.	Markierungsarbeiten / Abbau eines Geländers / Rodungsarbeiten
M48	Querungshilfe Ortseingang Hoerstgen	Querungshilfe
HAUPTROUTEN		
M13	Moerser Straße zwischen Malmedy- und Montplanetstraße, Netzergänzung am nördlichen Straßenrand	siehe Maßnahme 3
M15	Netzergänzung an der Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Ringstraße und Stephanstraße	Bau eines neuen Radweges
M16	Netzergänzung an der Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Stephanstraße und Dieprahmsweg	Bau eines neuen Radweges
M3	Schaffung einer Radverkehrsanlage an der nördl. Moerser Str. zw. Malmedystr. und Altem Rathaus	alternativ: Anlage eines Schutzstreifens nach Umgestaltung des Straßenraumes gemäß Gestaltungsvorschlag (Kapitel xx)
M3	Schaffung einer Radverkehrsanlage an der nördl. Moerser Str. zw. Malmedystr. und Altem Rathaus	alternativ: Markierungsarbeiten für Schutzstreifen zw. Johannstr. und Kreuzung Altes Rathaus, Querungshilfe
M42	Knoten Rundstraße / Schulstraße, Ergänzung von Radverkehrsanlagen	Markierungsarbeiten
M44	Schulstraße / Krusestraße, Einrichtung einer Querungshilfe im Zuge einer Hauptroute für den Radverkehr	Querungshilfe
M45	Querung der Konradstraße, Führung der Hauptroute in der Pappelstraße	Umbau / Aufpflasterung / Abbau der Umlaufsperrung / Vorfahrtänderung
M46	Querungshilfe an der Friedrich-Heinrich-Allee im Bereich der Großen Goorley	Querungshilfe
M47	Querungshilfe an der Rundstraße / Gestfeldstraße	Querungshilfe
M49	Querungshilfe Eyler Straße / Bruchstraße	LSA
ERSCHLIESSUNG INNENSTADT		
M14	Netzergänzung Wilhelmstr. zw. Friedrich- und Hangkamerstr.	Markierungsarbeiten
M23	Netzergänzung Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Moerser Straße und Konradstraße	Bau eines Radweges auf dem vorhandenen Gehweg (Gehwegplatten durch rotes Rechteckpflaster ersetzen)
M24	Netzergänzung Kolkschenstraße	Bau eines Radweges auf dem vorhandenen Gehweg (Gehwegplatten durch rotes Rechteckpflaster ersetzen)
M25	Netzergänzung Königstraße	Markierungsarbeiten
M26	Netzergänzung Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Kolkschenstraße und Moerser Straße (östliche Seite)	Markierungsarbeiten
M52	Hardenbergstraße, Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe	Querungshilfe (siehe auch Kap. Städtebau)
ERSCHLIESSUNG GEWERBEGEBIET KAMPERBRUCH-NORD		
M18	Netzergänzung Oststraße	Markierungsarbeiten
M19	Netzergänzung Kruppstraße	Markierungsarbeiten
M20	Netzergänzung Schanzstraße	Markierungsarbeiten
M28	Netzergänzung Friedrichstr. zwischen Nordtangente u. Oststr.	Markierungsarbeiten
M39	Knoten Querspange / Prinzenstraße / Nordtangente, Änderung der Verkehrsregelung auf der freien Rechtsabbiegespur von der Prinzenstraße auf die Querspange	Verkehrszeichen „Halt, Vorfahrt gewähren“ aufstellen
M40	Knoten Nordtangente / Friedrichstraße, Anlage von Radfurten	Markierungsarbeiten
M51	Kreuzung Oststraße / Friedrichstraße radfahrerfreundlich umgestalten („Bordsteinabsenkungen / Mittelinsel“)	Querungshilfe, Bordsteinabsenkungen



Nr.	Maßnahme	Maßnahme-Vorschlag
STRASSENVERKEHRSORDNUNG-NOVELLE		
M5	Gemeinsamer Fuß- und Radweg an der Heinrichstraße, Verbreiterung	Verbreiterung Radweg, Grunderwerb
M7	Schulstraße getrennter Rad- und Fußweg nicht StVO-konform	Markierungsarbeiten
M8	Haarbeckstraße gemeinsamer Fuß- und Radweg nicht StVO-konform	Markierungsarbeiten
NACHRANGIGE EINZELMASSNAHMEN		
M2	Montage Zusatzschilder an Einmündungen zur L287	Verkehrszeichen „Radfahrer aus beiden Richtungen“ (Zusatzschild) installieren
M10	Nordtangente, Umwandlung des befestigten Seitenstreifens	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M11	Friedrich-Heinrich-Allee südlich der Max-Planck-Straße, Umwandlung des befestigten Seitenstreifens	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M33	Knoten Heinrichstraße / Friedrich-Heinrich-Allee, Anlage einer Querungshilfe	Querungshilfe
M34	Knoten Eyller Straße / Ferdinantenstraße, Anlage eines Kreisverkehrsplatzes oder einer LSA	Kreisverkehrsplatz
M35	Knoten Ferdinantenstraße / Mittelstraße, Anlage eines Kreisverkehrsplatzes	Kreisverkehrsplatz
M36	Knoten Eyller Straße / Moerser Straße, Anlage eines Kreisverkehrsplatzes oder einer LSA	Kreisverkehrsplatz
M41	Knoten Friedrich-Heinrich-Allee / Max-Planck-Straße, Anlage einer nicht abgesetzten Radfurt	Markierungsarbeiten
M50	Radwegeneu- bzw. Ausbau des Radweges zw. Hedgestraße und Friedrichstraße	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M53	Johannstr., Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr	Öffnen der Einbahnstraße für Radverkehr
M54	Hermannstr., Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr	Öffnen der Einbahnstraße für Radverkehr
M55	Alfredstr., Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr	Öffnen der Einbahnstraße für Radverkehr
M56	Wilhelminenstr., Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr	Öffnen der Einbahnstraße für Radverkehr
M57	Kirchplatz, Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr	Öffnen der Einbahnstraße für Radverkehr
M9	Markierungsarbeiten am gemeinsamen Fuß- und Radweg an der Ringstraße	Markierungsarbeiten
NACHRANGIGE NETZLUECKEN		
M12	Netzergänzung an der Franzstraße	Markierungsarbeiten
M17	Netzergänzung Eyller Straße zwischen Feldstraße und Stadtgrenze	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M21	Netzergänzung Altfelder Straße	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M30	Netzergänzung L 287 zwischen Hoerstgen und Stadtgrenze zu Sevelen	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M31	Netzergänzung an der Mühlenstraße zw. B 510 und Waldfriedhof	Bau eines neuen Zweirichtungs-Radweges
M32	Knoten Altes Rathaus, Anlage von Radwegen am Kreisverkehrsplatz	Umgestaltung des gesamten Straßenraumes

6.5 SZENARIEN

6.5.1 SZENARIO „TREND“

Im Szenario „Trend“ wird von einer etwa gleichbleibenden Fortschreibung der vorausgegangenen Entwicklung auszugehen. Bewährte Strukturen und Prioritäten aus der Vergangenheit werden beibehalten.

Bei einer Entscheidung für das Szenario „Trend“ wird empfohlen, nur die Maßnahmen-Pakete (siehe vorherige Seiten)

- Verkehrssicherheit
- Erschließung Innenstadt
- Straßenverkehrsordnung-Novelle umzusetzen.

6.5.2 SZENARIO „NACHHALTIGER STADTVERKEHR“

Im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ wird angestrebt, eine bestmögliche Förderung der stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten zu erreichen. Daher sollten alle im Rahmen der Untersuchungen zur Verkehrsentwicklungsplanung als sinnvoll erkannten Maßnahmen umgesetzt werden.

Durch ein umfassendes Investitionsprogramm ist es möglich, bei relativ geringem finanziellen Aufwand einen hohen Nutzen für die Bevölkerung zu erzielen. Da die Maßnahmen im Bereich Radverkehr zu einem Großteil förderfähig sind, entstehen der Stadt verhältnismäßig geringe Belastungen.

Dementsprechend werden alle Maßnahmenpakete (siehe vorherige Seiten) zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Verkehrssicherheit
- Haupttrouten
- Erschließung Innenstadt
- Erschließung Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord
- Maßnahmen aufgrund Straßenverkehrsordnung-Novelle
- Nachrangige Einzelmaßnahmen
- Nachrangige Netzlücken



7 FUSSGÄNGERVERKEHR

7.1	Vorbemerkung	116
7.2	Probleme in Straßenzügen	116
7.2.1	Ortsdurchfahrt Hoerstgen	116
7.2.2	Fasanenstraße / Wiesenbruchstraße	117
7.3	Punktuelle Einzelmaßnahmen	119
7.3.1	Hardenbergstraße, Querungssituation	119
7.4	Kindergarten- und Schulwegsicherung.....	120
7.4.1	Verkehrssicherheit an den Kindergärten.....	120
7.4.2	Verkehrssicherheit an den Schulen	123
7.5	Behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes	127
7.5.1	Beschreibung der Gruppe mobilitätsbehinderter Menschen	127
7.5.2	Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen	127
7.5.3	Gehwege	128
7.5.4	Parkstände	129
7.5.5	Öffentlicher Personennahverkehr	129
7.5.6	Lichtsignalanlagen	129
7.5.7	Empfehlungen	130

7 FUSSGÄNGERVERKEHR

7.1 VORBEMERKUNG

Bei der Betrachtung des Verkehrsgeschehens wird dem Fußgängerverkehr häufig nicht die ihm zustehende Aufmerksamkeit entgegengebracht. Dabei hat diese ureigene Fortbewegungsform des Menschen eine große Bedeutung. In Kamp-Lintfort wird nahezu jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt (18,6%).

Insbesondere Kinder und auch ältere Bürger sind auf die Fortbewegung mit den eigenen Beinen angewiesen. Bei dem teilweise starken Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen ist es zunehmend erforderlich, dem Fußgängerverkehr für die Querung von Straßen Hilfestellung zu geben. Dies kann durch verschiedene Instrumente geschehen.

- Querungshilfen in Form von Verkehrsinseln oder Aufpflasterungen
- spezielle Lichtsignalanlagen für Fußgänger
- Ersatz von Kreuzungen durch Kreisverkehre

Neben punktuellen Mängeln und daraus resultierenden Einzelmaßnahmen ist an einigen Stellen oder Straßenzügen im Stadtgebiet eine Problemanhäufung zu erkennen. Dort sind Maßnahmenpakete in Gesamtkonzepte einzubinden.

7.2 PROBLEME IN STRASSENZÜGEN

7.2.1 ORTSDURCHFART HOERSTGEN

Der Ortsteil Hoerstgen liegt als klassisches Straßendorf an der Landesstraße 277 (Dorfstraße). Die Straßenraumaufteilung ist konsequent auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs zugeschnitten.

Bereits Anfang der Neunziger-Jahre gab es Bestrebungen seitens des Rheinischen Straßenbauamtes Wesel, diese Ortsdurchfahrt umzubauen und mit entsprechenden Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr auszustatten. Dies sollte zu Lasten der Kfz-Flächen erreicht werden. In die Gesamtkonzeption eingebunden waren auch Maßnahmen im Bereich Haltestellengestaltung. Hier sollte der Bushalt im Straßenraum umgesetzt werden.

Aus verschiedenen Gründen, die hier nicht näher beleuchtet werden sollen, kam es nicht zu einer Umsetzung der Planungen.

An der Notwendigkeit zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer hat sich in der Zwischenzeit nichts geändert. Der Problemdruck

hat sich eher verschärft. Durch die Realisierung zweier Neubaugebiete (Am Nepix Feld – ca. 100 Wohneinheiten, Am Langer Hof – 56 WE) hat ein Zuzug junger Bevölkerungsschichten eingesetzt. Eine Folge dieses Bevölkerungszuwachses war die Einrichtung eines Kindergartens in der Molkereistraße.

Das allgemeine Bevölkerungswachstum Hoerstgens und insbesondere die Zunahme im Bereich der jüngeren Altersschichten löst nach Ansicht der Gutachter dringenden Handlungsbedarf aus.

Maßnahmen:

Es kann eine Vielzahl von Problempunkten erkannt werden. So mangelt es an folgenden Stellen:

- Querungshilfe an den Ortseingängen (wg. des einseitigen Radweges an der Hoerstgener Straße und des geplanten Radweges nach Sevelen)
- Querungshilfen im Streckenverlauf (am Gemeindehaus, an der Bushaltestelle Jansen, an der Bushaltestelle Ricken)
- Anlage von Fußwegen im Bereich der Engstellen (etwa in Höhe Dorfstraße 9, Kirche / Hotel zur Post)

Die Einzelmaßnahmen sollten in ein zusammenhängendes Gesamtkonzept eingebettet werden, damit die Belange aller Beteiligten hinreichende Berücksichtigung finden können, wobei vorrangig Maßnahmen der Verkehrssicherheit (Querungshilfen, Anlage von Gehwegen) umzusetzen sind.

7.2.2 FASANENSTRASSE / WIESENBRUCHSTRASSE

Über die Fasanen-, Wiesenbruch- und Niersenbruchstraße ist das Wohngebiet Niersenbruch an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte sind keine Probleme erkennbar.

Allerdings kann aufgrund der empfindlichen Randnutzungen (Schulen, Kindergärten, Gemeindehäuser, Bushaltestellen) an der Fasanenstraße gestalterische Mängel erkannt werden. Im Bereich des Knotenpunktes Fasanenstraße / Wiesenbruchstraße sind außerdem Versorgungseinrichtungen angesiedelt.



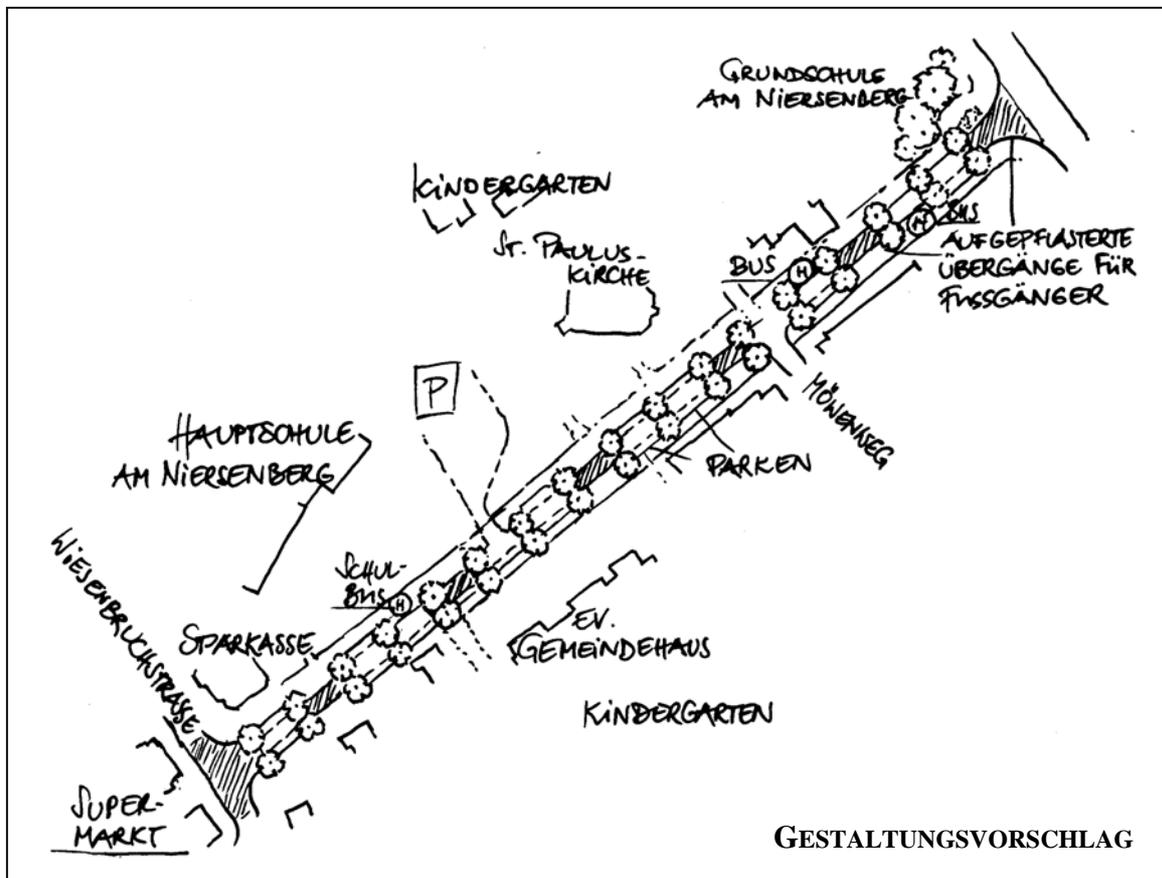
An der Fasanenstraße existieren nur am Nordrand ein Gehweg und ein sehr großzügig dimensionierter Radweg. Am Südrand der Straße fehlen jegliche Nebenanlagen. Der Straßenraum der Fasanenstraße ist ohne Gliederung und lädt zu zügigem Fahren ein. Die Kreuzung Fasanenstraße / Wiesenbruchstraße ist überdimensioniert, was durch Markierungsarbeiten abgemildert wird.

Trotz der optisch erfahrbaren Gestaltungsmängel konnte weder hinsichtlich der Verkehrsmengen noch aufgrund von Unfallzahlen oder Geschwindigkeitsmessungen der Polizei Sicherheitsprobleme festgestellt werden

Die gestalterischen Mängel können durch den ohnehin erforderlichen Ausbau der Fasanenstraße behoben werden.

Die Fasanenstraße sollte dabei zwischen der Saalhoffer Straße und der Wiesenbruchstraße in ein Gesamtkonzept einbezogen werden. Dabei ist der Straßenraum nach Ansicht der Gutachter in Abschnitte zu gliedern.

Mit einer eindeutigen Platzsituation zwischen Supermarkt und Sparkasse beginnend, sollte der sehr breite Straßenraum durch Alleebäume, zwischen denen die Stellplätze angeordnet werden, gefasst werden.



An den Überwegen zu den Schulen und Kindergärten reicht der Fußweg, wie beim Buskap, bis an den Fahrbahnrand und gewährt, ggf. durch Aufpflasterungen, zumindest durch deutlich andersfarbige Pflasterung, eine sichere Quermöglichkeit für Kinder, aber natürlich auch für die Erwachsenen!

(Auf-)Pflasterungen sind jeweils an den Stellen vorgesehen, wo tatsächlich Querungsbedarf besteht (Schuleingänge, einmündende Wege, Kindergarten, Bushaltestelle).

Maßnahmen:

Es existiert eine Vielzahl von Problempunkten. So mangelt es an folgenden Stellen:

- Querungshilfen / Aufpflasterungen
- Anlage von Fußwegen auf der Südseite der Straße
- Anpflanzung von Alleebäumen und Parkständen

Die Einzelmaßnahmen sollten in ein zusammenhängendes Gesamtkonzept eingebettet werden, damit die Belange aller Beteiligten hinreichende Berücksichtigung finden können.

7.3 PUNKTUELLE EINZELMASSNAHMEN

Weitere Maßnahmen für den Fußgängerverkehr sind Bestandteil der Kapitel Radverkehr und Motorisierter Individualverkehr. Querungshilfen für den Radverkehr dienen in der Regel auch Fußgängern. Umbauten von Kreuzungen zu Kreisverkehren sind eine Maßnahme, die die Trennwirkung von Knotenpunkten reduzieren.

7.3.1 HARDENBERGSTRASSE, QUERUNGSSITUATION

Die Freiherr-vom-Stein-Straße durchschneidet den zentralen Innenstadtbereich in Ost-West-Richtung zwischen Friedrichstraße und Moerser Straße. Sie hat eine wichtige Funktion als Lieferantenzufahrt und als Erschließungsstraße für die zentrale Innenstadt. Der nicht unbeträchtliche Durchgangsverkehr ist nach Auffassung der Gutachter hinnehmbar, da der Verkehr abgesehen von einem Streckenabschnitt in dieser Straße durchaus verträglich ist.

Der problematische Streckenabschnitt ist die Verbindung zwischen den Fußgängerzonen „Neue City“ und „Alte Moerser Straße“ etwa zwischen dem Gebäude der Sparkasse und dem Fahrbahn-Verschwenk. Auf rund 50 Meter breite ist hier intensiver Fußgängerquerverkehr festzustellen.



Da diese Wegeverbindung sehr wichtig und wünschenswert ist, sollte dem Fußgängerverkehr an dieser Stelle besondere Berücksichtigung zuteil werden.

Der Autoverkehr sollte zu extrem langsamer Fahrweise gezwungen werden. Die Querung könnte möglicherweise als überbreiter Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“) und als (Auf-)pflasterung auszuführen.

Wegen der Wichtigkeit dieser Stelle in der Kamp-Lintforter Innenstadt sollte eine städtebauliche-verkehrliche Sonderlösung gesucht werden.

7.4 KINDERGARTEN- UND SCHULWEGSICHERUNG

Im Einzugsbereich der Kindergärten und Schulen ist ein besonderes Augenmerk auf potenzielle Gefahrenstellen zu legen. Hierbei ist darauf zu achten, dass im Längs- und Querverkehr die Schüler als Radfahrer oder als Fußgänger sicher geführt werden.

In diesem Zusammenhang wurden die Schulleitungen angeschrieben und das Jugendamt über die Situation an den Kindergärten befragt.

7.4.1 VERKEHRSSICHERHEIT AN DEN KINDERGÄRTEN

Die derzeitigen Kindergartenzahlen an den Kamp-Lintforter Einrichtungen sind der nachfolgenden Tabelle auf der nächsten Seite zu entnehmen.

Generelle Probleme

Die Kindergartenleitungen sehen fast in allen Fällen zwei Probleme:

- a. die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht eingehalten
- b. es sind nicht genügend Parkmöglichkeiten vorhanden

zu a) Geschwindigkeit

Es gibt keine Patentlösung, die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit (vor Kindergärten in der Regel 30 km/h) zu gewährleisten. Kontrollen der Polizei können aus Gründen der Personalknappheit nur selten durchgeführt werden. Das Problem ist planerisch kaum oder gar nicht in den Griff zu bekommen, da das individuelle Fehlverhalten der Fahrzeugführer häufig irrational ist.



KINDERGÄRTEN (alphabetisch)	PERSONAL	KINDERGARTENPLÄTZE
Arche, Fasanenstraße 10 a	9	85
AWO, Kattenstraße 90	9	100
AWO, Kirchenkamp (Neubaugebiet Sandstr.)	7	70
AWO, Moerser Straße 316 (altes Rathaus)	9	90
AWO, Sudermannstraße 19	9	92
Heilpädagogische Tagesstätte, Molkereistraße 22	3	10
Kleine Oase, Rundstraße 114	7	60
Löwenzahn, Landwehrweg 30	7	75
Mäusevilla, Franzstraße 53 a	9	80
Pustebume, Molkereistraße 20	3	25
Rasselbande, Vinnmannsweg 2	3	20
Regenbogen, Geisbruchstraße 24	7	75
Spatzennest, Abteiplatz 25	3	25
St. Barbara, Geisbruchstraße 2	7	75
St. Josef, Kirchplatz 14	7	75
St. Marien, Vinnstraße 8	7	75
St. Paulus	9	100
Tausendfüßler, Moerser Straße 163	9	95
Terhardtshof, Vinnstraße 42	7	60
Zwergenland, Moerser Straße 163	5	50
SUMME	136	1337

zu b) Parkmöglichkeiten an Kindergärten

Während der Bring- und Abholzeit kommt es an nahezu allen Einrichtungen zu teilweise chaotischen Verkehrsverhältnissen.

Planerisch kann diese Problematik im Rahmen des VEP nicht eingehend behandelt werden. Hier müssen ggf. Einzelfallbetrachtungen durchgeführt werden.

Spezielle Probleme:

Kindergärten an der Fasanenstraße (Niersenbruch) :

Probleme gibt es im Einzugsbereich der beiden konfessionellen Einrichtungen an der Fasanenstraße. An der Fasanenstraße fehlt auf der Südseite ein Gehweg. Die Fasanenstraße ist Bestandteil einer Tempo 30 Zone. Gleichwohl werden auch hier gemäß subjektivem Eindruck der Betroffenen die Verkehrsregeln nicht eingehalten.

Im Rahmen der Sofortmaßnahmen im Zuge der Fasanenstraße sowie dem mittel- bis langfristig geplanten Ausbau sollten diese Probleme gemeinsam mit den Betroffenen erörtert und entsprechende Lösungen erarbeitet werden.

Kindergärten an der Molkereistraße (Hoerstgen):

Im Einzugsbereich der Molkereistraße fehlen an der Dorfstraße (L287), einer Hauptverkehrsstraße mit ca. 5000 Kfz/Werktag an zwei Stellen innerhalb der Ortsdurch-



fahrt jegliche Nebenanlagen. Hier ist Tempo 50 zulässig. Es werden im Kapitel „Fußgängerkehr“ weiter oben Maßnahmen im Bereich der Dorfstraße angeregt.

Bei der Molkereistraße (Tempo 30) handelt es sich um eine nicht ausgebaute Straße. Daher fehlen auch hier teilweise Gehwege.

Kindergarten am Schulzentrum:

Die Zufahrt zum Schulzentrum ist zum Beginn der Kindergartenöffnungszeit wegen des Schüler- und Lehrerverkehrs sowohl mit Auto- als auch Radverkehr stark belastet. Die Fuß- und Radwegefurt sollte durch Aufpflasterung oder farbliche Hervorhebung stärker betont werden. Es ist durch Zusatzbeschilderung auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinzuweisen, auch wenn rein rechtlich Radverkehr in der Gegenrichtung (noch) nicht zulässig ist.

Die Moerser Straße wird zwischen der Eyller Straße und der Zufahrt Schulzentrum entgegen der Vorschriften auf beiden Straßenseiten als Zweirichtungsweg genutzt. Dies macht in den meisten Fällen Sinn, da so eine gefährliche Querung zum Beispiel am Knotenpunkt Eyller Straße / Moerser Straße oder an der Einmündung Bertastraße / Moerser Straße vermieden werden kann. Die Radwege an der Moerser Straße sollten daher zur Schulwegsicherung auf dem genannten Abschnitt als Zweirichtungsweg gewidmet werden. An sämtlichen betroffenen Einmündungen sind Furtmarkierungen mit entsprechenden Hinweisen und Zusatzbeschilderung anzubringen.

Kindergarten an der Franzstraße:

Es wird seitens der Kindergartenleitung auf das allgemein zu hohe Geschwindigkeitsniveau auf der Franzstraße hingewiesen.

Kindergarten am alten Rathaus:

Es wird seitens der Kindergartenleitung auf den kurz vor der Einrichtung endenden Radweg hingewiesen. Dieser Aspekt wird im Rahmen des Umbaus der Kreuzung zum Kreisverkehr berücksichtigt.

7.4.2 VERKEHRSSICHERHEIT AN DEN SCHULEN

Die derzeitigen und die für das Jahr 2005 zu erwartenden Schülerzahlen an den Kamp-Lintforter Schulen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Schulen	Schulplätze 1995/96	Schulplätze 1999/00	Schulplätze 2005/06
Grundschule Astrid-Lindgren	219	243	187
Grundschule Ebertschule	410	412	354
Grundschule Ernst-Reuter	346	305	230
Grundschule Josef	210	200	150
Grundschule Niersenberg	381	458	400
Grundschule Overberg*	225	167*	172*
Grundschule Wilhelm*	316	283*	203*
Hauptschule Diesterweg (Pestalozzistr.)	156	113	98
Hauptschule Diesterweg (Vinnstraße)	364	265	228
Hauptschule Niersenberg	293	248	260
Realschule Sudermannstraße	313	351	348,5
Realschule Geisbruchstraße	313	351	348,5
Geamtschule	840	1164	1212
Gymnasium	820	894	983
Sonderschule Friedrich-Heinrich-Allee	94	81	78
	5300	5535	5252

* unter Berücksichtigung des Schulkindergartens

Mittelfristig ist eine rückläufige Schülerzahl zu erwarten. Dazu tragen sinkende Einschulungszahlen aufgrund der rückläufigen Geburtenquote bei. Der Schülerbestand im Sekundarbereich wird in den nächsten drei bis vier Jahren noch leicht ansteigen während sich im Primarbereich ein Schülerrückgang um ca. 15-20% ergeben wird.

Schülerinnen und Schüler machen rund 13% der Kamp-Lintforter Bevölkerung aus. Diese Gruppe legt mindestens zwei schulbezogene Wege zurück (Hin- und Rückweg). Zum Teil fallen wegen nachmittags stattfindender Unterrichtseinheiten auch zwei Hin- und Rückfahrten an.

Täglich ist so mit mindestens 13.000 schulbezogenen Wegen auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet zu rechnen. Da Schüler eine gefährdete Gruppe bilden, ist der verkehrssicheren Abwicklung dieser Verkehre eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Abwicklung des Schülerverkehrs

Nach der Schülerfahrtkostenverordnung hat der Schulträger die notwendigen Kosten für die Beförderung der Schüler zu übernehmen.

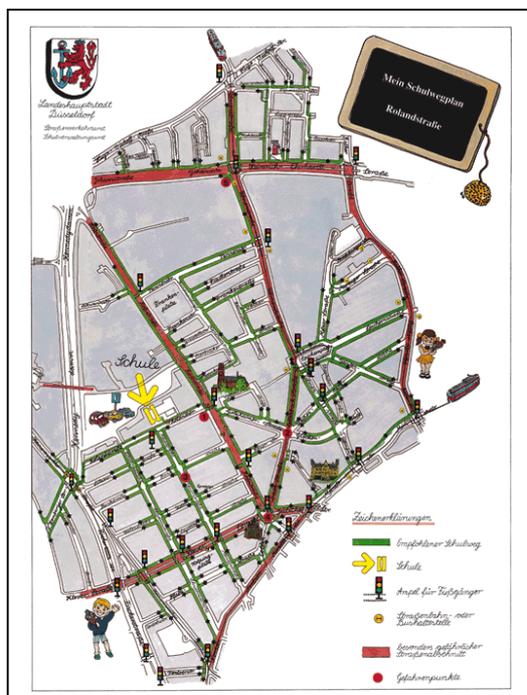
Ein Anspruch auf Schülerbeförderung bzw. Kostenübernahme entsteht bei einem Schulweg von mehr als 2 km (Grund- und Sonderschule) bzw. mehr als 3,5 km (weiterführende Schulen).

Nach dieser Regelung kommen zur Zeit

761	Schüler in Genuss der Schülerbeförderung. Davon werden
483 (63,5%)	Schüler mit dem allgemein zugänglichen ÖPNV und
264 (34,7%)	im „Schülerspezialverkehr“ befördert. Der Schülerspezialverkehr (auch: „Schulbus“ genannt) wird von privaten Busunternehmen durchgeführt.
14 (1,8%)	Schüler werden aus gesundheitlichen Gründen mit Taxen gefahren.

Neben den „Bus-Schülern“ kommen 4738 Schülerinnen und Schüler zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem privaten Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) zur Schule. Insbesondere zum Schutz der Fußgänger und Fahrradfahrer werden Schulwegsicherungspläne aufgestellt.

Schulwegsicherungspläne



Gemäß Runderlass des Verkehrsministeriums NRW vom 5.7.1982 (siehe auch: „Schulwegsicherung in NRW, Erlass vom 19.7.1989 mit Erläuterungen der HUK-Beratungsstelle“) sind Schulwegsicherungspläne zur Sicherung der Schüler mindestens dort aufzustellen, wo sich für Kinder gefährliche Situationen ergeben können. Mit Hilfe von computergestützter Planbearbeitung ließe sich bei geringem Arbeitsaufwand ein fortschreibbares Schulwegsicherungssystem installieren.

Durch Erarbeitung der Pläne an Projekt-Tagen der Schule und Verteilung der Pläne über die Schulpflegschaften wäre ein kostengünstiger Vertrieb sicherzustellen.

Allgemeine Probleme

An allen Schulen ist in Kamp-Lintfort der Erlass des Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen zur Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen umgesetzt. Dennoch sollte durch zusätzliche Regelungen mehr Zufriedenheit bei den Elternschaften sowie Schulleitungen angestrebt werden.

Spezielle Probleme

Grundschule am Niersenberg

a) Probleme an der Einmündung Fasanenstraße / Saalhoffer Straße (Übergang Saalhoffer Straße)

In kurzer Entfernung von dem Knotenpunkt Fasanenstraße / Saalhoffer Straße befindet sich in südlicher Richtung eine signalgeregelte Querungshilfe, die bestmögliche Sicherheit auf dem Schulweg bietet. Da Kinder, die aus dem Bereich Vierquartieren mit dem Fahrrad zur Schule fahren, zwischen dieser Ampelanlage und der Fasanenstraße den Radweg in der Gegenrichtung benutzen, ist dieser hier für den Zweirichtungsverkehr freizugeben.

b) Gestaltung der Kreuzung Fasanenstraße / Wiesenbruchstraße

Es wird auf das Kapitel 7.2.2 verwiesen, in dem die Gestaltung der Fasanenstraße thematisiert wird.

c) Schulbushaltestelle, Konflikte durch „Auto-Schulkinder“



Die Schulbushaltestelle an der Hauptschule zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine ausreichend breite Fläche für wartende Schüler bietet. Ferner ist durch die Lage auf der Schulseite ein Überqueren der Fahrbahn nicht erforderlich. Im Detail sind allerdings einige Punkte zu kritisieren:

- Die Wartefläche liegt auf einem Radweg.
Es ist eine eindeutige Trennung von Wartefläche und Fußweg / Radweg anzustreben. Dabei sollte ein Schutzstreifen für die Kinder durch ein „Haltestellenkap“, (eine in den Straßenraum hineinragendes „Kap der guten Hoffnung“) angelegt werden. Im Bereich der Haltestelle sind bauliche Maßnahmen im Straßenraum (Verengung auf den Begegnungsfall Pkw-Pkw) angeraten.
- Es existiert kein Witterungsschutz für die wartenden Kinder.
Durch den Bau eines ansprechenden ausreichend großen Witterungsschutzes würden Autofahrer auf die Gefahrenstelle aufmerksam gemacht. Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, würden von einem Halt an der Schulbushaltestelle durch die Engstelle abgehalten. Auch formell sollte durch Beschilderung ein absolutes Halteverbot im Bereich der Haltestelle eingerichtet werden.

Grundschule Wilhelmschule

- a)** Es werden fehlende Lehrerparkplätze beklagt.

Nach Ansicht des Gutachters sollte es zumutbar sein, die Parkgarage an der Markgrafenstraße zu benutzen.

- b)** Eltern halten bzw. parken oft verkehrswidrig vor der Schule, wenn sie die Kinder mit dem Auto bringen und blockieren somit den Haltestreifen für den Schulbus.

Dieses Problem ist nicht planerisch zu bewältigen. Es muss an das Verantwortungsbewusstsein der Eltern und die soziale Kontrolle der Eltern untereinander appelliert werden.

Grundschule Ernst-Reuter-Schule

Fehlender Bus-Parkplatz vor der Schule.

Im Sinne der vorgeschlagenen Maßnahmen an der Schulbushaltestelle der Niersenbergschule sollte das von der Schulleitung vorgetragene Problem bearbeitet werden. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass der Schulbusverkehr an der Ernst-Reuter-Schule bei weitem nicht die Bedeutung hat, wie an der Niersenbergschule.

Grundschule Ebertschule

Probleme für „kleine Schüler“ durch hohe Verkehrsdichte.

Grundschule Overberg

- a)** Überqueren der Eyller Straße nur mit Hilfe von Schülerlotsen

Die Querungssituation für Schüler könnte durch eine Fußgängerampel verbessert werden. Da die Querungshilfe im Zuge der Fahrrad-Haupttroute Geisbruch-Innenstadt liegt, wird diese Maßnahme auch im Kapitel „Maßnahmen Radverkehr“ vorgeschlagen (Maßnahme 49)

- b)** Schulseitiger Radweg wird in der falschen Richtung befahren

Die in Maßnahme 49 vorgeschlagene Ampel kann zur Nutzung der „richtigen“ Straßenseite beitragen. Andererseits ist es an einer Straße wie der Eyller Straße mit beidseitig

7.5 BEHINDERTENGERECHTE GESTALTUNG DES STRASSEN- RAUMES

„Fast man sämtliche im Straßenverkehr in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen-
gruppen zusammen, ergibt sich ein erheblicher Bevölkerungsanteil. Die Möglichkeit,
am Straßenverkehr ungehindert teilzunehmen, ist eine wichtige Voraussetzung dafür,
dass diese Menschen am öffentlichen und kulturellen Leben sowie an der Arbeitswelt
unseres Landes teilhaben können.“¹

Dieser Einleitungssatz und Teile der nachfolgenden Betrachtung zum Kapitel 7.5 ist
einer Broschüre entnommen, die sich im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums
mit der Fragestellung behindertengerechter Gestaltung des Straßenraumes befasst.

Das Themenfeld ist zu umfangreich, als dass an dieser Stelle alle Facetten zu dieser
Problematik angeschnitten werden könnten. Es sollen nur die wichtigsten, im Rah-
men der Verkehrsentwicklungsplanung umsetzbaren Aspekte angesprochen werden.

7.5.1 BESCHREIBUNG DER GRUPPE MOBILITÄTSBEHINDERTER MENSCHEN

Als mobilitätsbehindert im engeren Sinne gelten Personen, die wegen dauernder Be-
hinderung in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Zu ihnen gehören

- bewegungsbehinderte Menschen (z.B. Geh-, Steh- und Greifbehinderte)
- wahrnehmungsbehinderte Menschen (Blinde, Sehbehinderte, Gehörlose, Hörbe-
hinderte)
- sprachbehinderte Menschen
- Personen mit geistiger Behinderung
- Personen mit psychischer Behinderung (Angstzustände, Zwangsverhalten)

Im weiteren Sinne gehören zu den mobilitätsbehinderten Personen

- ältere Menschen
- kleinwüchsige und großwüchsige Menschen
- werdende Mütter
- Personen mit vorübergehenden Erkrankungen oder Unfallfolgen
- Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck
- Analphabeten

Auch Kinder können wegen ihrer entwicklungsbedingten Leistungsgrenzen ebenso
zu dieser Gruppe gehören. Kinder und Kleinkinder sollen eine ihrer Entwicklung ge-
mäßige oder auch förderliche Umgebung im Straßenraum vorfinden.

7.5.2 BEDÜRFNISSE MOBILITÄTSBEHINDERTER MENSCHEN

Für die Gestaltung des Straßenraumes ergeben sich folgende Bedürfnisse mobili-
tätsbehinderter Menschen:

¹ Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker. Zweite
Auflage 2000. Aus der Reihe: direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Bundesverkehrsministerium,
Bundesanstalt für Straßenwesen)

- Das Selbstständige Bewältigen von Wegen
- das selbstständige Auffinden und Verstehen von Informationen
- das selbstständige Nutzen von Transportmitteln, insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs
- der gefahrlose und angstfreie Aufenthalt im Straßenraum
- das Vorfinden von Möglichkeiten zum Erhalten bzw. zum Wiederherstellen des Wohlbefindens, zum Beispiel durch Freizeitanlagen mit Betätigungsangeboten oder durch Verweilplätze zum Ausruhen.

7.5.3 GEHWEGE

Anzustreben sind möglich gut begehbare ausreichend breite und beidseitig angelegte Gehwege. Es sollten (mit dem Langstock oder den Füßen) wahrnehmbare Begrenzungstreifen zur Fahrbahn, zum ruhenden Verkehr oder zum Radweg vorhanden sein.

An Querungsstellen sollten Bordsteinabsenkungen in der vollen breite der Furt vorgesehen werden. Es ist zwischen dem Komfort einer übergangslosen Bordsteinabsenkung und der Tastbarkeit des Straßenrandes abzuwägen.

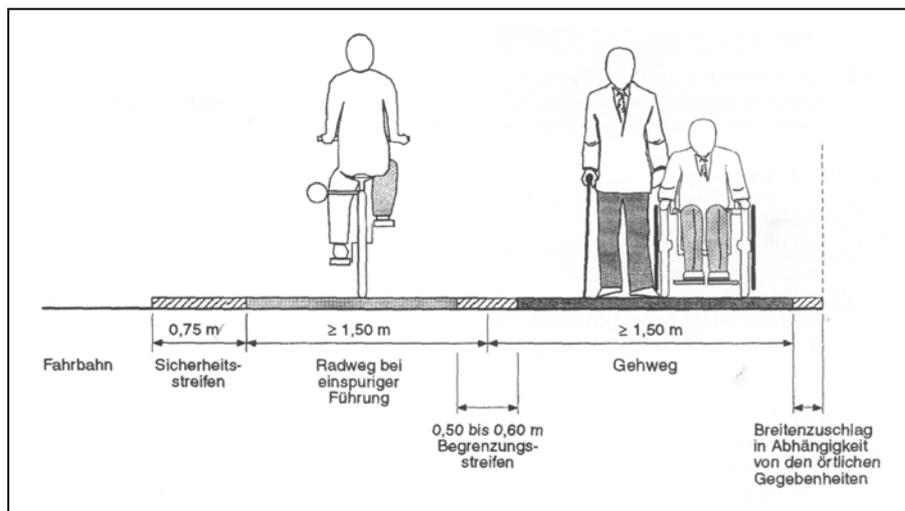


Abbildung: Abgrenzung Rad- und Gehwegführung²

Der Übergang auf selbstständig geführten Fußwegen sollte eine tastbare Abgrenzung des Gehwegrandes vorhanden sein. Gegebenenfalls parallel verlaufende Radwege sollten ebenfalls durch eine tastbare Begrenzung vom Fußweg abgetrennt werden. Dabei ist die Sturzgefahr von Radfahrern zu berücksichtigen.

Der Übergang von einer Fußgängerzone zu Straßen sollte visuell und tastbar deutlich wahrnehmbar sein (z.B. Querung Hardenbergstraße)

² Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker. Zweite Auflage 2000. Aus der Reihe: direkt – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Bundesverkehrsministerium, Bundesanstalt für Straßenwesen)

7.5.4 PARKSTÄNDE

Die Lage der Stellplätze für Schwerbehinderte ist so zu wählen, dass der Zu- und Abgang gefahrlos erfolgen kann. Behindertenstellplätze sollten eine Mindestbreite von 3,50 m aufweisen.

Im Innenstadtbereich von Kamp-Lintfort konnte eine ausreichende Dichte von Behindertenstellplätzen festgestellt werden. In der Regel waren diese Stellplätze nicht voll belegt

7.5.5 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Für behinderte Fahrgäste ist ein möglichst niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die bzw. aus den Fahrzeugen wichtig. Von ihm profitieren darüber hinaus aber auch alle anderen Fahrgäste und die Verkehrsunternehmen. Durch das Entfallen von Stufen im Zugangsbereich der Fahrzeuge wird das Ein- und Aussteigen beschleunigt, komfortabler und birgt weniger Unfallgefahren.

Die Fahrzeuge der NIAG sind nahezu vollständig auf Niederflurbetrieb umgestellt. Private Omnibusbetriebe, die zum Teil im Auftrage der NIAG Linienverkehr in Kamp-Lintfort betreiben (Linien 1,2,7,32,39,076), setzen noch teilweise hochflurige Fahrzeuge ein. Es sollte darauf gedrängt werden, dass standardmäßig niederflurige Fahrzeuge eingesetzt werden. Dabei ist wegen der besonderen Bedeutung der Linie 2 kurzfristig diese Linie zu berücksichtigen. Mittelfristig sollten sämtliche Linie auf Niederflurbetrieb umgestellt werden.

Die Haltestellen sollten so gestaltet werden, dass der Fahrer problemlos (möglichst geradlinig) an- und abfahren kann. Nur auf diese lässt sich ein minimaler Spalt zum Übergang von der Wartefläche in das Fahrzeug erreichen.

7.5.6 LICHTSIGNALANLAGEN

Für Blinde und Sehbehinderte sind Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen vorzusehen. Die RiLSA 1992³ regelt wie folgt: „Die Zusatzsignale bestehen aus einem akustischen Freigabesignal, zu dem ergänzend taktile Signale eingesetzt werden können, deren Aufgabe darin besteht, das akustische Signal zu bestätigen, wo eine Verwechslung von Signalen möglich ist. Taktile Signale dürfen nicht allein gegeben werden.“ Ein Auffinden der Zusatzgeräte, der Anforderungstaster sowie der Fußgängerfurten kann durch akustische Signale ermöglicht oder erleichtert werden.

³ Richtlinie für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln 1992



7.5.7 EMPFEHLUNGEN

Die Verkehrssituation mobilitätsbehinderter Bürgerinnen und Bürger in Kamp-Lintfort ist auf Grundlage der zuvor beschriebenen Empfehlungen in einem Fachgutachten gesondert zu überprüfen. Dabei ist die Einbeziehung von Betroffenen (Körperbehinderten, Blinden) eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz bei der Umsetzung von Maßnahmen.



8 ÖPNV

8.1	Vorgehensweise.....	132
8.2	Bestandsaufnahme ÖPNV.....	132
8.2.1	Angebotsanalyse	132
8.2.2	Vorhandene Nachfragesituation / Modal Split.....	148
8.2.3	Planungsvorgaben	148
8.3	Planungsalternativen (Szenarien)	153
8.3.1	Vorbemerkungen	153
8.3.2	Szenario TREND „Optimierung durch Modifikation“	153
8.3.3	Szenario Nachhaltiger Stadtverkehr „Entwicklung eines <i>StadtBus</i> -Systems“	157

8 ÖPNV

8.1 VORGEHENSWEISE

Das vorhandene ÖPNV-Angebot wird in mehreren Punkten einer Prüfung unterzogen.

- Das bestehende Angebot im Busverkehr wird analysiert. Dabei werden die Bedienungshäufigkeit und die Qualität des ÖPNV beleuchtet.
- Die Erschließungswirkung des bestehenden Busliniensystems wird geprüft. Dabei wird von einem Haltestelleneinzugsbereich von 300m (Luftlinie) ausgegangen¹.
- Die Haltestellen auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet wurden in einem Haltestellenkaster erfasst. Umfangreiche Datenbestände zu den Themen „Art und Lage“, „Ausstattungsmerkmale“, „Informationselemente“, „Bauliche Mängel und Vandalismusschäden“ sowie eine „Bewertung“ und „Anmerkungen“ sind in eine Datenbank eingeflossen. Diese Datenbank wird der Stadt Kamp-Lintfort zur Verfügung gestellt. Sie stellt im Rahmen der zukünftigen Planungen zum ÖPNV eine wertvolle Planungshilfe dar, weil Investitionen in die Infrastruktur zielgerichtet und effizient vorbereitet werden können.
- Die vorhandene Nachfrage wurde durch Zählungen/Befragungen in sämtlichen Buslinien erfasst. Es wurden die Linienbelastungen und Quelle-Ziel-Beziehungen ermittelt.

8.2 BESTANDSAUFNAHME

8.2.1 ANGEBOTSANALYSE

Die Darstellung der Netzstruktur und des Linienangebotes basieren grundsätzlich auf dem Fahrplanstand 2000/2001.

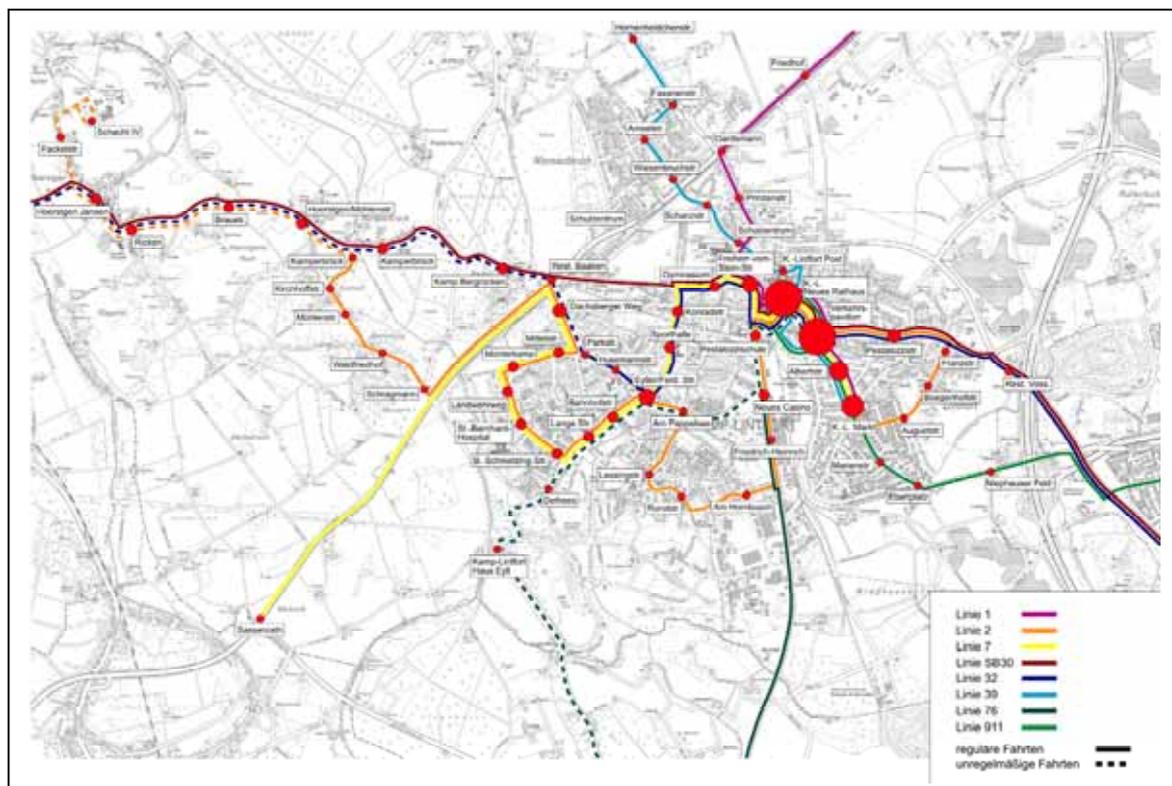
¹ Eine Haltestelle hat in ihrer unmittelbaren Umgebung eine Ansprechbarkeit von 100%. Schon bei einem Fußweg zur Haltestelle von nur 300 m sinkt diese Ansprechbarkeit auf 20-25%. Nur jeder vierte bis fünfte potenzielle Kunde zieht folglich die Wahl des Busses als Verkehrsmittel bei einem entsprechenden Anmarschweg überhaupt noch in Erwägung. Von diesem Anteil scheidet aus verschiedenen objektiv und subjektiv begründbaren Argumenten eine Vielzahl weiterer möglicher Kunden aus. Quelle: Walther, K. Nachfrageorientierte Bewertung der Streckenführung im ÖPNV, Diss. Opladen 1973

Liniennetz

Die Struktur des ÖPNV-Netzes in Kamp-Lintfort gliedert sich insgesamt in sieben regionale und einen kommunalen ÖPNV-Linienverkehr auf, deren Funktionen und Angebote stark voneinander abweichen. Alle Linien verkehren über den zentralen Innenstadtbereich an den Haltestellen Verkehrspavillon und Neues Rathaus. Die Führung der Linien ist dabei sehr unterschiedlich, von direkter bzw. radialer auf das Stadtzentrum ausgelegter Führung bei einigen Regionallinien bis hin zu umwegigen Erschließungsfahrten über mehrere Stadtteile auf der Linie 2.

Eine Besonderheit stellt die SchnellBus-Linie 30 dar, die eine schnelle Anbindung Kamp-Lintforts an die Städte Moers (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) und Duisburg (Oberzentrum) sicherstellt. Im 60-Minuten-Takt sind hierdurch die zentralen Innenstadtbereiche von Moers (in 15 Minuten) und Duisburg (in 35 Minuten) aus der Kamp-Lintforter Innenstadt erreichbar. In der Gegenrichtung ist außerdem Geldern mit einer Reisezeit von knapp 30 Minuten angebunden.

Busliniennetz:



Die Betrachtung des Liniennetzes lässt einige Erschließungsmängel und -lücken erkennen. So besteht in den Siedlungsbereichen Altfeld, Dachsbruch, Noppick und Niederkamp kein ÖPNV-Angebot. Der Siedlungsbereich Saalhoff ist infolge des schwachen Bedienungsangebotes der Linie 39 ebenfalls nur schlecht erschlossen. Der schwerwiegendste Mangel tritt ebenfalls bedingt durch das schwache Angebot auf der Linie 39 in dem einwohnerstarken Stadtteil Niersenbruch / Vierquartieren auf.

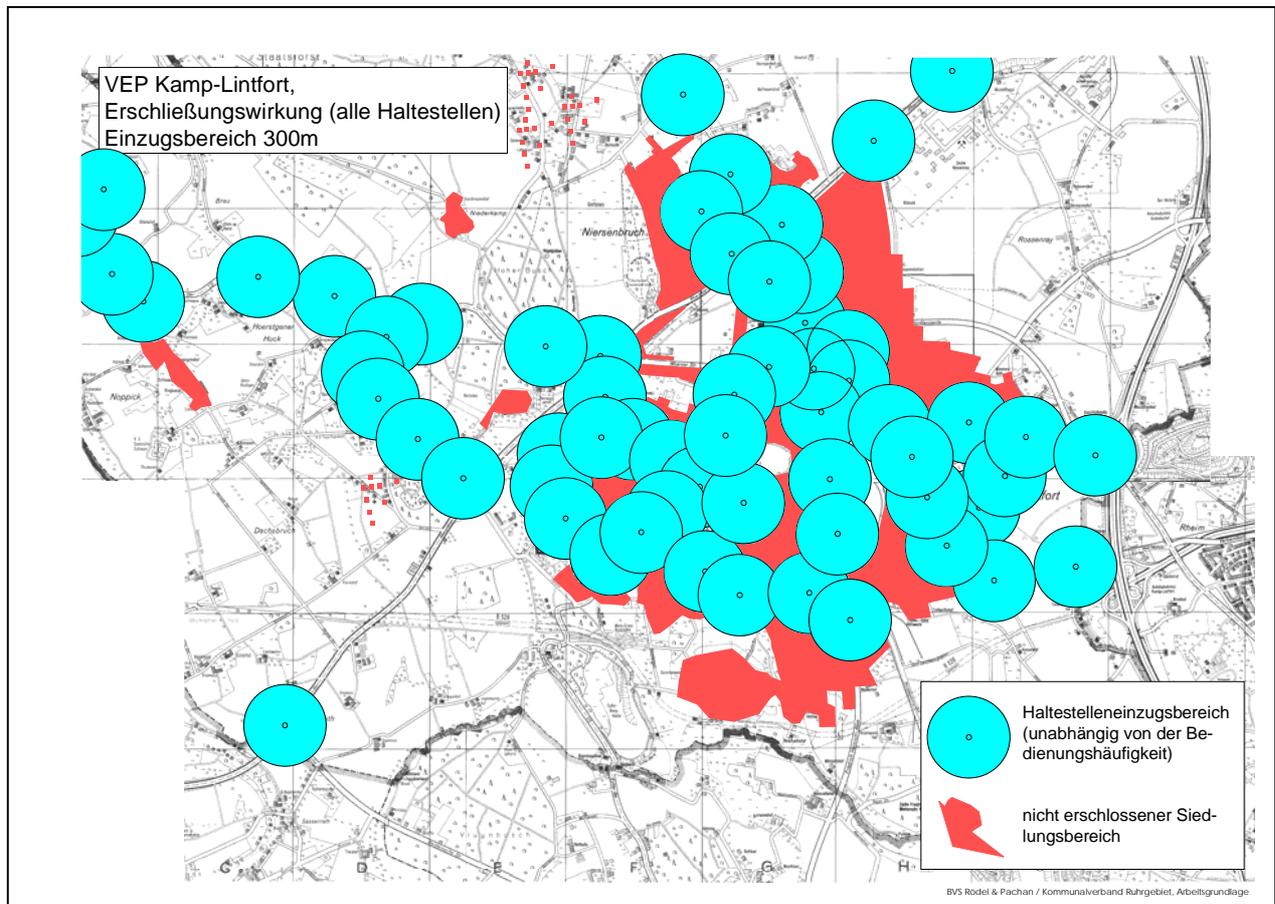
ERSCHLIESSUNGSWIRKUNG

Die Erschließungswirkung der einzelnen Linien hängt von der Lage der Haltestellen und der Bedienungshäufigkeit ab. Die Bedienungshäufigkeit kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Linie	Betreiber	Linienverlauf	Funktion	Angebot Mo-Fr	Angebot Sa	Angebot So & Fe
				Takt* [min]	Takt* [min]	Takt* [min]
1	NIAG	Kamp-Lintfort – Rheinberg - Wesel	Regional	80	60	60
2	NIAG	Kamp-Lintfort	Stadt	30	30/60	60
7	NIAG	Kamp-Lintfort – Rheurdt – Neukirchen-Vluyn - Moers	Regional	60/120	120	k. A.*
SB 30	NIAG	Geldern - Issum – Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg	Regional	60	60	k. A.
32	NIAG	Geldern - Issum – Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg	Regional	60	60	60
39	NIAG	Kamp-Lintfort - Alpen – Rheinberg	Regional	120	120	120
76	BVR	Kamp-Lintfort – Neukirchen-Vluyn - Kempen - Krefeld	Regional	120	120	bed.
911	NIAG	Kamp-Lintfort - Moers – Duisburg	Regional	15/30	15/30	30

* eine Hin-/Rückfahrt (TaxiBus) St.-Bernhard-Hospital – Neukirchen-Vluyn

Linienverzeichnis Stadt Kamp-Lintfort



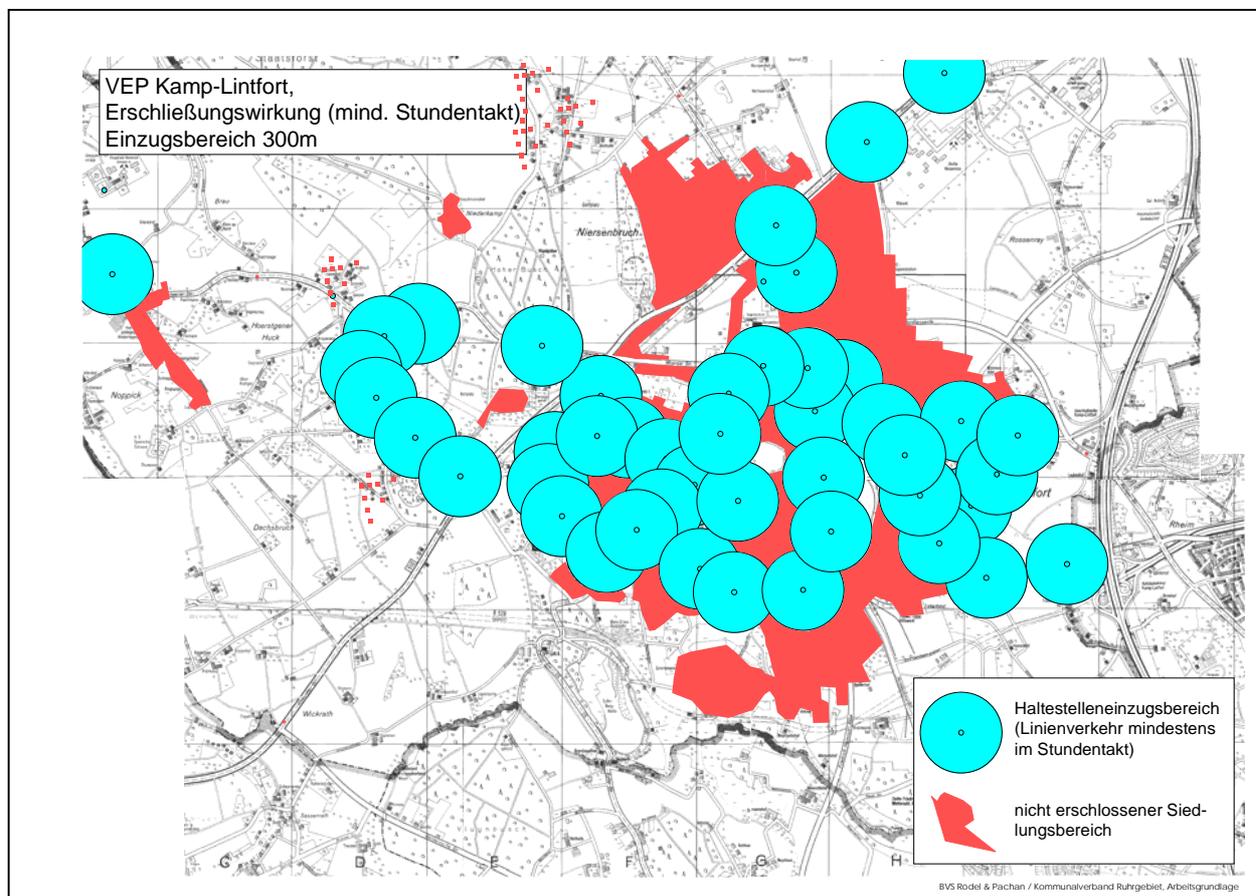
In den Kartendarstellungen sind die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius 300m) abgebildet. Rot hinterlegt sind diejenigen Siedlungsbereiche, die nicht im Einzugsbereich einer Haltestelle liegen.

In der ersten Karte sind alle Haltestellen unabhängig von der Bedienungsqualität abgebildet

ERKENNBARE ERSCHLIESSUNGSMÄNGEL:

- Größere Teile der Wohnbereiche Niersenbruch und Vierquartieren liegen ebenso außerhalb der Einzugsbereiche wie Teile der östlichen Innenstadt nördlich der Königstraße. Kleinere Bereiche in den Ortsteilen Gestfeld und Geisbruch können aufgrund dieser Analyse ebenfalls als schlecht erschlossen bezeichnet werden.
- Der Siedlungsbereich Altfeld, Teile von Hoerstgen und die Streusiedlungsbereiche in den ländlichen Gebieten der Stadt liegen ebenfalls außerhalb der definierten Einzugsbereiche.
- In den Gewerbegebieten Kamperbruch-Nord und im Gewerbegebiet Süd sowie im Gewerbepark Dieprahm sind weite Teile nicht erschlossen.

In der zweiten Abbildung wird das Verkehrsangebot nach Stundentakt und Zweistundentakt oder schlechter differenziert. Es sind daher nur diejenigen Haltestellen eingezeichnet, bei denen eine zufriedenstellende Bedienung mindestens im Stundentakt stattfindet.





- die Bedienungslücke in den Bereichen Niersenbruch und Vierquartieren wird wegen der nicht qualifizierten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (Linie 39 im Zweistundentakt) noch größer. Von diesem Mangel sind rund 3000 Einwohner betroffen.

FAHRTENANGEBOT

Fahrtenangebot im Linienverkehr

Große Unterschiede zeigen sich bei dem Fahrplanangebot der einzelnen Linien. Das dichteste Fahrtenangebot besteht auf den Linien 911 und 2 im 15- bzw. 30-Minuten-Takt in den Hauptbedienungszeiten. Alle weiteren Linien werden montags bis freitags im 60- und 120-Minuten-Takt betrieben.

Das Bedienungszeitende ist bei den einzelnen Linien ebenfalls recht unterschiedlich. Das längste Angebot bis ca. 0:00 Uhr (23:30 - 1:15 Uhr) wird auf den Linien 1, 2, 32 und 911 gefahren. Das Angebot auf den Linien 7, 39, 76 und dem SB 30 endet zwischen 19:45 und 21:30 Uhr.

Weitere Unterschiede werden bei einem Vergleich der Wochentage deutlich. Jedoch beziehen diese sich überwiegend auf den Vergleich zwischen dem Angebot von Montag bis Samstag mit dem Sonntags-Angebot. Die Angebotsqualität an Samstagen ist nahezu identisch mit dem an Werktagen, reduziert um einzelne Fahrtenpaare, die überwiegend dem Schülerverkehr montags bis freitags dienen. Auf den Linien 39, 76 und SB 30 wird zudem der Betrieb zwischen einer und dreieinhalb Stunden früher eingestellt.

An Sonntagen stellt sich das Angebot erheblich reduziert dar. Die Linien 7 sowie SB 30 werden nicht mehr und die Linie 76 lediglich mit zwei Fahrtenpaaren bedient. Ansonsten wird mit Ausnahme der Linie 911 (im 30-Minuten-Takt) und Linie 39 (im 120-Minuten-Takt) das Angebot im 60-Minuten-Takt gefahren. Auch die Bedienungszeit endet auf den meisten Linien gegenüber dem Verkehr an Werktagen früher.

Aus den Unterschieden des zeitlichen Angebotes resultieren weitere – teilweise erhebliche – Bedienungsmängel. Beispielsweise wird der große Stadtteil Gestfeld an Sonntagen lediglich im 60-Minuten-Takt durch die Linie 2 angebunden; das Angebot der Linie 76 mit zwei Fahrtenpaaren kann vernachlässigt werden.

Fahrtenangebot im freigestellten Schülerverkehr

Die Durchführung des Schülerverkehrs wird zu einem Teil „freigestellt“ - das heißt nicht im öffentlichen Linienverkehr - abgewickelt. Es werden rund 300 Schüler auf vier Linien (Stand: Schuljahr 1997/1998) im „freigestellten“ Schülerverkehr nach der Freistellungsverordnung unentgeltlich und ohne Fahrausweis befördert.



Linie	Bedienungsgebiet	Schulen
Linie 1	Geisbruch – Dachsberg – Kamperbrück – Niersenbruch	GS/HS Niersenbruch
Linie 2	Hoerstgen – Kamperbrück – Niersenbruch	GS/HS Niersenbruch
Linie 3	Saalhoff – Altfeld – Kamp – Niersenbruch	GS/HS Niersenbruch
Linie 4	Geisbruch – Gestfeld – Lintfort	Overberg-/Wilhelm-/Ebert-/Ernst-Reuter-/Astrid-Lindgren-/Josef-GS Diesterwegschule

Linien im freigestellter Schülerverkehr

Die Fahrgastzahlen im Freistellungsverkehr zeigen, dass aus einigen Stadtteilen Schülerverkehrsströme in den innerstädtischen Bereich bestehen, aus denen sich möglicherweise ein zusätzliches Potenzial für den StadtBus Kamp-Lintfort ergibt. Im Rahmen der Neugliederung des städtischen ÖPNV-Angebotes ist eine Integration des noch freigestellten Schülerverkehrs zu berücksichtigen und deren Umsetzung zu überprüfen.

ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT

Bei der Stadtstruktur Kamp-Lintforts ist im ÖPNV eine gute Verknüpfung der Stadtteile mit der Innenstadt eine wichtige Zielsetzung.

Im Rahmen der Analyse des bestehenden ÖPNV-Systems soll daher die Qualität der Anbindung einiger Ortsteile oder wichtiger Ziele an die Innenstadt dargestellt werden.

Erreichbarkeit der Innenstadt

Linie	vom Ortsteil ...	ab Haltestelle	Entf.	Zeit	Geschwindigk.	Erreichbarkeit
2	Geisbruch	Eyller-/Ferdinantenstr.	2,1 km	10 min.	12,6 km/h	5,0 km/h
32	Geisbruch	Eyller-/Ferdinantenstr.	2,1 km	6 min.	21,0 km/h	3,5 km/h
2	Monterkamp	St.Bernhard Hospital	3,3 km	14 min.	14,1 km/h	6,8 km/h
2	Gestfeld	Lessingstraße	2,8 km	8 min.	21,0 km/h	7,3 km/h
39	Niersenberg	Amselstraße	2,2 km	5 min.	26,4 km/h	2,0 km/h
911	Altsiedlung	Ebertschule	2,0 km	5,5 min.	21,8 km/h	9,2 km/h
2	Tor Ost	Pestalozzistr.	1,1 km	4 min.	16,5 km/h	1,9 km/h
2	Dachsberg	Waldfriedhof	4,0 km	21 min.	11,4 km/h	4,7 km/h
SB30	Hoerstgen	Jansen	6,0 km	9 min.	40,0 km/h	9,2 km/h

Erläuterung zur Spalte Erreichbarkeit:

Die Erreichbarkeit errechnet sich durch Berücksichtigung der durchschnittlichen Wartezeit auf eine Fahrtgelegenheit. Bei einem 60-Minuten-Takt beträgt die durchschnittliche Wartezeit bspw. 30 Minuten. Wenn die eigentliche Fahrzeit nur 10 Minuten beträgt, so müssen incl. durchschn. Wartezeit 40 Minuten als Reisezeit angesetzt werden.

Weder in der Spalte „Geschwindigkeit“ noch in „Erreichbarkeit“ wurden Haltestellenzugangs- und -abgangszeiten in die Überlegungen einbezogen – die Geschwindigkeiten reduzieren sich folglich noch weiter.



PRODUKTANGEBOT

Das Produktangebot des ÖPNV in Kamp-Lintfort - in Form der Fahrzeuge und Haltestellen - ist von sehr unterschiedlicher Qualität und bietet für den Kunden ein uneinheitliches Bild. Standards oder Vorgaben für die Qualität und Ausstattung der Produkte sind nicht erkennbar.

FAHRZEUGEINSATZ UND FAHRZEUGAUSRÜSTUNG

Durch den hohen Anteil verschiedener Betreiber bzw. Subunternehmer sind bei den Fahrzeugen von modernen Niederflurbussen mit Kneeling und Rampe bis zu älteren, hochflurigen und unkomfortablen Bussen alle Fahrzeugtypen im Einsatz. Die Busse der NIAG heben sich auf Grund ihrer einheitlichen Gestaltung und des gehobenen Ausrüstungsstandards positiv ab. Basierend auf Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan für den Kreis Wesel werden jedoch auch durch das Unternehmen BVR zunehmend modernere und komfortablere Fahrzeuge eingesetzt., die beim Kunden ein sehr positives Image bewirken.

HALTESTELLENAUSRÜSTUNG

Die Haltestellen in Kamp-Lintfort sollten einen ihrer Funktion und Bedeutung gerechten Ausstattungsstandard aufweisen. Es wurde eine Bestandserhebung und -analyse sämtlicher Haltestellenanlagen auf dem Kamp-Lintforter Stadtgebiet durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Bestandsaufnahme sind in einer Datenbank erfasst. Ein Beispiel für ein Datenblatt ist auf der folgenden Seite abgebildet.

Name: **Bahnhofstraße**
 Fahrtrichtung: **Kamp-Lintfort Markt**

Erfassungsdatum: **11.05.00**
 Gebietskörperschaft: **Stadt Kamp-Lintfort**
 Bedienende Linien: **27**
 Verkehrssysteme: **Bus**

Art & Lage

Lage im Straßenraum

- 1 Fahrbahnrand
- 2 Haltestellenbuch (voll)
- 3 Haltestellenbuch (halb)
- 4 Haltestellenkap

Verkehrsraum

- 1 Innerortsstraße
- 2 Außerortsstraße

Wartefläche (inkl. unter dem Witterungsschutz)

- 1 gesonderte Wartefläche
- 2 auf dem Gehweg
- 3 auf dem Geh-/Radweg
- 4 nicht vorhanden

Länge x Breite der Wartefläche [in m]

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden (Eintrag)

Hochbordstein

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Fahrbahnart

- 1 IV/OV-Fahrbahn
- 2 OPNV- oder Busspur

Führung Radverkehr

- 1 auf der Fahrbahn/Straße (ohne gesonderte Führung)
- 2 auf Radweg hinter der Wartefläche
- 3 zwischen Wartefläche und Ein-/Ausstiegsbereich
- 4 über die Wartefläche (keine gesonderte Führung)
- 5 Fahrbahn gegenüber (2-Richtungs-Radweg)

Ausstattungsmerkmale

Witterungsschutz

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden
- 3 in der näheren Umgebung (Hauseingänge/Geschäfte)

Ausführung Witterungsschutz

- 1 nicht vorhanden
- 2 transparentes Material (Glas/Kunststoff)
- 3 Metall

- 4 Holz
- 5 Beton (mineralische Baustoffe)
- 6 Sonstiges

Sitzgelegenheiten

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Anzahl Sitzgelegenheiten

- 1 1 Sitzplatz
- 2 2 Sitzplätze
- 3 3 Sitzplätze
- 4 4 Sitzplätze
- 5 5 Sitzplätze
- 6 6 oder mehr Sitzplätze
- 7 keine Sitzplätze

Beleuchtung

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Art der Beleuchtung

- 1 nicht vorhanden
- 2 gesonderte Haltestellenbeleuchtung
- 3 Straßenbeleuchtung
- 4 Werbeflächenbeleuchtung

Werbeflächen/-vitrinen (Fremdwerbung)

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Fahrradständer

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Ausführung Fahrradständer

- 1 nicht vorhanden
- 2 Vorderradhalterung
- 3 Anlehnbügel
- 4 Fahrradbox

Fahrausweisautomat

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Abfallbehältnis

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden
- 3 in der näheren Umgebung

Postbriefkasten

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden
- 3 in der näheren Umgebung

Telefon

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden
- 3 in der näheren Umgebung

Uhr

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

- 3 in der näheren Umgebung

Toiletten (für Kunden nutzbar)

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden
- 3 in der näheren Umgebung

Kiosk

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden
- 3 in der näheren Umgebung

Sonstige Ausstattungsmerkmale

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Informationselemente

Mast mit Fahne & Linienbezeichnung

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Aushangfahrpläne

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden (für alle Linien)
- 3 vorhanden (aber nicht für alle Linien)

Liniennetzplan

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Tarifinformation

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Sonstige Info-Elemente

- 1 nicht vorhanden
- 2 vorhanden

Bauliche Mängel und Vandalismusschäden

Unbefestigter Boden als Wartefläche

- 1 nein
- 2 ja

Behindernde Einbauten

- 1 nein
- 2 ja

Verbleibender Gehweg zu schmal

- 1 nein
- 2 ja

Name: **Bahnhofstraße**
 Fahrtrichtung: **Kamp-Lintfort Markt**

Witterungsschutz unzureichend / defekt

- 1 nein
- 2 vorhanden
- 2 ja

Sonstige bauliche Mängel

- 1 nein
- 2 ja

Zerstörte / ungenutzbare Informationselemente

- 1 nein
- 2 ja

Graffiti / Plakate an den Wänden

- 1 nein
- 2 ja

Sonstige Vandalismusschäden

- 1 nein
- 2 ja

Bewertung

Erkennbarkeit der Haltestelle

- 1 gut (Note 1-2)
- 2 mittel (Note 3-4)
- 3 schlecht (Note 5-6)

Erkennbarkeit/Lesbarkeit der Informationselemente

- 1 gut (Note 1-2)
- 2 mittel (Note 3-4)
- 3 schlecht (Note 5-6)

Zustand der Wartefläche (bzw. des Geh-/Radweges)

- 1 gut (Note 1-2)
- 2 mittel (Note 3-4)
- 3 schlecht (Note 5-6)

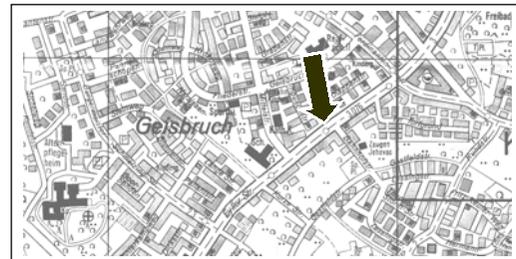
Allgemeiner Eindruck (Zustand / Sauberkeit)

- 1 gut (Note 1-2)
- 2 mittel (Note 3-4)
- 3 schlecht (Note 5-6)

Bemerkungen

Sonstige Bemerkungen und/oder Besonderheiten

- 1 nein
- 2 ja (Eintrag, ggf. am Ende der Tabelle ergänzen)



Wie bei den Fahrzeugen bietet sich auch bei der Qualität der Haltestellen ein vielfältiges Bild. Die überwiegende Zahl der Haltestellen weist zumindest eine Minimalausstattung mit Haltestellenmast sowie Fahrplan- und Tarifinformationen auf. Eine Überdachung und Sitzgelegenheiten sind bei vielen Haltestellen nicht vorzufinden. Die Beleuchtung erfolgt – wenn vorhanden – überwiegend durch Umgebungslicht von Reklameflächen oder der Straßenbeleuchtung.

Bei den Haltestellen mit Infrastruktur fällt die "Individualität" besonders ins Auge, da sowohl die klassischen gläsernen Wartehäuschen der "Deutschen Städtereklamе (DSR)" als auch wenig attraktive Beton-, Stahlblech oder Holzunterstände aufgestellt wurden.

Der qualitative Unterschied bei den Haltestellen ist oftmals durch die dezentrale und nachfrageschwache bzw. zentrale und bedeutende Lage begründet. Auffällig erscheint dabei, dass die Ausstattung teilweise auch bei den nachfragestärkeren Haltestellen erhebliche Defizite aufweist. So fehlen häufig Sitzgelegenheiten oder Überdachungen.

Der bauliche Zustand, die Erkennbarkeit und Sauberkeit ist ebenfalls sehr unterschiedlich ausgeprägt. Allgemein ist jedoch ersichtlich, dass viele Haltestellen als solche schlecht erkennbar sind und wenig einladend erscheinen.

INFORMATIONSD- UND KOMMUNIKATIONSANGEBOT

Das Informationsangebot und das ÖPNV-Marketing werden größtenteils über die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) abgewickelt. Das Angebot wird darüber hinaus durch Einzelaktivitäten der Verkehrsunternehmen ergänzt, so dass eine koordinierte Informationsstruktur nicht erkennbar ist. Ein Marketingkonzept und (Mindest-) Informationsstandards sind weder für das Stadtgebiet Kamp-Lintfort noch für einzelne Linien vorhanden, so dass die Qualität des Informations- und Kommunikationsangebotes sehr unterschiedlich ausfällt.

Fahrgastinformationsstruktur

Die Informationsstruktur für den Fahrgast setzt sich aus einer Informationskette über die Stationen

- vor der Fahrt (Haushalt)
- an der Haltestelle,
- während der Fahrt (Fahrzeug),
- an der Umsteigehaltestelle,
- an der Ausstiegshaltestelle und
- am Zielort

sowie die an diesen Stellen zur Verfügung stehenden Informationsmedien und -inhalte zusammen.

Im Bereich der Printmedien wird im jährlichen Rhythmus zum Fahrplanwechsel das VGN-Fahrplanbuch herausgegeben, welches das gesamte ÖPNV- und SPNV-Angebot im Gemeinschaftsraum beinhaltet. Das Fahrplanbuch umfasst rund 700 Seiten und hat die Abmessungen 11 x 18 Zentimeter.



VGN-Fahrplanbuch (verkleinerte Darstellung)

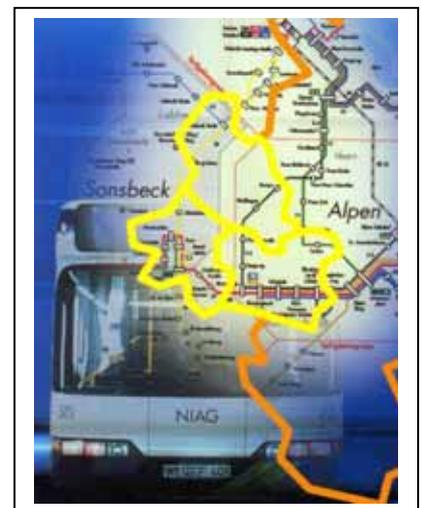
Als Anlage ist dem Fahrplanbuch ein topographisch ausgerichteter Liniennetzplan für den gesamten VGN-Raum sowie ein detaillierterer Ausschnitt des Stadtgebietes beige-fügt, der den Linienverkehr in Kamp-Lintfort „mehr oder weniger verständlich“ darstellt.



Linienetzplan - Ausschnitt Stadt Kamp-Lintfort - aus VGN-Fahrplanbuch (verkl. Darstellung)

Die topographische Darstellung bietet den Vorteil der "wirklichkeitsgetreuen" Darstellung der Linienverläufe, jedoch fällt infolge der einfachen Linienverlaufsdarstellung die Zuordnung einzelner Linien sehr schwer. Der kleine Kartenmaßstab in Kombination mit den einfarbigen Linienverläufen und der höheren Haltestellendichte im innerstädtischen Bereich führen zu einer schwer lesbaren Darstellung. Auch unter Zuhilfenahme der Linienbänder und Fahrpläne ist die Ermittlung tatsächlicher Linienverläufe nur schwer möglich. Durch diese Form der Informationspräsentation wird der „normale“ - und insbesondere der potenzielle - Fahrgast wohl eher abgeschreckt und verwirrt als informiert.

Der Kreis Wesel als Aufgabenträger des ÖPNV lässt zur Zeit einen besser lesbaren Linienetzplan für den gesamten Kreis Wesel und für Teilgebiete erarbeiten. Zu einzelnen Linien (der NIAG) bestehen außerdem linienbezogene Fahrpläne, die basierend auf den VGN-Fahrplanbuchseiten im Format 11 x 18 cm über den Verlauf und die Abfahrtszeiten informieren.



Line 911 schedule showing routes and departure times. The schedule is presented in a compact, folded format with a clear title and route information.

Abbildung: Linienfahrplan 911 (verkleinerte Darstellung)

Eine moderner gestaltete Informationsquelle bietet das Fahrplanfaltblatt der Schnell-Bus-Linie SB 30. Die Informationen sind kompakt und übersichtlich dargestellt, wobei das Format von ca. 11 x 21 cm nur in gefaltem Zustand als „Pocket-Format“ bezeichnet werden könnte.

SB 30 schedule including a route map and detailed departure times for both directions: Duisburg - Moers - Geldern and Geldern - Moers - Duisburg.

Streckenführung SB 30

SB 30 Duisburg Hbf. - Moers - Kamp-Lintfort - Hoerstgen - Sevelen - Geldern Hbf.

Montag-Freitag				Samstag			
DUI Hbf Ostausgang	5:45	6:15	6:45	7:15	18:45	19:15	19:45
Duisburg Hbf	5:41	6:17	6:47	7:17	18:41	19:17	19:47
Lehrstrack-Museum	5:50	6:20	6:50	7:20	18:50	19:20	19:50
Marientor	5:52	6:25	6:55	7:25	18:53	19:25	19:55
Vinner Straße	6:04	6:34	7:04	7:34	19:04	19:34	20:04
Königscher Hof	6:10	6:40	7:10	7:40	19:10	19:40	20:10
Moers Rathaus	6:12	6:42	7:12	7:42	19:12	19:42	20:12
Bahnhof Nord	6:14	6:44	7:14	7:44	19:14	19:44	20:14
im Meerfeld	6:18	6:48	7:18	7:48	19:18	19:48	20:18
Verkehrszentrum	6:26	6:56	7:26	7:56	19:26	19:56	20:26
K.-L. Neyses Rathaus	6:28	6:58	7:28	7:58	19:28	19:58	20:28
Kamp Bergbrücken	6:33	7:03	7:33	8:03	19:33	20:03	20:33
Freizeitzentrum	6:41	7:11	7:41	8:11	19:41	20:11	20:41
Hortfeld	6:46	7:16	7:46	8:16	19:46	20:16	20:46
Geldern Ostwei	6:53	7:23	7:53	8:23	19:53	20:23	20:53
Nordwei	6:54	7:24	7:54	8:24	19:54	20:24	20:54
Geldern Markt	6:56	7:26	7:56	8:26	19:56	20:26	20:56
Geldern Hbf	6:57	7:27	7:57	8:27	19:57	20:27	20:57

SB 30 Geldern Hbf. - Sevelen - Hoerstgen - Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg Hbf.

Montag-Freitag				Samstag			
Geldern Hbf	6:02	7:02	8:02	9:02	19:02	20:02	21:02
Geldern Markt	6:04	7:04	8:04	9:04	19:04	20:04	21:04
Hortfeld	6:11	7:11	8:11	9:11	19:11	20:11	21:11
Sprenger	6:18	7:18	8:18	9:18	19:18	20:18	21:18
Freizeitzentrum	6:18	7:18	8:18	9:18	19:18	20:18	21:18
Kampbrücken	6:23	7:23	8:23	9:23	19:23	20:23	21:23
Kamp Bergbrücken	6:24	7:24	8:24	9:24	19:24	20:24	21:24
K.-L. Neyses Rathaus	6:29	7:29	8:29	9:29	19:29	20:29	21:29
Verkehrszentrum	6:31	7:31	8:31	9:31	19:31	20:31	21:31
im Meerfeld	6:38	7:38	8:38	9:38	19:38	20:38	21:38
Bahnhof Nord	6:43	7:43	8:43	9:43	19:43	20:43	21:43
Moers Rathaus	6:45	7:45	8:45	9:45	19:45	20:45	21:45
Königscher Hof	6:47	7:47	8:47	9:47	19:47	20:47	21:47
Vinner Straße	6:51	7:51	8:51	9:51	19:51	20:51	21:51
Marientor	6:52	7:52	8:52	9:52	19:52	20:52	21:52
Lehrstrack-Museum	6:55	7:55	8:55	9:55	19:55	20:55	21:55
Duisburg Hbf	6:59	7:59	8:59	9:59	19:59	20:59	21:59
DUI Hbf Ostausgang	6:40	7:40	8:40	9:40	20:10	21:10	22:10

Abbildung: SchnellBus-Fahrplan SB 30 (verkleinerte Darstellung)

Darüber hinaus erfolgt die Information der Kunden über die Kundencenter der Verkehrsunternehmen BVR und NIAG sowie über deren Internet-Angebote. In Kamp-Lintfort ist keines der Unternehmen mit einem Kundencenter vertreten, jedoch besteht die Möglichkeit, telefonische Auskünfte einzuholen, Beschwerden einzureichen und



Informationsmaterial zu erhalten. Ein beschränktes Informationsangebot besteht darüber hinaus in den Vorverkaufsstellen.

Die Informationsmedien und -inhalte in und an den Fahrzeugen sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Entsprechend der Zustände und Ausstattungen reichen die Informationen von modernen Matrixanzeigen und optischen Haltestellenanzeigen bis hin zu Fahrzeugen ohne jegliche Informationselemente. Dieser Zustand ist auf die Vielzahl der betreibenden Verkehrsunternehmen mit unterschiedlichen Fahrzeugbeständen sowie nicht vorhandene Qualitäts- und Ausstattungsstandards zurückzuführen.

Ähnlich verhält sich die Situation bei der Informationsträgerausstattung der Haltestellen, da auch hier die Qualitätsstandards von gut bis mangelhaft reichen. An einer Vielzahl der Haltestellen befinden sich ausschließlich die Fahrpläne der verkehrenden Linien als Informationselemente. Auch für die Ausstattung der Haltestellen bestehen keine Mindeststandards.

MARKETING

Analog zu der Informationsstruktur sind auch im Marketingbereich keine umfassenden und koordinierten Maßnahmen zu erkennen. Die Öffentlichkeitsarbeit beschränkt sich überwiegend auf Pressemitteilungen und Aushänge zu Angebotsänderungen. Kommunikation findet darüber hinaus durch die halbjährlich erscheinende Fahrgastzeitschrift "Buszeit" der NIAG statt.

Einen weiteren Service bietet die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein für Abonnementkunden an, die mit dem Versand der Fahrausweise einen Freizeitführer, Gutscheine für Fahrpläne oder andere Vergünstigungen bekommen.

TARIFANGEBOT

Das Tarifangebot für den Stadtverkehr in Kamp-Lintfort und den Regionalverkehr von und nach Kamp-Lintfort wird durch den VGN-Gemeinschaftstarif bestimmt. Zum Fahrplanwechsel 1999/2000 im Mai 1999 wurde auch der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Gemeinschaftstarif der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein integriert, so dass bei Fahrten von Bus-Schiene-Umsteigern - zumindest innerhalb des VGN-Bedienungsgebietes - kein zusätzlicher Fahrausweis gelöst werden muss.

VGN-Tarifstruktur

Der VGN-Gemeinschaftstarif ist ein Flächenzonentarif und erstreckt sich auf das Gebiet der Kreise Kleve und Kamp-Lintfort bzw. des Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN). Die Unterteilung des VGN-Raumes erfolgt in einzelne Tarifgebiete, die sich überwiegend an den kommunalen Grenzen der Städte und Gemeinden orientieren. Weiterhin ist jedes Tarif- bzw. Stadt- oder Gemeindegebiet in mehrere Zonen differenziert, die sich insbesondere bei kürzeren Fahrtrelationen auf die Fahrpreisbildung auswirken.

Das Tarifgebiet der Stadt Kamp-Lintfort (02) ist unterteilt in die zwei Tarifzonen Kamp-Lintfort Mitte (021) und Kamperbrück (022).

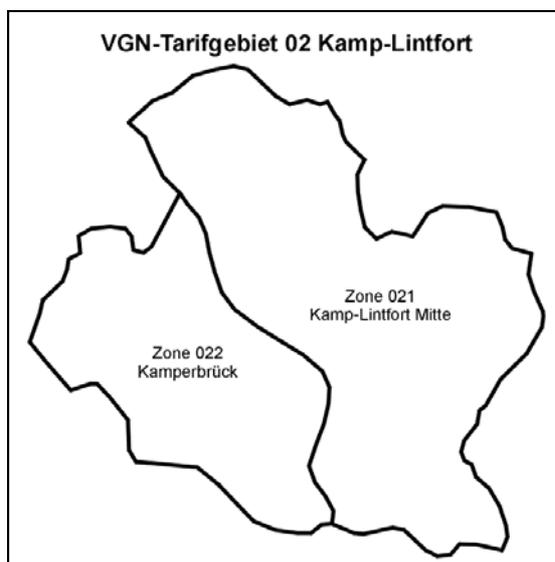


Abbildung: VGN-Tarifgebiet 02 Kamp-Lintfort

Die Fahrpreise sind in fünf Preisstufen unterteilt, die Kurzstrecke sowie die Preisstufen 1 bis 4. Im Hinblick auf die Fahrpreisbildung innerhalb eines Stadtgebietes kommen die Preisstufen Kurzstrecke und Preisstufe 1 zur Anwendung, ergänzt durch Fahrten im Nachbarortsverkehr in der Preisstufe 2. Die Preisstufen 3 und 4 werden bei den regionalen Verbindungen erhoben. Die Geltungsbereiche der Fahrstufen sind folgendermaßen definiert:

→ **Kurzstrecke**

Hier gilt kein Flächentarif, sondern ein Teilstreckentarif, der Fahrten von bis zu 1,8 Kilometer zulässt. Die tatsächliche Fahrlänge ist haltestellenbezogen und muss für jeden Haltepunkt individuell bestimmt werden.

→ **Preisstufe 1**

Der zur Zeit gültige Stadtverkehrstarif für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes bzw. innerhalb des Stadtgebietes; ebenfalls können stadtgrenzüberschreitende Fahrten zurückgelegt werden, wenn sie sich nicht über mehr als zwei aneinander grenzende Tarifzonen erstrecken; in der Regel ist im zentrenverbindenden Nachbarortsverkehr jedoch die nächst höhere Preisstufe 2 gültig.



➔ **Preisstufe 2**

Gültigkeit für eine Fahrtstrecke über drei aneinander grenzende Tarifgebiete, also zum Beispiel von Kamp-Lintfort Mitte nach Moers Mitte.

➔ **Preisstufe 3 und 4**

Die Preisstufe 3 ermöglicht Fahrten über fünf aneinander grenzende Tarifgebiete und die Preisstufe 4 gilt im gesamten VGN-Raum, also den Kreisen Kleve und Wesel.

Das Fahrausweisangebot erstreckt sich über eine breite Palette von Einzel- und Mehrfahrausweisen und die unterschiedlichen Formen der Zeitfahrausweise bzw. Niederreinkarten. Eine Zuordnung der Kosten für die einzelnen Fahrausweisarten ist in der folgenden Fahrpreistafel für den VGN-Gemeinschaftstarif dargestellt

Verkehrsgemeinschaft Niederrhein - VGN -																
Fahrpreistafel für den VGN-Gemeinschaftstarif gültig ab 01. Januar 2000																
Preisstufe	Geltungsbereich	Einzel- und Sammelfahrausweise						Zeitfahrausweise (Niederreinkarten)								
		Erwachsene		Kinder (6 - 14 Jahre)				Tageskarten	Wochenkarten	Monatskarten	Monatskarten im Abo		9 Uhr-Monatskarten im Abo	Schülerjahreskarten (Preis pro Monat)	Schülermonatskarten	Auszubildendenmonatskarte
		Fahrausweise für eine Fahrt	Mehrfahrausweise Preis der Einzelfahrt	Fahrausweise für eine Fahrt	Mehrfahrausweise Preis der Einzelfahrt	Mehrfahrausweise Preis der Einzelfahrt	Mehrfahrausweise Preis der Einzelfahrt				DM	DM				
DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	
K	Kurzstrecke	1,60	1,300	5,20	1,30	1,025	4,10									
1	1 Tarifgebiet oder 2 Zonen	3,20	2,400	9,60	2,10	1,650	6,60	11,00	27,00	85,00	71,00	65,00	54,00	63,75	66,00	70,00
2	3 Tarifgebiete	5,70	4,275	17,10	3,80	2,850	11,40	18,00	45,00	138,00	115,00	108,00	90,00	103,50	106,00	110,00
3	bis zu 5 Tarifgebiete	9,50	7,100	28,40	4,80	3,600	14,40	36,00	73,00	180,00	150,00	148,00	123,00	136,00	138,00	142,00
4	VGN-Tarifraum	13,00	9,750	39,00	8,50	6,375	25,50		98,00	250,00	210,00	199,00	175,00	187,50	190,00	194,00
Zusatzfahrausweis DM 3,00								Zusatzwertmarken für die Benutzung der 1. Wagenklasse der DB								
Zusatzwertmarke für Auszubildendenmonatskarten DM 5,00								- zu Wochenkarten DM 20,00								
Freizeitkarte DM 9,50								- zu Monats- und 9 Uhr-Monatskarten DM 70,00								
VGN-Ferienkarte DM 25,00								- zu Monats- und 9 Uhr-Monatskarten im Abo DM 60,00								

Abbildung: Fahrpreistafel für den VGN-Gemeinschaftstarif

Bezogen auf den Bereich einer Kommune ergeben sich für die innerstädtischen Verbindungen der Preisstufe 1 am Beispiel eines erwachsenen Fahrgasts Fahrpreise von

- ➔ 3,20 DM für eine Einzelfahrt,
- ➔ 2,40 DM für eine Einzelfahrt mit einem Mehrfahrausweis,
- ➔ 85,00 DM für eine Monatskarte und
- ➔ 71,00 DM für eine Monatskarte im Jahresabonnement.



Der Fahrausweisvertrieb für den ÖPNV erfolgt ausschließlich über das Fahrpersonal in den Fahrzeugen und drei Vorverkaufsstellen (VVSt.) in Kamp-Lintfort. Laut VGN-Fahrplanbuch 2000/2001 verteilen sich die Vorverkaufsstellen auf die Stadtteile

- Innenstadt - 1 VVSt. (NIAG-Reisebüro)
- Geisbruch - 1 VVSt.
- Niersenbruch / nördliche Innenstadt – 1VVSt.

Das jeweilige Fahrausweisangebot fällt sehr unterschiedlich aus und reicht der Vorverkaufsstelle im NIAG-Reisebüro, die das gesamte Fahrausweisangebot vertreiben bis zu den beiden anderen VVSt., die nur Mehrfahrtenausweise anbieten. Beim Fahrpersonal können Einzelfahrausweise und Tageskarten erworben werden.

Die Zustellung der Zeitfahrausweise im Abonnement erfolgt auf dem Postweg. Der Vertrieb über Fahrausweisautomaten wird nicht angeboten.

Bei Betrachtung der Vertriebswege und -formen für Fahrausweise fallen insbesondere die einwohner- bzw. fahrgaststarken Siedlungsbezirke Gestfeld und Lintfort ohne Vorverkauf auf. Für eine Stadt mit der Größe Kamp-Lintforts und über 40.000 Einwohnern ist eine VVSt.-Dichte von rund 14.000 Einwohner pro Vorverkaufsstelle viel zu niedrig. Infolge der schlechten Vorverkaufs-Infrastruktur und der beschränkten Öffnungszeiten der vorhandenen Vorverkaufsstellen ist der (potenzielle) Fahrgast also neben dem postalischen Erwerb von Zeitfahrausweisen auf das wiederum beschränkte Fahrausweisangebot des Fahrpersonals angewiesen.

ORGANISATIONSFORM UND FINANZIERUNG DES ÖPNV

Die derzeitige Organisationsform des ÖPNV in Kamp-Lintfort entspricht der im allgemeinen noch üblichen Aufteilung von Zuständigkeiten und Verantwortung. Dem Kreis Wesel fällt die Aufgabe bzw. Verantwortung der Aufgabenträgerschaft zu, während die beiden öffentlichen Verkehrsunternehmen BVR und NIAG ihre Aufgaben als Betreiber und Konzessionäre wahrnehmen. Die Finanzierung sämtlicher Leistungen erfolgt in einem differenzierten Kreisumlageverfahren.

BETREIBER UND KONZESSIONÄRE

Die 8 Linienverkehre auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet werden durch den Busverkehr Rheinland GmbH (BVR / 1 Linie) und die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG / 7 Linien) betrieben. Die Konzession für die Linien obliegt ebenfalls dem jeweiligen Betreiber. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen vergeben dabei einen großen Teil der Fahrleistung an Subunternehmer. Der größte Teil der Fahrleistung wird von dem Unternehmen NIAG erbracht, da der BVR ausschließlich die schwach bediente Linie 76 betreibt.

Als zuständige Behörde bzw. Aufgabenträger für den ÖPNV hat der Kreis Wesel nach den Genehmigungsbedingungen laut § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) alle Leistungen des BVR und der NIAG "eigenwirtschaftlich" gestellt. Dies bedeutet, dass der Aufwand eigenwirtschaftlich erbrachter Leistungen nach § 8 Abs. 4 PBefG durch Erlöse und Erträge gedeckt werden muss. Als Erträge zählen dabei auch Unternehmererträge im handelsrechtlichen Sinne, also die Deckung des Aufwands durch Einlagen von Gesellschaftern über ein Umlageverfahren. Bei der Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nach § 13 a PBefG wäre hingegen die (Betriebs-) Lösung für entstehende Unterdeckungsbeträge zu wählen, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich brächte, also die niedrigste Haushaltsbelastung für die zuständige Behörde darstellt.

8.2.2 VORHANDENE NACHFRAGESITUATION / MODAL SPLIT

Es wurden auf sämtlichen Buslinien im Kamp-Lintforter Stadtgebiet Zählungen und Befragungen über Quelle bzw. Ziel der Fahrt durchgeführt. Mit Hilfe dieser Daten liegt eine gute Basis vor, um Änderungen im Fahrtenangebot bzw. eine StadtBus-Konzeption zu entwickeln.

Rund 5% der Wege in Kamp-Lintfort werden mit dem Bus zurückgelegt. Damit wird ein Anteil des Busverkehrs an allen Wegen erreicht, der durchschnittlich ist. Zum Vergleich: In Xanten liegt der Bus bei 4,8%.

8.2.3 PLANUNGSVORGABEN

Für die Planung eines StadtBus-Konzeptes ergeben sich aus übergeordneten und im Vorfeld bereits abgefassten Planungen zum ÖPNV Vorgaben und Randbedingungen, die zumindest teilweise berücksichtigt werden müssen oder eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Hierzu zählen insbesondere die das Stadtgebiet betreffenden Nahverkehrspläne.

NAHVERKEHRSPLAN (NVP) KREIS WESEL

Der Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel besitzt in besonderem Maße Relevanz als Planungsgrundlage für ein StadtBus-System in Kamp-Lintfort. Zu einem wird dort explizit der ÖPNV abgehandelt und zum anderen stellt er für die Bewilligungsbehörden eine maßgebliche Entscheidungsgrundlage bei der Vergabe von Fördermitteln dar.

In dem derzeit gültigen und ersten NVP für den Kreis Wesel mit Stand 10. November 1997 werden insbesondere in den Kapiteln 7 "Analyse" und 8 "Maßnahmen" Aussagen zu Mängeln und einzuleitenden Gegenmaßnahmen für die Stadt Kamp-Lintfort getroffen. Eine Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen und die Umsetzungsempfehlung anhand einer Prioritätenliste erfolgt anschließend in den Kapiteln 9 "Maßnahmenwirkung" und 10 "Empfehlung". Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder befinden sich zur Zeit im Planungsstadium. Der Schwerpunkt bei dieser kreisweiten Planung liegt dabei auf den regionalen ÖPNV-Verbindungen, aus denen sich teilweise aber auch Randbedingungen für die kommunale Planung ergeben. Zur kommunalen ÖPNV-Gestaltung besitzt der NVP eher "empfehlenden" Charakter, da



eine tiefere Untersuchung der kommunalen Situation in den jeweiligen Gemeinden zu erfolgen hat.

Die weiteren konkreten Maßnahmen mit Relevanz für die Stadt Kamp-Lintfort sind nachfolgend zusammengefasst. Dabei wird neben der Unterscheidung in kommunale und regionale Maßnahmen auch nach sogenannten "harten" und "weichen" Maßnahmen differenziert, das heißt Maßnahmen im planerischen Bereich - Linienwege, Fahrtenangebot usw. - und die erforderlichen begleitenden Maßnahmen, wie zum Beispiel Produktqualität, Marketing und Information.

Maßnahmen nach NVP Kreis Wesel (umgesetzt)

→ RegionalSchnellBus SB 30 Geldern - Kamp-Lintfort - Moers - Duisburg (NIAG/DVG)

Einführung des Abschnitts Geldern - Kamp-Lintfort - Moers zum Fahrplan 1999/2000 im Mai 1999; zum Fahrplanwechsel 2000/2001 im Mai 2000 Verlängerung nach Duisburg durch die Integration der Linie 920 (DVG).

Maßnahmen nach NVP Kreis Wesel (geplant)

→ RegionalEilBus Kamp-Lintfort - Rheinberg (Linie 1 / NIAG)

Linienstraffung zur Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit. Die Maßnahme wird zur Umsetzung in der 2. Prioritätenstufe empfohlen, da eine effizientere Bedienung erfolgen würde.

→ RegionalEilBus Kamp-Lintfort - Alpen (Linie 39 / NIAG)

Erweiterung des Bedienungsangebotes auf einen durchgehenden 60-Minuten-Takt an allen Wochentagen; Anruf-Linientaxi-Verkehr in der Nebenbedienungszeit. Die Maßnahme wird zur Umsetzung in der 2. Prioritätenstufe empfohlen.

→ RegionalEilBus Kamp-Lintfort – Neukirchen-Vluyn (Linie 76 / BVR)

Erweiterung des Bedienungsangebotes auf einen durchgehenden 60-Minuten-Takt an allen Wochentagen; Anruf-Linientaxi-Verkehr in der Nebenbedienungszeit. Die Maßnahme wird als Ergänzung zur Umsetzung in der 2. Prioritätenstufe vorgeschlagen.

→ AST-Zone Innenstadt – Altfeld / Niederkamp / Noppick

Einführung der Anruf-Sammeltaxi-Zone Altfeld / Niederkamp / Noppick zur Anbindung der nicht bedienten Siedlungsbereiche. Bedienungsangebot im 60-Minuten-Takt. Die Maßnahme wird sehr positiv bewertet und zur Umsetzung in der 1. Prioritätenstufe empfohlen.



→ **Erschließung von Wohn-, Freizeit- und Gewerbebereiche**

Die Bereiche Wohngebiet Sudermannstraße, Rossenrayer See, Gewerbepark Dieprahm und Gewerbegebiet Süd werden im Bedarfsfall mittelfristig zur ÖPNV-Erschließung empfohlen.

→ **Integration Schülerverkehr**

Die Integration der ca. 300 noch im Freistellungsverkehr beförderten Schüler wird zur weiteren Angebotsverbesserung empfohlen.

Die Analyse der "weichen" Bereiche hat zum Teil erhebliche Mängel in der Produktqualität, und im Marketing aufgezeigt, also genau in den Bereichen, die in einem StadtBus-System fundamentale Elemente darstellen. Demzufolge sind die empfohlenen Maßnahmenpakete insgesamt sehr umfangreich ausgefallen, so dass im folgenden nur die besonders relevanten und erheblichen Mängel bzw. Maßnahmen aufgezählt werden.

→ **Fahrzeuge**

Um ein möglichst einheitliches und hohes Niveau des Fahrzeugangebotes zu erreichen wird zur Definition von Mindeststandards geraten, um unkomfortable und veraltete Fahrzeuge vom Linienverkehr auszuschließen.

→ **Fahrgastinformation**

Der Inhalt, Umfang und Vertrieb der zur Verfügung stehenden Informationsmedien wird als unzureichend bewertet. Das Fahrgastinformationssystem sollte unter Berücksichtigung zeitgemäßer Medien sinnvoll erweitert und verbessert werden.

→ **Haltstellen**

Analog zu den Fahrzeugen wird auch hier die Definition von Ausstattungsstandards angeraten. Dabei sollten wegen der großen Menge neu zu gestaltender Anlagen Prioritäten hinsichtlich der Dringlichkeit und Bedeutung vergeben werden.

→ **Marketing**

Die Einführung einer konzeptionellen Marketingstrategie für das Produkt ÖPNV im Kreis Wesel wird als dringend erforderlich beschrieben, da die Bausteine einer Marketingkonzeption nicht erkennbar sind. Der Schwerpunkt wird dabei auf die Vermarktung des bestehenden Angebotes gelegt, um mit geringem Aufwand möglichst viele Potenziale für den ÖPNV erschließen zu können.



→ **Mobilitätsmanagement**

In der Funktion als zentrale und systemneutrales Auskunftsbüro für sämtliche Mobilitätsanfragen der Bevölkerung und als Koordinationsstelle für das zukünftige Netz flexibler Bedienungsformen wird die Einrichtung einer Mobilitätszentrale empfohlen. Das Angebot sollte darüber hinaus durch "Außendienst-Mitarbeiter" der Zentrale (Mobilitätsberater) ergänzt werden, die als Schnittstelle zum Kunden fungieren könnten.

→ **Kommunale Förderung und Steuerung**

Neben der Umsetzung der beantragten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und -Bevorzugung durch LSA-Steuerung und Busspuren wird auf die Notwendigkeit der Überarbeitung und Neuplanung des kommunalen Parkraummanagements hingewiesen. Hinsichtlich der Stärkung des Umweltverbundes wird insbesondere die Bewirtschaftung aller citynahen Stellplätze als unabdingbar betrachtet.

ÖPNV-BEDARFSPLAN UND ÖPNV-AUSBAUPLAN

Die im aktuellen ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan aufgenommenen Maßnahmen, wie zum Beispiel Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, und deren Umsetzungsplanung sind zur Zeit noch nicht bekannt und können demzufolge nicht ausgewiesen werden. Die Aufnahme in diese Planwerke stellt dabei eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung und Förderung dar.

ÜBERGEORDNETE PLANUNGSVORGABEN

Als übergeordnete Planungsvorgaben mit Auswirkungen auf die Ausgestaltung des ÖPNV in Kamp-Lintfort kommen Planwerke auf Landes- und Bezirksebene in Betracht. Insbesondere sind hier der

- Landesentwicklungsplan (LEP) und der
- Gebietsentwicklungsplan (GEP) sowie der
- NVP Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein,
- NVP Zweckverband SPNV Münsterland und der
- NVP Kreis Kleve

von Bedeutung. Die dort getroffenen Vorgaben beziehen sich maßgeblich auf überregionale ÖPNV-Achsen und regional bedeutende Buslinien, die nicht durch den SPNV bedient werden.

Die Abstimmung und Umsetzung dieser Planungsvorgaben ist bereits in dem Nahverkehrsplan für den Kreis Wesel erfolgt, der unter anderem auch einem Abstimmungsprozess mit der Stadt Kamp-Lintfort unterzogen wurde. Im NVP Kreis Wesel sind diese Verbindungen überwiegend als RegionalSchnellBus-Linien bezeichnet und qualitativ beschrieben worden. Die mit Relevanz für den Stadtverkehr Kamp-Lintfort ausgewiese-



nen Maßnahmen finden sich demzufolge in den Maßnahmenvorschlägen aus dem NVP Kreis Wesel wieder. Wie beschrieben bildet der NVP Kreis Wesel eine Planungsvorgabe für das StadtBus-Konzept und wird somit auch in diesem Planwerk berücksichtigt. Aus diesem Grunde kann unseres Erachtens auf eine explizite Darstellung und Auswertung der übergeordneten Planungsvorgaben auf Landes- und Bezirksebene an dieser Stelle verzichtet werden.

8.3 SZENARIEN (PLANUNGSAalternativen)

8.3.1 VORBEMERKUNGEN

Zur Zeit wird in einem Gutachten geprüft, ob die vorhandene Grubenanschlußbahn für den Personenverkehr aktiviert werden kann. Für beide Szenarien (Kap. 8.3.2 und 8.3.3) gilt, daß im Falle einer Anbindung Kamp-Lintforts an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Buslinien auf den SPNV auszurichten sind.

8.3.2 SZENARIO TREND

„Optimierung durch Modifikation“

Die erkannten Mängel werden durch Modifikation des bestehenden ÖPNV-Angebotes bearbeitet. Zielsetzung ist eine Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebotes, die vor allem eine Erschließung der folgenden Siedlungs- und Gewerbegebiete umfasst:

- a. Erschließungslücke Niersenberg / Vierquartieren
- b. Erschließungslücke Siedlungsbereich Tor Ost
- c. Erschließungslücke Siedlungsbereich Altfeld
- d. Erschließungslücke Hoerstgen-Süd, Molkereistraße, Fackelstraße
- e. Erschließungslücke Gewerbegebiete Kamperbruch-Nord und im Gewerbegebiet Süd sowie im Gewerbepark Dieprahm sind

zu a) Erschließungslücke Niersenberg / Vierquartieren

Die Linie 39 verkehrt im Bestand 7 bzw. 9 mal werktätlich. Für den Siedlungsbereich ist zunächst ein Stundentakt als Bedienungsqualität anzustreben.

Maßnahme-Vorschlag:

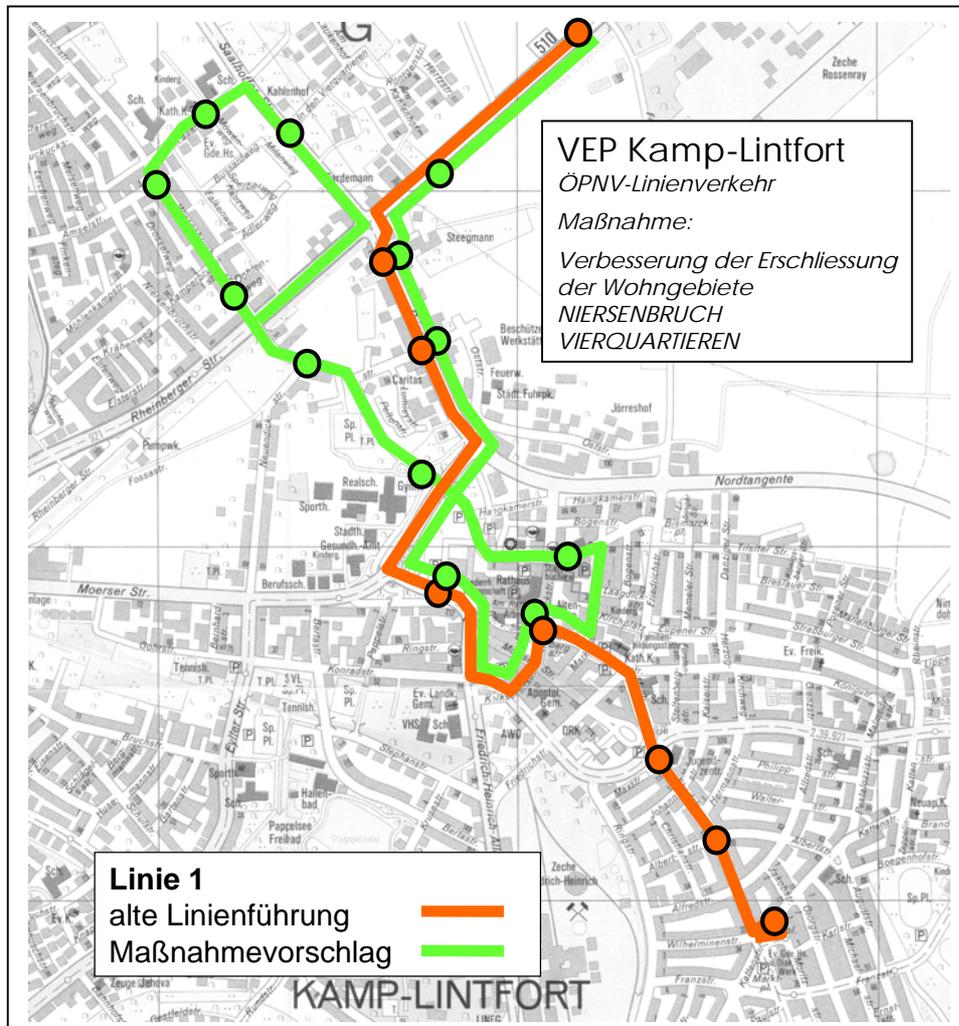
Die Regionallinie 39 wird von ihrer Erschließungsaufgabe im Bereich des Wohnsiedlungsbereiches Niersenbruch entbunden. Ihr Linienweg kann zukünftig über die Prinzenstraße zur Querspange und weiter zum neuen Rathaus gelegt werden.

Die Regionallinie 1 behält zwischen Rheinberg und Lintfort Neues Rathaus ihren alten Linienweg. Im Status quo fährt diese Linie zum Zwecke der Wende bis Kamp-Lintfort Markt. Statt dessen wird die Linie 1 auf dem Linienweg Markgrafenstraße – Wilhelmstraße – Schanzstraße zum Wohngebiet Niersenbruch geführt. Im Bereich der Haltestellen Wiesenbruchstraße, Amselstraße und Fasanenstraße sowie der neu einzurichtenden Haltestelle Vierquartieren wird in Einbahnrichtung verkehrt, um über die B510 den Bogen zurück zur Schanzstraße zu schlagen.

Der Zeitaufwand für diese Strecke ist mit der Fahrt zum Markt gleichzusetzen. Die Wendefahrt zum Niersenbruch ist eher etwas günstiger zu bewerten. Es entstehen folglich keinerlei Mehrkilometer. Die Bedienung des Abschnitts K.-L. Neues Rathaus – K.-L. Markt ist allein durch die dort u.a. verkehrende Linie 911 bestens gewährleistet.

Um den Wohnsiedlungsbereich Vierquartieren günstiger zu erschliessen, wird ange-regt, die seit dem Abriss der Brücke an der Friedrichstraße bedeutungslose Haltestelle Friedhof in Richtung Fußweg zu den Vierquartieren zu verschieben.

In einer Skizze stellen sich diese Vorschläge folgendermaßen dar.



zu b) Erschließungslücke Siedlungsbereich Tor Ost

Im Szenario „Optimierung durch Modifikation“ wäre eine Verlegung des Linienweges der Linie 2 eine kostenneutrale Maßnahme, um auf den erkannten Mangel zu reagieren.

Der betroffene Bereich (etwa nördlich der Straßburger Straße und westlich der Rheinstraße) ist allerdings aufgrund seiner Straßenquerschnitte nicht für Standardlinienbusse befahrbar. Daher können in diesem Szenario keine Maßnahmen ergriffen werden.

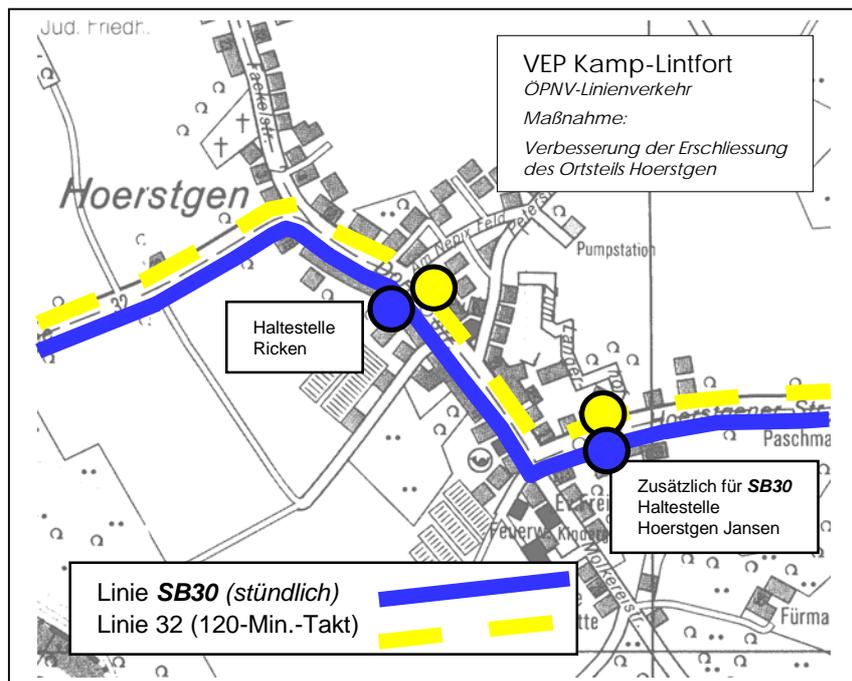
zu c) Erschließungslücke Siedlungsbereich Altfeld

Im Nahverkehrsplan des Kreises Wesel wird zur Erschließung des Wohnsiedlungsbereiches Altfeld die Einrichtung eines Anrufsammeltaxis empfohlen. Im Rahmen des Szenarios „Optimierung durch Modifikation“ muss von dieser Maßnahme aus Gründen

der Wirtschaftlichkeit abgeraten werden, da das Ziel der Plafondierung andernfalls nicht erreicht werden kann.

zu d) Erschließungslücke Hoerstgen-Süd, Molkereistraße, Fackelstraße

Die Erschließungslücke in Hoerstgen-Süd sowie im Bereich der Molkereistraße hat ihre Ursache in der bandartigen Siedlungsstruktur des klassischen Straßendorfes. Aus diesem Grunde wird ein Teil der Ortslage nur zweistündlich durch die Linie 32 bedient. Der SchnellBus **SB30** hält in Hoerstgen lediglich an der Haltestelle Ricken.



Maßnahme-Vorschlag:

Ein zweiter Halt des Schnellbusses an der Haltestelle „Hoerstgen Jansen“ liegt im Interesse der Stadt Kamp-Lintfort, da eine optimale Erschließung Hoerstgens erreicht würde. Jedoch stehen dem möglicherweise übergeordnete Belange der Kreise Wesel und Kleve entgegen.

Zu e) Erschließungslücke Gewerbegebieten Kamperbruch-Nord und im Gewerbegebiet Süd sowie im Gewerbepark Dieprahm sind

Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord

Berufsverkehr:

Eine Erschließung von Gewerbegebieten im Taktverkehr ist in der Regel nicht sinnvoll, da dieses Angebot an den Bedürfnissen der Beschäftigten vorbei geht. Benötigt wird für in der Regel ein dichtes Angebot in Stoßzeiten (Arbeitsbeginn, -ende; Schichtwechsel).



Einkaufsverkehr:

Es gibt im Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord einige Versorgungseinrichtungen (großflächiger Einzelhandel, Baustoffhandel, Autohandel u.a.), die einen regen Publikumsverkehr haben. Insofern liegt hier eine Situation vor, bei der eine Buserschließung im Taktverkehr in Erwägung gezogen wird.

Eine Verlegung oder Verlängerung einer vorhandenen Buslinie ist nicht möglich. Da im Trend-Szenario keine Mehr-Kilometer erzeugt werden dürfen, ist die Einrichtung eines neuen Linienverkehrs ausgeschlossen.

Gewerbegebiet Süd / Gewerbepark Dieprahm

Die Linie 76 verkehrt seit dem Fahrplan 2000/2001 über die Friedrich-Heinrich-Allee und hat mit der Haltestelle „Wasserwerk“ eine gewisse Erschließungswirkung für die hier angesprochenen Gewerbegebiete.

Wegen der besonderen Bedürfnisse des Berufsverkehrs (u.a. Schichtarbeit) kann die bearfsorientiert verkehrende Linie 76 als „unzureichend“ bezeichnet werden, zumal die Fahrten vor acht Uhr aufgrund des Schülerverkehrs noch auf dem alten Linienweg über den Eyller Berg geführt werden.

Der Berufsverkehr in den Gewerbegebieten Süd und Dieprahm ist nicht durch herkömmlichen Linienverkehr zu bewältigen. Nur durch eine genaue Analyse der Bedürfnisse der verschiedenen Betriebe und ihrer Beschäftigten ist es möglich, eine erfolgversprechende Konzeption für eine Verlagerung von Teilen des Berufsverkehrs auf den ÖPNV, Mitfahrgemeinschaften oder das Fahrrad zu erreichen. Hierbei wäre eine enge Zusammenarbeit mit den Betrieben und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit unter den Beschäftigten erforderlich.



8.3.3 SZENARIO NACHHALTIGER STADTVERKEHR: „Entwicklung eines StadtBus-Systems“

Erläuterung der Hauptmerkmale des Stadtbus-Betriebes (gültig für alle Varianten)

Das Hauptziel der Einrichtung eines Stadtbusbetriebes, die Gewinnung umfangreicher zusätzlicher Kundenpotenziale lässt sich insbesondere dadurch erreichen, dass der regionale und der innerstädtische Verkehr entflochten wird.

Heute nehmen die in Kamp-Lintfort verkehrenden regionalen Linien zum großen Teil auch städtische Aufgaben wahr. Die Linie 32 wird zur Erschließung des Geisbruchs herangezogen, die Linie 911 bindet die Altsiedlung an die Innenstadt an. Der Niersenbruch wird über die Linie 39 im 2 Stunden-Takt erschlossen. Die Altsiedlung, die Innenstadt, das Gestfeld, der Geisbruch, der Dachsberg und der Ortsteil Kamperbrück werden durch die innerstädtische Linie 2 miteinander verbunden, die jedoch Aufgrund ihrer Linienführung für Fahrgäste aus dem Geisbruch und aus Kamperbrück relativ lange Fahrzeiten aufweist. In geringem Umfang leisten auch die übrigen regionalen Linien ein gewisses Maß an innerörtlichem Verkehr.

Die vollständige Wahrnehmung der innerörtlichen Aufgaben durch städtische Linien würde es ermöglichen, den Regionalverkehr auf seine eigentliche Aufgabe zu beschränken und dadurch auch wesentlich schneller und attraktiver zu machen. Dort wo es im Rahmen der direkten Linienführung möglich ist, können auch weiterhin innerörtliche Verkehrsaufgaben sinnvoll mit übernommen werden. Durch die Straffung der Linienführung und die Entbindung von innerstädtischen Aufgaben können im Regionalverkehr zum Teil nicht unerhebliche Einsparpotenziale realisiert werden, die sich zur Finanzierung des Stadtbusverkehrs heranziehen lassen. Im einzelnen wird für alle Varianten des Stadtbusse von folgendem regionalen Netz ausgegangen:

Die Linie **SB 30** verkehrt weiterhin zwischen Duisburg, Moers, Kamp-Lintfort, Issum und Geldern. Auf dieser Linie finden keine Veränderungen statt.

Die **Linie 32** kann von der Bedienung des Bereichs Geisbruchs befreit werden und auf dem gleichen Linienvorlauf verkehren wie der SB 30.

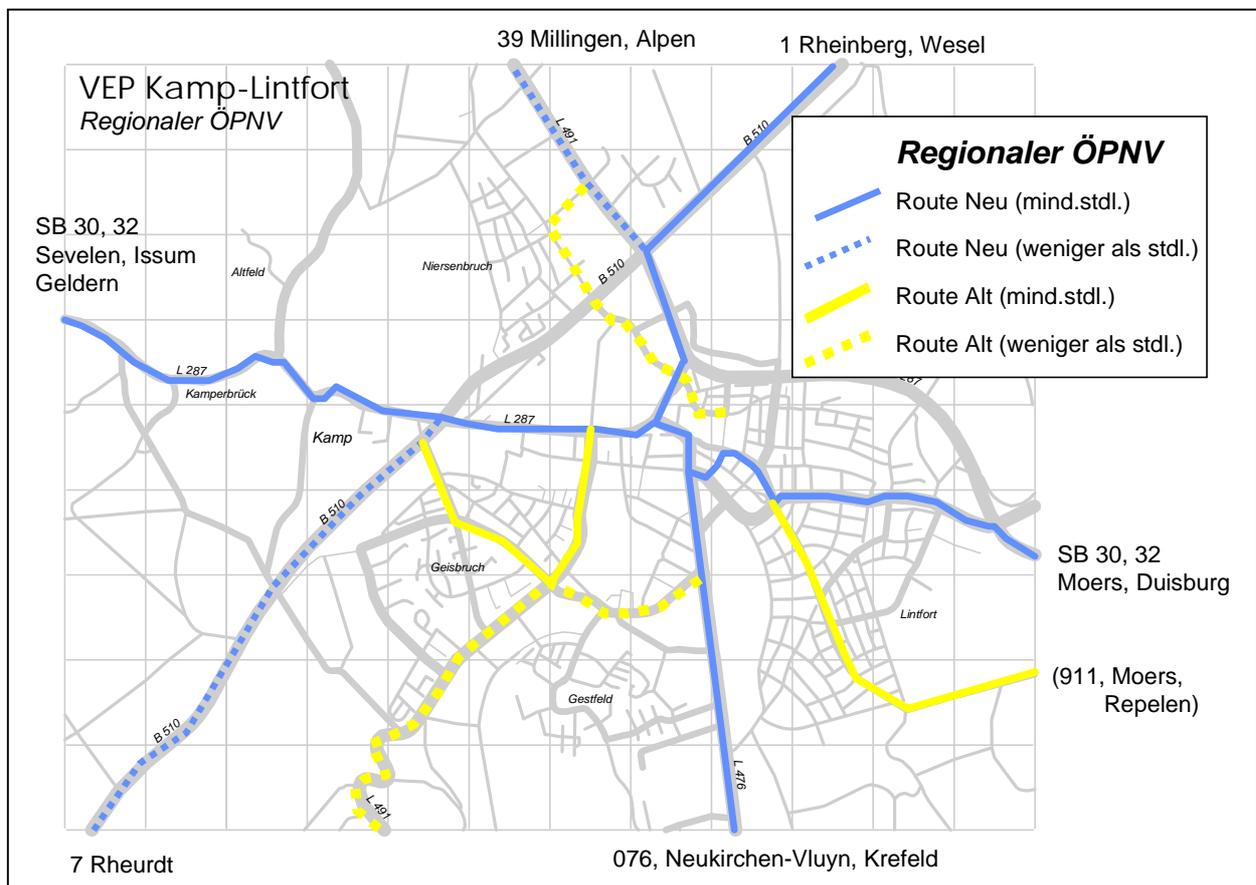
Die **Linie 911** kann im Kamp-Lintforter Bereich vom 15 auf 30-Minutentakt reduziert werden, da auch ihre Aufgaben ganz oder teilweise von städtischen Linien übernommen werden können. Für die eigentliche Regionalverbindung Kamp-Lintfort - Moers sind die Linien SB 30 und 32 wesentlich geeigneter. Daher wird vorgeschlagen, den SB 30 bzw. die Linie 32 in einer dichteren Taktfrequenz verkehren zu lassen und die Linie 911 ausdünnen. Die regionale Funktion der Linie 911 beschränkt sich darauf, Kamp-Lintfort mit dem Moerser Ortsteil Repelen zu verbinden. Alle anderen Ziele sind über SB 30 oder die Linie 32 schon heute in wesentlich kürzerer Zeit erreichbar.

Die **Linie 076** wurde bereits im Fahrplanjahr 2000/2001 auf die L 476 verlegt und von ihrem Erschließungsaufgaben im Bereich Heinrichstraße, Eyller Straße, Delhees weitgehend entbunden (Ausnahme: Schülerverkehr).

Die **Linie 39** kann auf direktem Wege über die Prinzenstraße in die Innenstadt geführt werden; der Schlenker durch den Niersenbruch kann entfallen.

Die **Linie 7** kann ebenfalls auf direktem Wege über die L 287 über die Innenstadt geführt werden. Der Mäander über das St. Bernhard-Hospital und durch den Geisbruch kann entfallen.

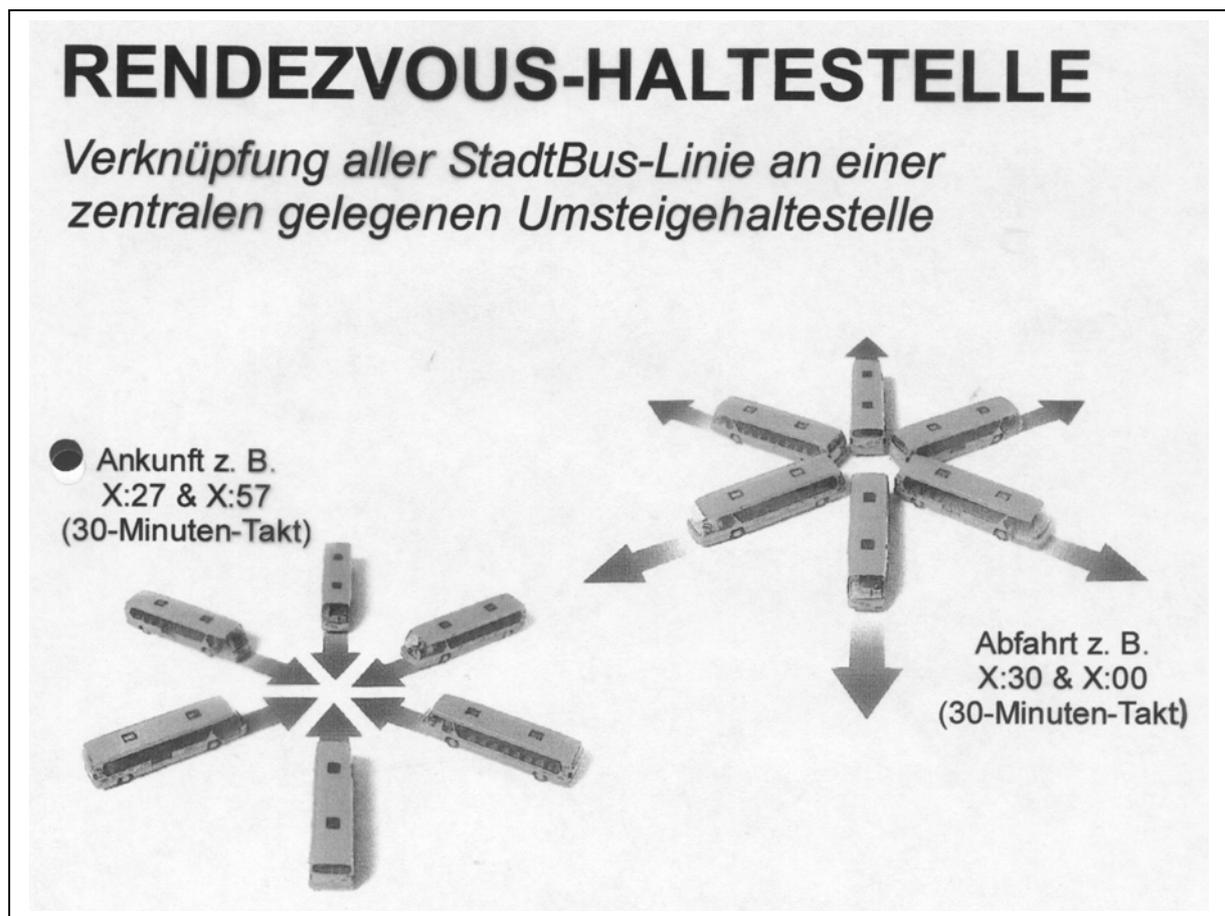
Das hier beschriebene Netz ist in der unten folgenden Skizze in blauer Farbe dargestellt. Im Regionalverkehr wegfallende Abschnitte sind gelb dargestellt, diese Streckenabschnitte werden im Stadtbus-System durch Stadtlinien bedient.



Weitere Grundlagen für alle Varianten

Die Konstruktion eines völlig neuen innerörtlichen Stadtliniennetzes folgt dem Ziel, mit einem entsprechenden Angebot eine möglichst hohe Kundenorientierung zu erreichen.

Dies wird möglich, indem zum einen aus allen wichtigen Ortsteilen direkte, schnelle Verbindungen ins Zentrum angeboten werden, zum anderen, indem durch eine Rendez-Vous-Haltestelle der Umstieg auf allen Linien untereinander ermöglicht wird. Durch diese Rendez-Vous-Haltestelle wird erreicht, dass auch diejenigen Ziele im Stadtgebiet, die von der Einstiegslinie nicht direkt angefahren werden, komfortabel und in kurzer Zeit erreichbar sind. Standort für diesen „zentralen Umsteigepunkt“ ist in den Varianten 1-3 der vorhandene Busbahnhof (Haltestelle „Neues Rathaus“). Dieser stellt hinsichtlich seiner Lage ein Optimum da, da er im zentralen Kern der Stadt liegt und ein Zugang zu allen publikumsintensiven Einrichtungen fußläufig bestens möglich ist.



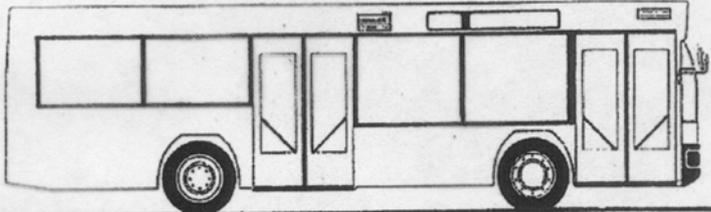
Zugleich findet hier auch die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr statt. Wichtigste regionale Verbindungen sind die Buslinien in Richtung Moers und Duisburg. Hierbei stellt der SB 30 die einzige Schnellbusverbindung, mit der in sehr kurzer Zeit sowohl Moers als auch Duisburg erreicht werden können, dar. Es erscheint sinnvoll, die Verknüpfung der Stadtlinien in das „Zeitfenster“ des SB 30 zu legen. Da der SB 30 zur Minute 28/29 aus beiden Richtungen gleichzeitig am Neuen Rathaus trifft, ist auch die Verbindung zu den Ortsteilen Kamp (Kloster), Kamperbrück und Hoerstgen sowie nach Issum-Sevelen und Geldern optimal.

Zur Erschließung bisher nicht angebundener Bereiche des Stadtgebietes ist zu prüfen, ob der Einsatz kleinerer Fahrzeugtypen sinnvoll ist. Nur mit kleineren Fahrzeugen ist es

häufig möglich, schmal ausgebaute Wohnstraßen überhaupt zu erreichen. Es gibt eine Vielzahl attraktiver Midi- und Kleinbusse, die die Industrie zu diesem Zweck anbietet.

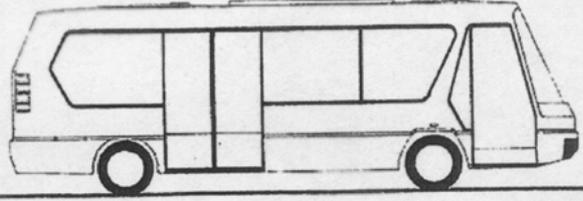
FAHRZEUGTYPEN

► Busverkehr



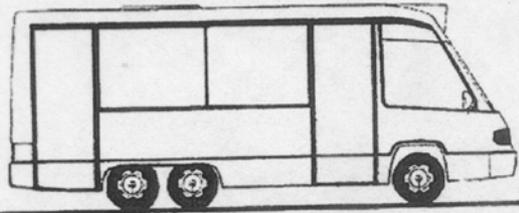
Midibus

Niederflur-Midibus: Diese Busse sind quasi eine vom Standardlinienbus abgeleitete, verkürzte Variante. Der Motor ist im Heck eingebaut und treibt die Hinterachse an. Der vordere Bereich ist niederflurig, die Länge beträgt zwischen 8,7m und 10m, die Breite zwischen 2,3m und 2,5m. Es sind ca. 25–30 Sitz- und ca. 30–40 Stehplätze vorhanden. (Quelle: Werksprospekt NEOPLAN)



Metroliner

Der **Metroliner** wird aus Faserverbundwerkstoffen hergestellt und ist damit sehr leicht. Der Bus ist konsequent als Niederflurfahrzeug ausgelegt. Es gibt zwei Fahrzeuglängen: Die kurze Ausführung (8,0m lang, 2,3 m breit) bietet 16 Sitz- und 13 Stehplätze, die lange Ausführung (10,6m lang, 2,5m breit) bietet 33 Sitz- und 40 Stehplätze. Der Motor ist im Heck angeordnet und treibt die Hinterachse an. (Quelle: Werksprospekt NEOPLAN)



Kleinbus

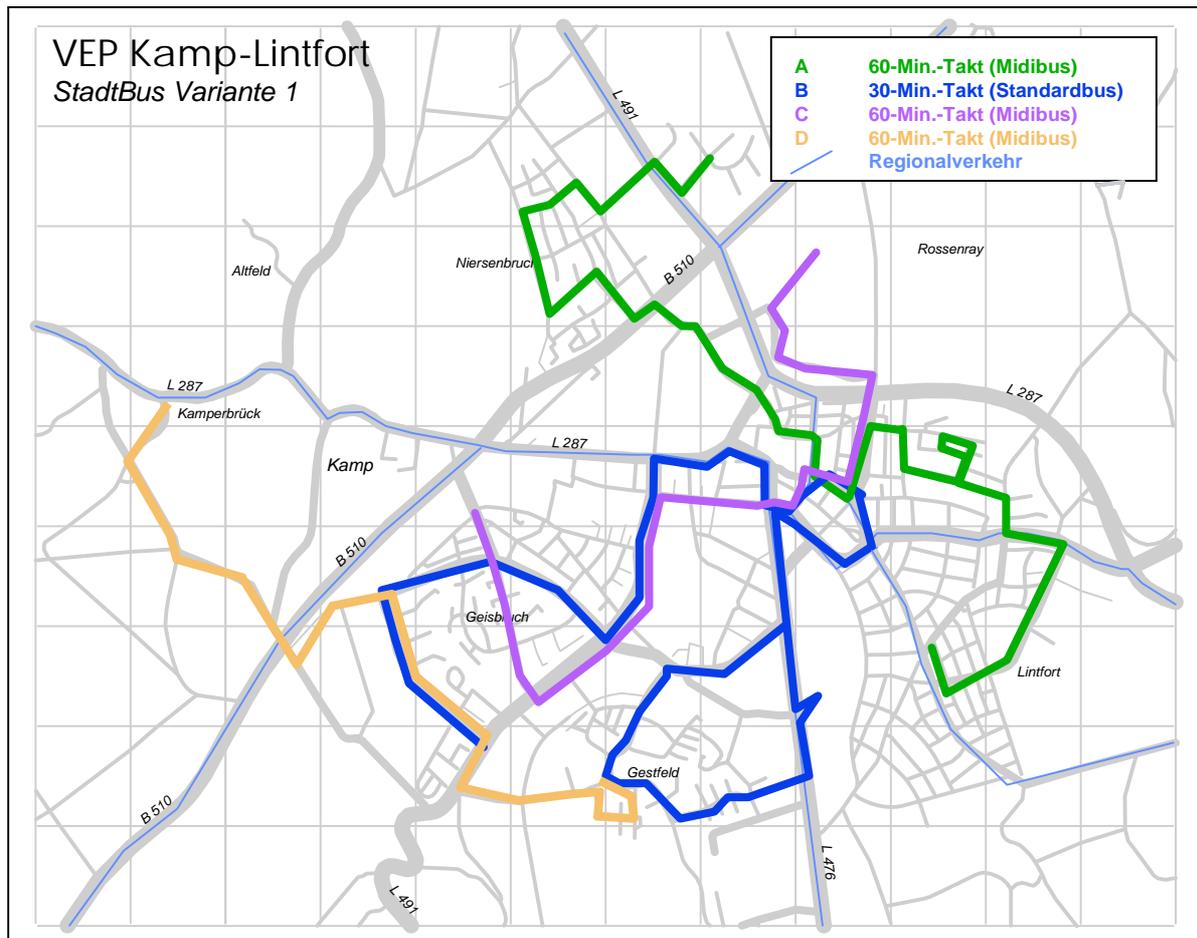
Für Buslinien mit geringem Fahrgastaufkommen und für sehr beengte Straßenverhältnisse ist dieser kompakte **Niederflur Kleinbus** geeignet (Länge: 6,3m, Breite: 2,0m). Der Bus basiert auf einem Lieferwagen-Antriebsstrang mit Frontmotor und Vorderachsantrieb, es sind 14 Sitz- und 8 Stehplätze vorhanden. (Quelle: Werksprospekt MERCEDES BENZ)

Zu berücksichtigen sind bei der Konstruktion des Stadtliniennetzes neben den Erschließungsstrukturen und den neu zu erschließenden Potenzialen in Konkurrenz zum Autoverkehr, vor allem aber auch die Bedürfnisse der heutigen Busfahrgäste. Durch die Umstrukturierung der Verkehrsleistungen ergeben sich für zahlreiche heutige Fahrgäste Veränderungen. Ziel sollte es sein, diesen ebenfalls kürzere und attraktivere Reisezeiten, bzw. Fahrzeugfolgezeiten anzubieten. Die heutigen, zum Teil umwegigen Linienführungen haben neben diversen Nachteilen immerhin den Vorteil, dass sie eine Reihe umsteigefreier Direktverbindungen ermöglichen, die vom Stadtliniennetz in dieser Form nicht mehr angeboten werden. Es gilt daher für eine möglichst große Zahl Fahrgäste eine optimale Lösung zu finden, ohne dass die Attraktivität des Gesamtsystems leidet.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wurden verschiedene Varianten entwickelt, von denen drei im folgenden dargestellt sind.

Variante 1

Die Variante 1 operiert mit insgesamt vier Stadtlinien, drei davon sind Durchmesserlinien mit Schnittpunkt an der Haltestelle neues Rathaus. Eine weitere Linie ist als Tangenziallinie ausgeführt und verbindet wichtige Quellen und Ziele des Verkehrs direkt miteinander, ohne die zentrale Innenstadt zu berühren. Zur besseren Orientierung sind die Linien als Arbeitstitel mit der Farbe bezeichnet, in der sie in Skizzen wiederzufinden sind.



Bei der „Grünen Linie“ handelt es sich um eine Durchmesserlinie Niersenbruch - Innenstadt - Altsiedlung. Die Linie beginnt im heute nicht vom ÖPNV erschlossenen Wohnviertel „In den Vierquartieren“ und führt von dort aus in den Niersenbruch, wo sie auch die Bereiche im Westen erschließt, die bislang ebenfalls nicht vom öffentlichen Verkehr angefahren werden. Über die Schanzstraße und die Neubaugebiete im erweiterten Innenstadtbereich wird die zentrale Innenstadt erreicht. Von dort aus wird ein weiterer Siedlungsbereich, der bislang ohne ÖPNV-Anbindung war, neu erschlossen.



Es ist der Bereich „Tor Ost“ zwischen der Nordtangente (L287) und der Moerser Straße. Abschließend wird durch die östliche Innenstadt (Linienverlauf der heutigen Linie 2; Franzstraße) der Markt als End- und Wendepunkt erreicht. Die Linie bietet im Bereich Niersenbruch eine deutlich bessere innere Erschließung und eine häufigere Fahrtenfolge als die heutige Linie 39 und erschließt darüber hinaus zahlreiche bisher nicht erschlossene Gebiete. Die Linie ist für einen 60-Minutentakt vorzusehen und kann mit einem Klein- oder Midibus betrieben werden.

Die „Blaue Linie“ wird, sowohl was die in diesem Bereich heute verkehrenden Fahrgäste als auch die zu erwartenden Potenziale angeht, die am stärksten frequentierte Linie sein. Sie wird aus diesem Grunde für einen 30-Minutentakt vorgesehen und mit Standardlinienbussen (ca. 45 Sitzplätze) befahren. Die Linie beginnt im Bereich der Zeche Friedrich- Heinrich (wegen der Wendemöglichkeit) und erschließt dann den Wohnbereich Gestfeld. Danach wird über die Heinrichstraße und Friedrich-Heinrich-Allee die Innenstadt angefahren und am neuen Rathaus die Verknüpfung mit den übrigen Linien hergestellt. Von dort aus fährt die Linie über die Moerser Straße und die L 287 zur Eyller Straße, biegt dann in die Ferdinandenstraße ab und erschließt den Wohnbereich Geisbruch. Hierbei wird auch das Krankenhaus bedient. Eine optimale Wendemöglichkeit besteht im Kreisverkehr Bürgermeister-Schmelzing-Straße/Eyller Straße.

Die „Lila Linie“ beginnt im neuen Gewerbegebiet nördlich der Prinzenstraße und wird von dort aus in die Innenstadt geführt. Von dort aus wird über die Konradstraße (neu erschlossener Bereich) die Eyller Straße und erneut der Geisbruch angefahren. Im Unterschied zur blauen Linie wird jedoch durch die Mittelstraße gefahren, um hier ebenfalls ein Siedlungsgebiet kleinräumiger zu erschliessen. Im nördlichen Bereich des Geisbruch (Dachsberger Weg) wendet die Linie. Sie ist für einen 60-Minutentakt vorgesehen und kann mit einem Klein- oder Midibus betrieben werden.

Über diese drei Durchmesserlinien werden in Ergänzung mit den verbleibenden Linien des Regionalverkehrs alle wichtigen Bereiche Kamp-Lintforts erschlossen.

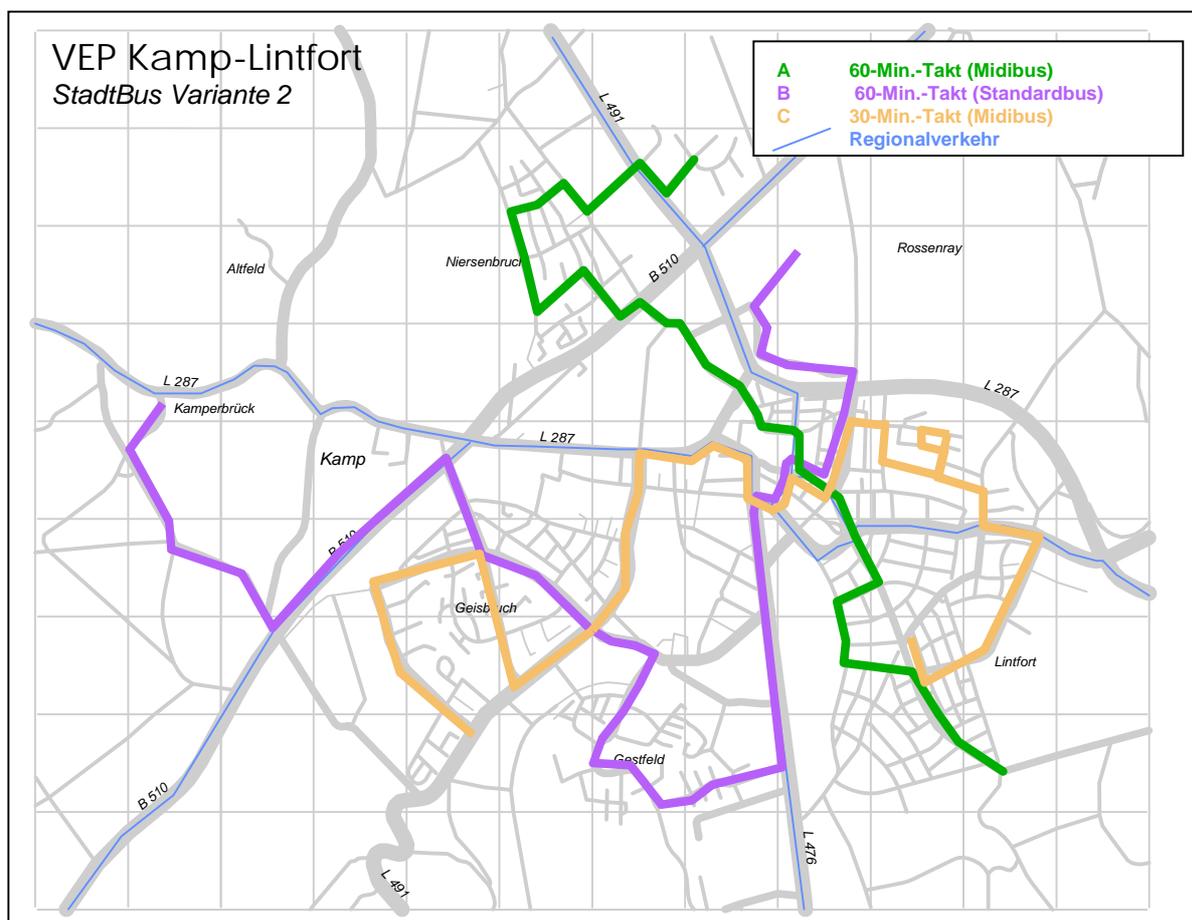
Einzige Ausnahme ist hierbei der Friedhof am Dachsberg. Diese Aufgabe, die heute von der Linie 2 wahrgenommen wird, wird in diesem Modell durch eine Tangenziallinie ersetzt, die mit einem Kleinbus betrieben werden kann und für einen 60-Minutentakt vorgesehen ist. Die Linie beginnt in Kamperbrück, fährt über den Waldfriedhof und erreicht über Nebenwege den Bereich Monterkamp/St. Bernhard-Hospital. Südlich auf die Eyller Straße abbiegend werden dann zur Zeit im Bau befindliche neue Wohnbereiche östlich der Eyller Straße und westlich des Gestfeldes angedient. Im Bereich des Gestfeldes wendet die Linie. Sowohl am St. Bernhard-Hospital als auch im Gestfeld besteht die Möglichkeit einer Verknüpfung mit der „Blauen Linie“, so dass auch für Fahrgäste dieser Linie die Innenstadt jederzeit schnell erreicht werden kann. Hauptfunktion der Linie ist jedoch die Verbindung des Bereichs Gestfeld und Geisbruch mit dem St. Bernhard-Hospital und dem Friedhof sowie untereinander. Die Bedienung der Achsen östliche Moerser Straße - Ebertstraße/Altsiedlung erfolgt über die Linien des Regionalverkehrs.

Im übrigen läuft der Regionalverkehr auf direktem Wege, ohne weitere Erschließungsaufgaben im Stadtgebiet wahrzunehmen, vom Zentrum Kamp-Lintfort aus zu den jeweiligen Zielstädten.

Variante 2

Variante 2 sieht abweichend von Variante 1 eine Bedienung ausschließlich mit drei Durchmesserlinien vor.

Die „Grüne Linie“ verläuft im Bereich In den Vierquartieren / Niersenbruch / Innenstadt wie in Variante 1. Im weiteren Verlauf jedoch wird diese Linie nicht durch den Bereich



zwischen der L 287 und der Moerser Straße (Tor Ost) geführt, sondern durch die Altsiedlung mit zusätzlicher Erschließung auf denjenigen Straßen die sich für eine Befahrung mit einem kleineren Bus eignen und bis zur Grenze der Wohnbebauung. In dieser Variante ist abweichend von den bisher dargestellten Überlegungen davon ausgegangen worden, dass die Linie 911 ebenfalls auf direktem Wege nach Moers verkehrt. Die innerstädtischen Aufgaben im Bereich der Altsiedlung (Anschluss an die Innenstadt) werden hier von dieser Stadtlinie wahrgenommen.

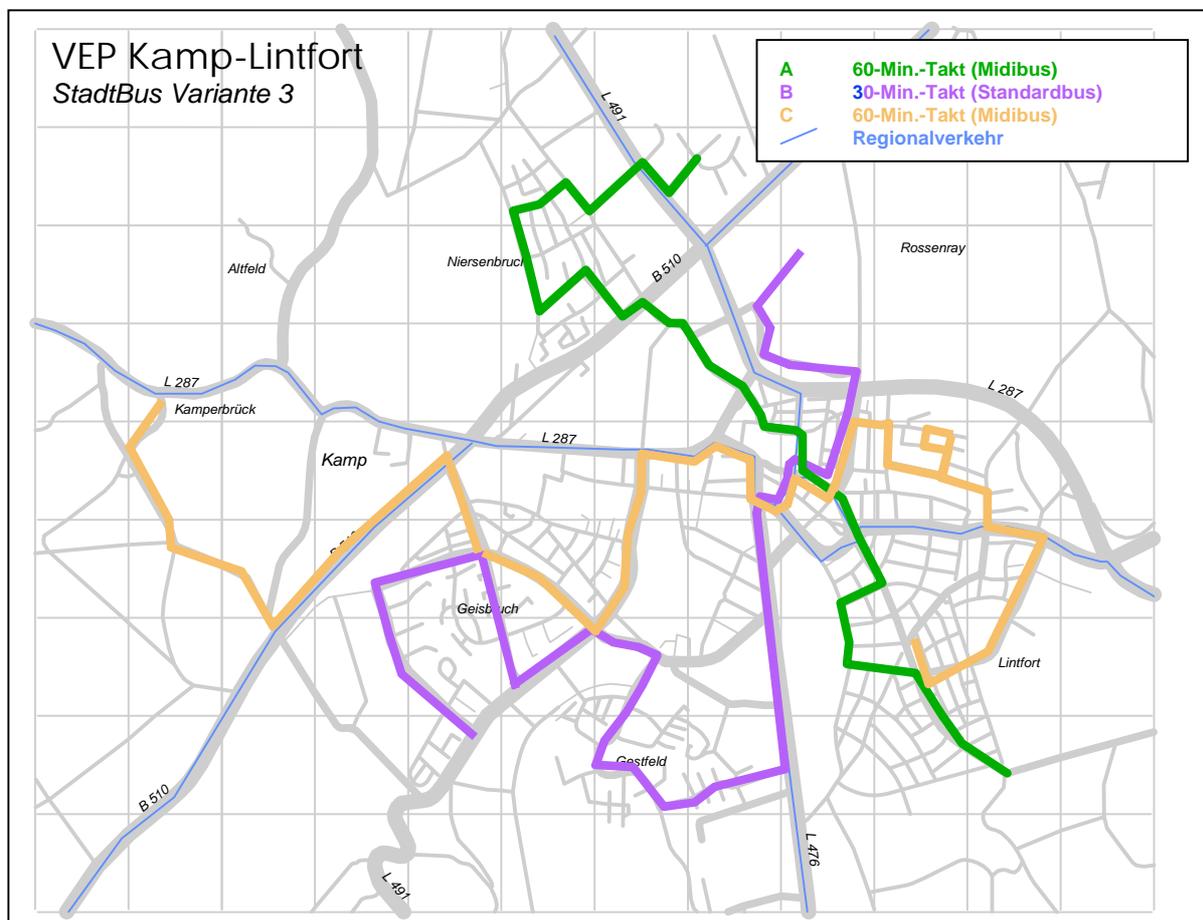
Die „Lila Linie“ verkehrt im nördlichen Bereich (Gewerbegebiet/Innenstadt) ebenfalls wie in Variante 1, wird im weiteren Verlauf dann über die Friedrich-Heinrich-Allee ins Gestfeld geführt und bedient in der Folge den nördlichen Bereich des Geisbruchs (Ferdinantenstraße). Abschließend wird dann über die B 510 zum Waldfriedhof und nach Kamperbrück gefahren, wo die Linie wendet.

Als dritte Durchmesserlinie verkehrt die „Gelbe Linie“ vom Markt über die Franzstraße und die Moerser Straße in den Wohnbereich südlich L287 und nördlich der Moerser Straße (die genaue Linienführung in diesem Bereich ist noch zu überprüfen) und dann weiter zur zentralen Innenstadt. Von dort aus wird auf der Moerser Straße und der Eyl-ler Straße der mittlere und südliche Geisbruch bedient. Es wird neu die Mittelstraße befahren, das Krankenhaus angefahren und im Kreisverkehr gewendet.

Die „Gelbe Linie“ bietet ausreichend Potenzial für einen 30-Minutentakt. Als Fahrzeuge können sowohl Standardlinien- als auch Midibusse zu Einsatz kommen. Die „Lila Linie“ verkehrt im 60-Minutentakt, als Fahrzeuge sind auch hier Standardlinien- oder Midibusse vorzusehen.

Variante 3

Variante 3 entspricht der Variante 2, jedoch sind hier die Endäste der „Gelben-“ und der „Lila Linie“ vertauscht. In dieser Variante wird eine Direktverbindung zwischen Gestfeld, mittlerem Geisbruch und St. Bernhard-Hospital angeboten, indem die von Gestfeld kommende Linie in diesen Bereich geführt wird. Die „Gelbe Linie“ wird stattdessen durch Kamperbrück und zum Friedhof geführt. Aufgrund der zu erwartenden Potenziale





ist davon auszugehen, dass in dieser Variante die „Lila Linie“ mit Standardlinienbussen im 30-Minutentakt befahren wird, während für die „Gelbe Linie“ ein 60-Minutentakt ausreichen dürfte.

Insgesamt ist davon auszugehen dass die Varianten 2 und 3 die gleichen Kosten verursachen. Die Variante 1 ist aufgrund der zusätzlichen Tangenziallinie etwas teurer. Als Grundlage für eine überschlägige Ermittlung der Kostenunterdeckung wird die Variante 2 verwendet. Für die Variante 1 ist von 10-20% höheren Kosten auszugehen. Für Variante 3 sind etwa gleich hohe Kosten zu erwarten.

Prüfung der Abdeckung der Fahrtbedürfnisse der heutigen Fahrgäste

Zur Betrachtung der Frage der Bedienung der heutigen Fahrgäste wird beispielhaft die Variante 2 herangezogen. Von den in den Erhebungen ermittelten 1771 täglichen Fahrgästen die in Kamp-Lintfort innerörtlich verkehren, sind 1503 Fahrgäste zwischen Ortsteilen einerseits und der zentralen Innenstadt andererseits unterwegs. Für diese 85% des Gesamtaufkommens ergeben sich durch das Stadtbusnetz unveränderte oder bessere, direktere Anbindungen, zum Teil auch häufigere Fahrtenfolgen. Im folgenden werden die einzelnen Relationen beleuchtet.

Der stärkste Verkehrsstrom in Kamp-Lintfort findet dabei zwischen dem Geisbruch und der Innenstadt statt (478 gezählte Fahrten pro Tag). Auf dieser Relation fällt die im 30-Minutentakt verkehrende Linie 2 weg, ebenso die stündliche Verbindung mit der Linie 32 und die alle zwei Stunden verkehrende Linie 7. Ersatzweise wird dieser Bereich über zwei Stadtlinien im 30-Minutentakt, bzw. 60-Minutentakt bedient. In punkto Fahrtenhäufigkeit ergibt sich dadurch für den Geisbruch keine wesentliche Veränderung, jedoch sind die Fahrzeiten der im 30-Minutentakt verkehrenden „Gelben Linie“ deutlich kürzer als im Bestand, da nicht über das Gestfeld gefahren wird. Ferner wird mit der Mittelstraße ein bisher nicht bedienter Bereich angefahren, so dass die Fußwege zu den Haltestellen kürzer werden.

Der zweitstärkste Verkehrsstrom Altsiedlung - Innenstadt (431 gezählte Fahrten pro Tag) verfügt heute über ein qualitativ hochwertiges Angebot durch die Linie 911 im 15-Min.-Takt. Für diese Relation wird weiterhin unverändert ein Angebot von 4 Fahrten pro Stunde vorgehalten, indem eine Stadtlinie und die verbleibende Linie 911 (allerdings im 30-Min.-Takt) überlagert werden. Die Fahrzeiten sind bereits heute optimal. Die Stadtlinie kann eine zusätzliche Feinerschließung in bisher nicht bedienten Bereichen vornehmen.

Ein dritter starker Verkehrsstrom ist der Verkehrsstrom Gestfeld - Innenstadt mit 370 gezählten Fahrten pro Tag. Hier ergeben sich in punkto Fahrzeit, Bedienungshäufigkeit und Erschließung keine Veränderungen.



Für die übrigen Relationen gilt, dass keine Veränderungen stattfinden. Die Zahl der Fahrgäste ist deutlich geringer. Ausnahmen sind hierbei folgende Verbindungen:

- erfasst werden. Hier ist eine wesentliche Verbesserung sowohl hinsichtlich der Fahrtenfolge (60-Minutentakt statt 120-Minutentakt) als auch bezüglich der Feinerschließung (westlicher Niersenbruch und „In den Vierquartieren“) erforderlich.
- Für den Ortsteil Kamperbrück (74 gezählte Fahrten pro Tag) ergeben sich ebenfalls Verbesserungen. 54 der heute 74 Fahrten finden mit der Linie 2 statt, so dass sich für Fahrgäste aus Kamperbrück mit dem Stadtbus eine erhebliche Verkürzung der Fahrzeiten ergibt, da die Schleife durch den Geisbruch mit der Anbindung des Krankenhauses wegfällt.
- Von allen Relationen, die die Innenstadt nicht berühren, ist die Relation Geisbruch - Altsiedlung mit 69 gezählten Auf der Relation Niersenbruch - Innenstadt konnten am Erhebungstag lediglich 28 gezählte Fahrten pro Tag die stärkste frequentierte. Diese Verbindung kann bereits heute nur mit Umsteigen realisiert werden und wird künftig mit verbesserter Umsteigequalität (Rendez-Vous-Knoten) angeboten werden können.
- Weitere vergleichsweise starke Relationen sind Gestfeld - Geisbruch und Gestfeld - Altsiedlung mit 36 bzw. 34 gezählten Fahrten pro Tag. Die „Lila Linie“ bietet weiterhin eine Direktverbindung zwischen dem Geisbruch (östlicher Teil) und dem Gestfeld an. Zwischen Gestfeld und dem Krankenhaus muss allerdings umgestiegen werden, was für einen Teil der Fahrgäste zu einer geringfügigen Verschlechterung der Reisezeiten führt. Zwischen Altsiedlung und Gestfeld ist bereits heute ein Umstieg notwendig.
- Für den Binnenverkehr im Ortsteil Geisbruch (24 Fahrten) ergibt sich durch die Führung der „Gelben Linie“ durch die Mittelstraße eine weitere Verbesserung.
- Alle übrigen Relationen haben 20 oder weniger tägliche Fahrten und sind keinen wesentlichen Veränderungen ausgesetzt.

Prüfung der Abdeckung der in der Haushaltsbefragung ermittelten Potenziale

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden verkehrsmittelunabhängig die zurückgelegten Wege ermittelt. Dadurch ergibt sich ein exaktes Bild der Verkehrswünsche der Einwohner. Die folgende Tabelle zeigt auf, auf welchen Relationen sich die stärksten Fahrtwünsche ergeben.



Relation (Hin- und Rückrichtung addiert)		Fahrten/Tag
City	Schulzentrum, Konradstraße	2.800
City	Monterkamp-Nord	2.000
City	Eyller Str. / Schul- und Bruchstr.	1.900
City	Altsiedlung 1	1.900
City	Krankenhaus-Gebiet	1.800
City	Gestfeld-Sudermannstr.	1.600
City	Schulstr., Kamper Str., Parkstr.	1.600
City	Dachsberg, Kamperbrück	1.600
City	Niersenbruch, Vierquartieren	1.500
City	Pappelsee	1.300
City	Altes Rathaus	1.200
City	TorOst-Süd	1.150
Schulzentrum, Konradstraße	Altsiedlung 1	1.100
City	Danziger Str. usw	1.100
City	Hoerstgen	1.000
City	Niephauser Feld	950
City	Niersenbruch West	950
Mittelstr./Geisbruchstr.	Schulzentrum, Konradstraße	950
Eyller Str. / Schul- und Bruchstr.	Schulzentrum, Konradstraße	900
City	Altsiedlung (Süd)	800
Altsiedlung 1	Niephauser Feld	800
Rossenray	Schulzentrum, Konradstraße	700
City	Mittelstr./Geisbruchstr.	400
Schulzentrum, Konradstraße	Schulstr., Kamper Str., Parkstr.	400

Ähnlich wie bei den heutigen Fahrgästen im ÖPNV ist auch auf der Grundlage der Haushaltsbefragung eine eindeutige Ausrichtung auf das Stadtzentrum zu beobachten. Insofern erweist es sich als richtig, das Stadtbusnetz konsequent auf die Innenstadt zu konzipieren. Die am stärksten nachgefragten Relationen werden daraufhin beleuchtet, welche Veränderungen sich durch die Einführung eines Stadtbussystems in der Variante 2 ergeben würden.

Für die Relation *City - Schulzentrum/Konradstraße* ergibt sich eine Verbesserung, da die gelbe Linie mit hoher Fahrtenfolge eine neue Verbindung herstellt. Von den Veränderungen im Regionalverkehr ist diese Relation nicht negativ betroffen. Auf der nördlichen Seite des Bereichs Schulzentrum/Konradstraße kommt mit der grünen Linie im Stundentakt eine weitere Verbesserung hinzu. Auf der Relation wird *City - Schulzentrum/Konradstraße* das Angebot somit nachhaltig verbessert.

Zwischen *City und Monterkamp-Nord* bleibt die Häufigkeit des Angebotes bestehen. Die Fahrzeit verkürzt sich jedoch pro Richtung um etwa 5 Minuten, wodurch die Fahrt mit dem Bus erheblich attraktiver wird.

Auf den Relationen *City - Eyller Straße/Bruchstraße/Schulstraße* und *City - Altsiedlung* bleibt die Angebotsqualität und -quantität unverändert. Eventuell nachgefragte Umsteigebeziehungen verbessern sich jedoch. Dies gilt im wesentlichen für alle Relationen.

Auf der Relation *City - Krankenhausgebiet* verkürzt sich bei gleichbleibender Fahrtenanzahl die Fahrzeit zur Innenstadt und zurück um jeweils 5 Minuten.



In gleicher Weise ergibt sich auch für die übrigen aufgeführten Relationen ein Bild, welches eine deutlich verbesserte oder zumindest aber gleichbleibende Qualität gewährleistet.

Zusammenfassung der Merkmale des ÖPNV im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass eine Vielzahl von Verbesserungen vorgeschlagen wird. Es muss dabei in Kauf genommen werden, dass einige Direktverbindung zum St. Bernhard-Hospital entfallen. In allen übrigen Bereichen werden auch die heutigen Fahrgäste in deutlich verbesserter oder zumindest gleicher Qualität bedient.

Durch kurze direkte Linienführungen ins Zentrum können erhebliche neue Kundenpotenziale hinzugewonnen werden.

In den Bereichen In den Vierquartieren, westlicher Niersenbruch, Gewerbegebiet Kamperbruch Nord, Tor Ost, Geisbruch-Mittelstraße und Altsiedlung können neue Potenziale gewonnen werden, indem in diesen Bereichen Haltestellen neu eingerichtet werden.



Überschlägige Wirtschaftlichkeitsanalyse des Stadtbussystems

Berechnung der Kilometerleistung der Stadtlinien (Variante 2)

Im Linienverkehr werden die Linien von ca. 5:30 Uhr bis ca. 20:00 Uhr betrieben. Daraus ergeben sich je Richtung 15 Fahrten bei Angeboten im Stundentakt. Abends und am Wochenende wird ein reduziertes Linienverkehrsangebot gefahren, da der Stadtbus vor allem auf die Geschäftszeiten ausgerichtet ist. Die allgemeine Mobilität wird während dieser Zeiten auch durch den Regionalverkehr gewährleistet.

Die Kilometerleistung der Linien ergibt sich aus der Linienlänge, der Anzahl der Fahrten beider Richtungen pro Tag und der Anzahl der Verkehrstage im Jahr.

Zum Vergleich sind die Einsparungen aus dem Regionalverkehr aufgeführt. Bei diesem sind die Ergebnisse einer möglichen Linienstraffung und Taktreduzierung aggregiert.

Montag - Freitag	grüne Linie	gelbe Linie	lila Linie	RV und Linie 2
Linienlänge in km	5,9	7,0	9,1	verschieden
Anzahl Fahrten	30	60	60	verschieden
Verkehrstage	249	249	249	249
Jahresleistung in km	44.000	105.000	136.000	230.000

Berechnung Kilometerleistung Linienverkehr, Normalwerktag

Samstag	grüne Linie	gelbe Linie	lila Linie	RV und Linie 2
Linienlänge in km	5,9	7,0	9,1	verschieden
Anzahl Fahrten	30	45	45	verschieden
Verkehrstage	52	52	52	52
Jahresleistung in km	9.000	16.000	21.000	40.000

Berechnung Kilometerleistung Linienverkehr, Samstag



Sonntag (+Feiertag)	grüne Linie	gelbe Linie	lila Linie	RV und Linie 2
Linienlänge in km	5,9	7,0	9,1	verschieden
ANZAHL FAHRTEN	30	30	30	verschieden
Verkehrstage	64	64	64	64
Jahresleistung in km	11.000	13.000	17.000	30.000

Berechnung Kilometerleistung Linienverkehr, Sonn- und Feiertag

Insgesamt ergibt sich somit für die im Rahmen dieses Gutachtens entwickelten Angebote entsprechend der Variante 2 folgende Jahres-Kilometerleistung:

	grüne Linie	gelbe Linie	lila Linie	RV und Linie 2
Jahresgesamtleistung in km	64.000	134.000	174.000	300.000

Die Gesamtkilometerleistung des Stadtbus-Angebotes in Kamp-Lintfort beträgt insgesamt somit **372.000 km**.

Im Rahmen der Reduktion von Regionalverkehren und des Wegfalls der Linie 2 werden innerörtlich pro Jahr rund 300.000 km eingespart. Im Saldo ergibt sich also eine Mehrleistung von ca. 72.000 km pro Jahr.

Tarifstruktur

Aus Gründen der Einheitlichkeit und um unnötige und ärgerliche Probleme für die Fahrgäste zu vermeiden, empfiehlt sich für den Stadtbus Kamp-Lintfort die Einbindung in das bestehende Tarifsysteem der VGN.

Innerhalb des VGN-Tarifsystems existiert bereits seit einiger Zeit ein Gemeinschaftstarif, der die Benutzung von Bussen und Zügen der Deutschen Bahn AG mit einem VGN-Ticket ermöglicht. Umstieg auf bzw. von regionalen Buslinien ist so jederzeit mit der gleichen Fahrkarte möglich; auch ergibt sich kein erhöhter Aufwand für den Fahrgast durch Kauf von zwei oder mehr Fahrscheinen. Zudem sind über große Entfernungen einheitliche Fahrscheine auch preisgünstiger. Desweiteren erscheinen die VGN-Tarife für einen Großteil der Kunden im Stadtgebiet von Kamp-Lintfort noch ausreichend attraktiv. Viele innerstädtische Fahrten (bis ca. 1,8 Kilometer) fallen in den Bereich der Preisstufe Kurzstrecke, so dass die Einzelfahrt mit 1,70 DM bzw. in Form eines Mehrfahrtenausweises mit 1,30 DM relativ preisgünstig ausfällt. Für die Kurzstrecke gibt es keine Zeitkarten oder Schülerkarten. Der Einzelfahrausweis für ein Kind von sechs bis 14 Jahren kostet 1,30 DM, als Mehrfahrtenticket 1;03 DM.



Für alle übrigen Ziele in Kamp-Lintfort, auch die entferntesten, gilt die Preisstufe 1 (3,20 DM je Einzelfahrt, bei Nutzung eines Mehrfahrentickets 2,40 DM). Für Kinder kostet die Einzelfahrt innerhalb Kamp-Lintforts 2,10 DM, bei Nutzung einer Mehrfahrtenkarte 1,65 DM.

Eine Tageskarte lässt sich für bis zu fünf Personen gleichzeitig nutzen und kostet 11 DM. Wochenkarten sind für 27 DM, Monatskarten für 85 DM, im Abonnement für 71 DM, zu haben.

Weitere verbilligte Monatsfahrkarten gibt es als 9 Uhr-Sparkarte (die Nutzung ist erst ab 9:00 Uhr möglich), sowie für Schüler und für Auszubildende.

Sollte darüberhinaus ein weiterer Anreiz finanzieller Art zur zusätzlichen Gewinnung von Fahrgästen gegeben werden, so empfiehlt sich die Subventionierung von Zeitfahrtausweisen (Monats- und Wochenkarten). Dies würde in der Praxis so aussehen, dass die Stadt Kamp-Lintfort der VGN eine entsprechende Zahl von Zeitfahrkarten zum normalen Tarif abkauft und verbilligt an die Kunden weitergibt. Diese Vorgehensweise hat neben dem zusätzlichen Anreiz für die Fahrgäste den Vorteil, dass mit Zeitfahrtausweisen die Stammkunden besonders bevorzugt werden. Bei diesen ist die Bindung an das System Stadtbus naturgemäß am größten und es besteht die stärkste Bereitschaft, im Einzelfall für eine konkrete Fahrt den Bus zu benutzen, da die Fahrt, bedingt durch den Zeitausweis, ohnehin schon bezahlt ist.

Eine über dieses System hinausgehende noch stärkere Verbilligung wird ausdrücklich nicht empfohlen.

Der Stadtbus stellt ein qualitativ hochwertiges Produkt dar, und alle Erfahrungen zeigen, dass die Kunden in diesem Falle auch bereit sind, einen angemessenen Preis zu bezahlen. Bereits heute zeigen Fahrgastbefragungen in den Bussen, dass der Tarif in aller Regel als angemessen angesehen wird.

Es ist zu berücksichtigen, dass eine Subventionierung der Fahrausweise einen bedeutenden Eingriff in die Wirtschaftlichkeit des Systems Stadtbus darstellt. Eine starke Reduzierung des Preisniveaus führt unweigerlich zu einem erhöhten Zuschussbedarf für die Stadt Kamp-Lintfort.

Fahrgastprognose

Unter Zugrundelegung der derzeitigen Strukturen in der Region, der ermittelten Potenziale durch die Haushaltsbefragung, der ermittelten heutigen Fahrgäste und getroffenen Annahmen bezüglich der Umsteigebereitschaft der Bürgerinnen und Bürger wird nur eine sehr vorsichtige Prognose zukünftiger Fahrgäste durchgeführt. Es wird von ca. 1.200 zusätzlichen Fahrten pro Normalwerktag ausgegangen.

Diese ermittelte Fahrgastnachfrage bezieht sich auf einen Zustand in welchem neben der Einführung des Verkehrs selbst, auch alle begleitenden Maßnahmen durchgeführt sind und gegriffen haben, das heißt insbesondere die Bereiche Marketing, Werbung und Fahrgastbetreuung sind entsprechend den hier gemachten Vorschlägen installiert. Desweiteren wird davon ausgegangen, dass es einen Zeitraum von ein bis drei Jahren



geben wird, in dem sich die Fahrgastnachfrage auf das berechnete Niveau einpendeln wird. Die Neueinführung eines Angebotes muss sich in der Bevölkerung erst „setzen“, so dass mit einem kontinuierlich steigendem Zulauf in der Anfangsphase gerechnet werden kann. Erfahrungsgemäß ist nach etwa neun Monaten ein erster Sättigungspunkt erreicht. Sofern die Qualität des Angebotes gleichbleibend hoch ist, wird die Fahrgastnachfrage aber auch künftig weiterhin kontinuierlich zunehmen, dann jedoch mit geringerer Steigerungsrate.

Dies ist insbesondere darin begründet, dass der Großteil der Einwohnerinnen und Einwohner sich auf den heute teilweise fehlenden oder unattraktiven öffentlichen Verkehr eingestellt hat und entweder über ein Auto verfügt oder sich anderweitig organisiert hat (Fahrrad auch über weite Entfernungen, Mitnahmemöglichkeiten etc.). Im Laufe der Zeit stellt sich dann die Frage einer regelmäßigen Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs immer wieder neu, zum Beispiel dann, wenn die Neu- bzw. Ersatzanschaffung eines PKW bevorsteht.

Insofern ist über einen längeren Zeitraum mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen. Es wird davon ausgegangen, dass in den Monaten nach der Einführung etwa 50 Prozent der prognostizierten Fahrgastnachfrage erreicht werden.

Im Laufe der Jahre zwei und drei nach der Einführung wird erwartet, dass die innerörtliche Fahrgastnachfrage dann auf die prognostizierten 1.200 Zusatz-Fahrgäste ansteigt und sich die Anzahl der innerörtlichen Fahrgäste (ohne Schüler) in Kamp-Lintfort somit um knapp 70 % erhöht.

Desweiteren ist mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen auf den regionalen Linien zu rechnen, da der Stadtbus hier eine herausragende Zubringerfunktion erfüllt. Dieser Umstand wird zur Verbesserung des Gebietsergebnisses der Stadt Kamp-Lintfort im Rahmen der Kreisumlage beitragen, und wird der Stadt über eine entsprechende Entlastung der Kreisumlage zugute kommen.

Einnahmen

Für die Berechnung der zusätzlichen Einnahmen durch die Stadtbuslinien wird davon ausgegangen, dass die übliche Durchschnittseinnahme je Fahrgast der VGN erreicht wird. Diese beläuft sich auf rund eine DM pro Fahrgast.

Um eine stabile Einnahmerekchnung zu erhalten wird bei dieser nur von einer Steigerung um etwa 1.000 Fahrgäste an Normalwerktagen ausgegangen. An Samstagen werden 500, an Sonn- und Feiertagen 350 zusätzliche Fahrgäste erwartet.

Diese vorsichtige Schätzung der Berechnung der Einnahmesituation mit einem stabilen Ergebnis stellt eine sinnvollere Grundlage dar, als ein optimistischer Ansatz. Sollten die Einnahmen später höher liegen, so wäre dies zum Vorteil der Stadt Kamp-Lintfort.



Entwicklung der Kosten für den ÖPNV nach Einführung des Stadtbussystems

Eine Einschätzung der jährlichen Kosten für die Stadt Kamp-Lintfort ist aufgrund der heutigen Rahmenbedingungen nicht möglich.

Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dass der Kreis Wesel als zuständiger Aufgabenträger derzeit daran arbeitet, die Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr neu zu verteilen, d.h. kommunale und regionale Leistungen zu unterscheiden und dies auch bei der künftigen Finanzierung zu berücksichtigen. In welcher Weise sich daher die Kreisumlage für den ÖPNV verändern wird, ist derzeit nicht abzusehen. Auch die Frage inwieweit Stadtbusse in dieses System integriert werden, ist bislang nicht geklärt. Von einer vollständigen Übernahme der Aufgabenträgerschaft und der Kosten für innerstädtische Linien bis hin zum vollständigen Verbleib aller Leistungen beim Kreis mit unveränderter Abrechnung über die Kreisumlage nach heutigem System sind alle Möglichkeiten gegeben. Es können daher weder die Einsparungen aus dem Wegfall der Linie 2 und der Reduzierung des Regionalverkehrs errechnet werden, noch lässt sich für die städtischen Linien das Betriebsergebnis auf tatsächliche Zahlungen der Stadt Kamp - Lintfort umlegen.

Desweiteren offenbart auch die Frage inwieweit der städtische Verkehr bezüglich seiner Organisationsstruktur in Kamp Lintfort installiert wird zahlreiche Varianten der real entstehenden Kosten.

Um an dieser Stelle dennoch eine Einschätzung der Kosten durch führen zu können, werden zwei Ansätze dargestellt.

Einfache Berechnung

Die hier durchgeführte Berechnung kann sich auf eine relativ exakte Ermittlung der Kilometerleistung stützen. Für den Fall eines weitgehenden Verbleibs in den heutigen Strukturen könnten die entstehenden Mehrleistungen von 72.000 km mit dem kreisweiten Durchschnittswert für die hier derzeit angebotenen Verkehrsleistungen multipliziert werden. Dieser liegt derzeit bei etwa 3,50 DM je km. Im Falle eines besonderen Erfolges bezüglich der Fahrgastnachfrage ist von einer Reduzierung der Kosten durch zusätzliche Einnahmen auszugehen. Ansonsten sind die Zusatzeinnahmen im Kostenunterdeckungswert mit 0,30 DM berücksichtigt. Es ergäbe sich somit die einfache Rechnung 72.000 Mehrkilometer x ca. 3,20 DM je Kilometerkostenunterdeckung entsprechend einer zusätzlichen Kostenunterdeckung von 230.000 DM pro Jahr. Hinzu kommen die Mehraufwendungen im Investitionsbereich, d.h. die Umgestaltung von Haltestellen und insbesondere verstärktes Marketing.

Gesamtrechnung im Überblick einschließlich Marketing

Mehraufwand Betriebskosten	230.000 DM
<u>Investitionskosten / Jahr</u>	<u>100.000 DM</u>
Zusätzliche Kostenunterdeckung / Jahr	330.000 DM



Differenzierte Berechnung

Für die konstruierten Stadtlinien läßt sich aber auch eine differenziertere Berechnung der Kosten aufstellen, die nun zum Vergleich dargestellt wird. Hierbei werden die tatsächlichen Aufwendungen berechnet und den zusätzlichen Einnahmen gegenüber gestellt. Schwierig bleibt aber auch bei diesen Berechnungsmodell die finanzielle Bewertung der Einsparung von Bestandsleistungen, so dass auch auf diesem Wege keine reale Zahlung der Stadt Kamp-Lintfort ermittelt werden kann, zumal natürlich auch für dieses Modell gilt, dass die Kosten weiterhin über die Umlage des Kreises Wesel auf alle 13 Gemeinden verteilt werden könnten, bzw. dieses System sich verändert.

Dennoch bieten beide Rechnungen Anhaltspunkte dafür in welcher Größenordnung sich der finanzielle Mehraufwand bewegt, der einer erheblichen Attraktivierung des Angebotes gegenübersteht.

Betriebskosten

Es ist davon auszugehen, dass 4 Fahrzeuge benötigt werden. Zuzüglich ist von einem Reservefahrzeug auszugehen. Die jährlichen Kosten aus Fahrzeugabschreibung und Verzinsung belaufen sich auf rund 45.000 DM je Fahrzeug. Darüber hinaus ist je Betriebskilometer von zusätzlichen Betriebskosten von 1,30 DM auszugehen. Darin sind z.B. der Kraftstoffverbrauch, Reparaturen usw. enthalten. Desweiteren muß für die Verwaltungstätigkeiten im Rahmen des Stadtbusses von zusätzlichen Kosten von etwa 10 % der Gesamtsumme ausgegangen werden. Den größten Posten stellt das Fahrpersonal dar. Je notwendigem Fahrzeug ist von durchschnittlich 200.000 DM auszugehen, da entsprechend den vorgesehenen Betriebszeiten zwei Personale je Fahrzeug benötigt werden. Ein privater Anbieter von öffentlichen Verkehrsleistungen hat in der Regel nur etwa 50% der Personalkosten aufzuweisen. Daraus ergibt sich folgende Jahreskostenrechnung für den Betriebsaufwand.

5 Fahrzeuge	à 45.000 DM	= 225.000 DM
10 Personale	à 100.000 DM	= 1.000.000 DM
372.000 Betriebskilometer	à 1,30 DM	= 485.000 DM
<u>Verwaltungskosten</u>	<u>10 %</u>	<u>= 170.000 DM</u>
Summe aller Kosten		= 1.880.000 DM

Investitionskosten

Für infrastrukturelle Maßnahmen wird zunächst nur von einem notwendigen Minimum an Kosten ausgegangen. Durch das Haltestellenprogramm des Kreises Wesel im Zusammenhang mit dem Landschaftspark Niederrhein wird davon ausgegangen das keine zusätzlichen Umbauten vorhandener Haltestellen notwendig sind. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ca. 10 Haltestellen im Stadtgebiet neu eingerichtet werden müssen. Hierfür wird von einem Kostenrahmen von etwa 300.000 DM ausgegangen. Aufgrund der Möglichkeit der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist davon auszugehen, dass nur ein Eigenanteil von 10 % d.h. ca. 30.000 DM für diese Maßnahme verbleibt. Noch einmal die gleiche Summe ist für einen Umbau der zentralen Haltestelle Neues Rathaus vorzusehen. Desweiteren sind rund 100.000 DM pro Jahr für Maßnahmen im Bereich Marketing und Werbung vorzusehen. Eine Mobili-



tätszentrale wäre grundsätzlich wünschenswert, sollte jedoch erst für einen zweiten Umsetzungsschritt vorgesehen werden. Insgesamt ergeben sich somit Investitionskosten von 160.000 DM im ersten und rund 100.000 DM in den weiteren Jahren.

Einnahmen

Für die Berechnung der zusätzlichen Einnahmen durch die Stadtbuslinien wird davon ausgegangen, dass die übliche Durchschnittseinnahme je Fahrgast der VGN erreicht wird. Diese beläuft sich auf rund eine DM pro Fahrgast.

Um eine stabile Einnahmerechnung zu erhalten wird bei dieser nur von einer Steigerung um etwa 1.000 Fahrgäste an Normalwerktagen ausgegangen. An Samstagen werden 500, an Sonn- und Feiertagen 350 zusätzliche Fahrgäste erwartet.

Diese vorsichtige Schätzung der Berechnung der Einnahmesituation mit einem stabilen Ergebnis stellt eine sinnvollere Grundlage dar, als ein optimistischer Ansatz. Sollten die Einnahmen später höher liegen, so wäre dies zum Vorteil der Stadt Kamp-Lintfort, sollten die Einnahmen niedriger liegen, so würde unnötiger Schaden entstehen.

Aufgrund der dargestellten überschlägigen Potenzialeinschätzung ergeben sich Mehreinnahmen durch das Stadtbussystem von rund 300.000 DM pro Jahr.

Gesamtrechnung

Es ergibt sich somit ein Gesamtmehraufwand an Betriebs- und Investitionskosten von rund 2.000.000 DM, denen Mehreinnahmen von rund 300.000 DM gegenüberstehen. Zusätzlich sind die Einsparungen aus den Ersatz der Linie 2 und den Einsparungen im Regionalverkehr in Abzug zu bringen. Auf der Linie 2 werden derzeit drei Fahrzeuge eingesetzt. Gemeinsam mit den Einsparungen aus dem Regionalverkehr ist von einem Einsparpotenzial von etwa 3,5 Fahrzeugen auszugehen. Setzt man hilfsweise die gleichen Kostenansätze an, wie dies für die Stadtlinien der Fall ist, ergibt sich folgende Rechnung.

3,5 Fahrzeuge	à 45.000 DM	=	160.000 DM
7 Personale	à 100.000 DM	=	700.000 DM
300.000 Betriebskilometer	à 1,30 DM	=	390.000 DM
<u>Verwaltungskosten</u>	<u>10 %</u>	=	<u>125.000 DM</u>
Summe aller Kosten		=	1.375.000 DM

Gesamtrechnung im Überblick einschließlich Marketing

KOSTEN DER STADTLINIEN	2.000.000 DM
Einsparungen durch entfallende Leistungen	1.375.000 DM
<u>Mehreinnahmen</u>	<u>300.000 DM</u>
Zusätzliche Kostenunterdeckung / Jahr	325.000 DM

Die differenzierte Berechnung weist somit eine jährliche Kostenunterdeckung von 325.000 DM aus. Die Summe entspricht der vereinfachten Rechnung auf Basis der



derzeitigen Kostenstruktur der vorhandenen Unternehmen. Eine Senkung durch die Einbindung von privaten Unternehmen durch geringere Lohnkosten ist möglich und liegt bei rund 150.000 DM pro Jahr.

Inwieweit diese Kosten die Stadt Kamp-Lintfort allein tragen muß oder sie über die Umlage auf den gesamten Kreis verteilt werden ist wie oben dargestellt unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht möglich. Eine Entscheidung des Kreistags der diese Rahmenbedingungen klärt wird frühestens im Juni 2001 gefällt.

**9****RUHENDER VERKEHR**

9.1	Einleitung.....	178
9.1.1	Zielsetzung.....	178
9.1.2	Rahmenbedingungen.....	179
9.1.3	Abgrenzung der Untersuchungsräume	180
9.2	Innenstadt.....	181
9.2.1	Bestandsaufnahme	181
9.2.2	Bewirtschaftungsart.....	182
9.2.3	Erhebungen	183
9.3	Nebenzentren	189
9.3.1	Geisbruch.....	189
9.3.2	Monterkamp	190
9.4	Parkraumkonzeption für die Innenstadt.....	191
9.4.1	Halteverbotszone	191
9.4.2	Bewirtschaftung mit Parkscheibenregelung	192
9.4.3	Planungsalternativen (Szenarien) für die Weiterentwicklung der Parkraumkonzeption.....	193



9 RUHENDER VERKEHR

9.1 EINLEITUNG

„Das Auto ist heute aus unserem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken. Es verschafft uns Ungebundenheit und Mobilität. Es macht uns aber auch Probleme, nicht nur dann, wenn es in Bewegung ist, sondern auch dann, wenn wir es abstellen wollen. Immer wieder kommt es zu Konflikten, die nahezu jeder von uns aus der Sicht aller Betroffenen kennt.

Als Autofahrer ärgern wir uns über unfreiwillig zurückgelegte Strecken auf der Suche nach einem Parkplatz in erträglicher Entfernung von unserem Fahrtziel. Als Fußgänger fühlen wir uns durch zu viele und vor allem durch regelwidrig geparkte Fahrzeuge belästigt, manchmal sogar gefährdet. Als Anwohner leiden wir alle, besonders aber die Kinder, ältere und behinderte Menschen, darunter, dass der öffentliche Raum vor dem Haus durch Autos blockiert ist. Dadurch ist es oft nicht mehr möglich, sich dort aufzuhalten, sich zu treffen, miteinander zu spielen.“

Der Textauszug aus einem Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern¹ fasst das zusammen, was die Problematik des Parkens ausmacht: Es prallt eine Vielzahl konkurrierender Interessen aufeinander, die nur schwierig miteinander zu vereinbaren sind.

9.1.1 ZIELSETZUNG

Ziel des planerischen Handelns im Bereich „Ruhender Verkehr“ muss die bestmögliche Berücksichtigung der Interessen aller genannten Akteure und Betroffenen sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die „Parkplatz-Suchenden“ kein homogenes Kollektiv sind. Sie bestehen aus folgenden Gruppen:

- Anwohner
- Besucher (von Anwohnern)
- Einkäufer (dazu gehören auch Dienstleistungsbesuche bei Ärzten, Anwälten u.a.)
- Berufstätige
- Wirtschaftsverkehr (Lieferanten, Paketdienste, Vertreter u.a.)

Resultierend aus dem unterschiedlichen Parkverhalten ergeben sich abweichende Ansprüche an den Parkraum. Es wird unterschieden nach:

- Kurzzeitparkern
- Langzeitparkern
- Dauerparkern

¹ * Parkplätze, Arbeitsblätter für die Bauleitplanung Nr. 11
Bayerisches Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde
München, 1990

Kompliziert wird die Betrachtung dadurch, dass bspw. Anwohner zwar in der Regel eher zu den Langzeitparkern zählen. Zwischen einzelnen Erledigungen tauchen sie aber als Kurzzeitparker auf. Ähnlich ist es mit Berufstätigen. Sie parken zwar meist während der gesamten Arbeitszeit. Je nach Arbeitszeitregelung kommt es aber vor, dass Dienstfahrten, oder Erledigungen während Arbeitspausen mit dem privaten Pkw durchgeführt werden.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass Parkprobleme nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Städtebauliche Aspekte dürfen ebenso nicht übersehen werden, wie die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV.

Die angestellten Betrachtungen zeigen, dass es nicht gelingen kann, allen Interessengruppen in gleicher Weise gerecht zu werden. Es muss angestrebt werden, nach dem Stand der verkehrswissenschaftlichen Kenntnis unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der betroffenen Personengruppen und Sachgebiete eine bestmögliche Problemlösung zu erarbeiten.

9.1.2 RAHMENBEDINGUNGEN

Prinzipiell sieht das Baurecht vor, dass ausreichend Parkraum auf der jeweiligen Grundstücksfläche zu schaffen ist. Dies gilt jedoch ausschließlich für Neubauvorhaben. Da das Wohnen, Arbeiten und Einkaufen zum Teil in gewachsenen Strukturen stattfindet, die aus einer Zeit mit wesentlich geringerer Kfz-Dichte stammen, kommt es in vielen Bereichen der Städte zu Problemen.

Die Probleme beschränken sich längst nicht mehr nur auf Innenstadtbereiche. In vielen Wohnquartieren sind Missstände hinsichtlich der Unterbringung der privaten Kfz festzustellen. Die Fahrzeuge werden in der Regel im Straßenraum abgestellt, was dazu führt, dass die eigentlich dem fließenden Verkehr dienenden Flächen eingeschränkt werden. In der Folge kommt es häufig zu stockenden Verkehrsabläufen. Gefährlich wird die Sachlage, wenn die Verkehrssicherheit unter derartigen Zuständen leidet. So wird durch parkende Kfz die Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr gestört. Davon betroffen sind sowohl untergeordnete motorisierte Verkehrsteilnehmer als auch Fußgänger und Radfahrer. Unter den Fußgängern und Radfahrern sind Kinder und Jugendliche als besonders gefährdet einzustufen.

In Neubaugebieten kann die städtische Planung auf die Problematik der „zugeparkten“ Verkehrsflächen reagieren, indem die Stellplatzsatzung der Stadt ausreichend Parkraum auf privatem Grund vorschreibt. Derartige Festsetzungen können sich auf einzelne Bauvorhaben oder auf ganze Bebauungsplan-Gebiete beziehen.

Der Einfluss der städtischen Planung auf unzureichenden Parkraum in bestehenden Wohnbereichen ist dagegen begrenzt.



Um das Funktionieren des fließenden Verkehrs zu gewährleisten, stehen ordnungsbehördliche Anordnungen zur Verfügung. So kann zur Gewährleistung der Durchfahrt von Linienverkehr oder Entsorgungsfahrzeugen ein Halteverbot erlassen werden. Auch sollten Verstöße gegen die Verkehrsregeln (Parken auf Geh- und Radwegen) rigoros geahndet werden.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung kann dieses Themenfeld nicht einzel-fallbezogen behandelt werden, da die planerischen Handlungsmöglichkeiten keine umfassende Problembehandlung in reinen und allgemeinen Wohngebieten zulassen.

9.1.3 ABGRENZUNG DER UNTERSUCHUNGSRÄUME

Zu untersuchen sind Gebiete, die aufgrund einer hohen baulichen Dichte und einer starken Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen planerisches Handeln erfordern. Betroffen davon sind die traditionellen Einkaufs- und Dienstleistungsstandorte in der Stadt Kamp-Lintfort.

Dazu zählen neben dem Stadtzentrum die Versorgungsbereiche im Gestfeld, im Geisbruch, an der Kattenstraße und im Monterkamp („Krankenhausgebiet“).

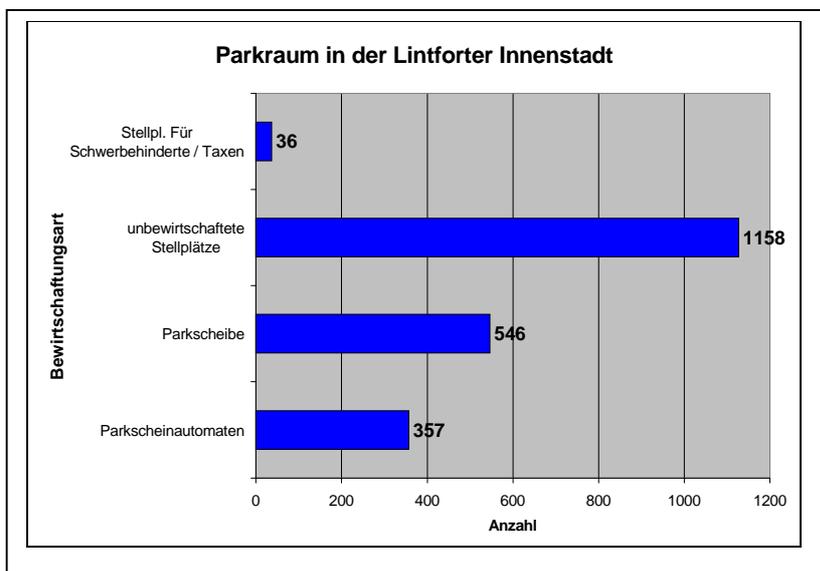
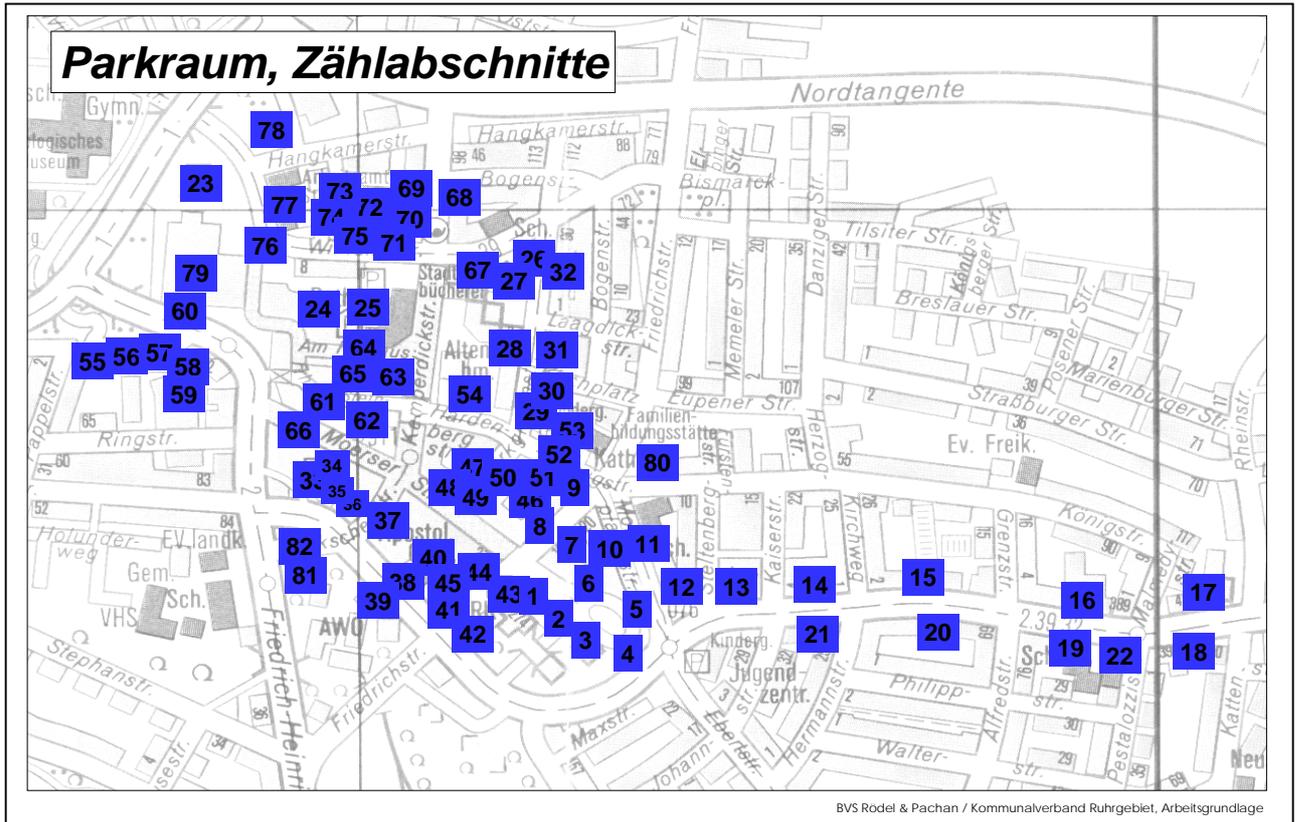
Nach einer Vorprüfung durch Ortsbegehungen zu unterschiedlichen Tageszeiten wurde auf eine vertiefende Bearbeitung der Parkraumsituation an der Kattenstraße und im Bereich Gestfeld(-„Center“) verzichtet. In den genannten Gebieten konnte aufgrund des Verkehrsaufkommens kein Bedarf zu einer genauen Analyse erkannt werden. Deshalb werden im Folgenden die drei Untersuchungsräume „Innenstadt“, „Geisbruch“ und „Monterkamp“ näher bearbeitet.

9.2 INNENSTADT

9.2.1 BESTANDSAUFNAHME

In der Kamp-Lintforter Innenstadt wurde der vorhandene Parkraum erfasst und nach der Bewirtschaftungsart differenziert zusammengefasst.

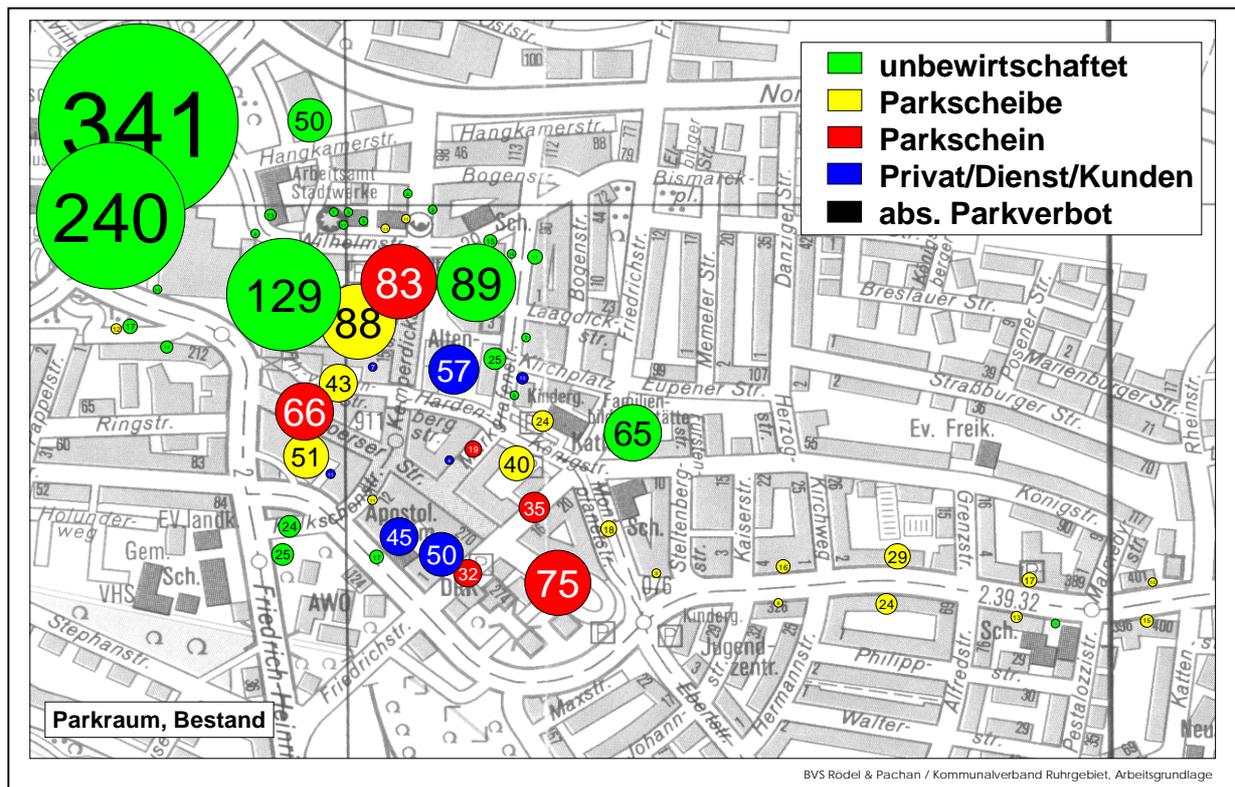
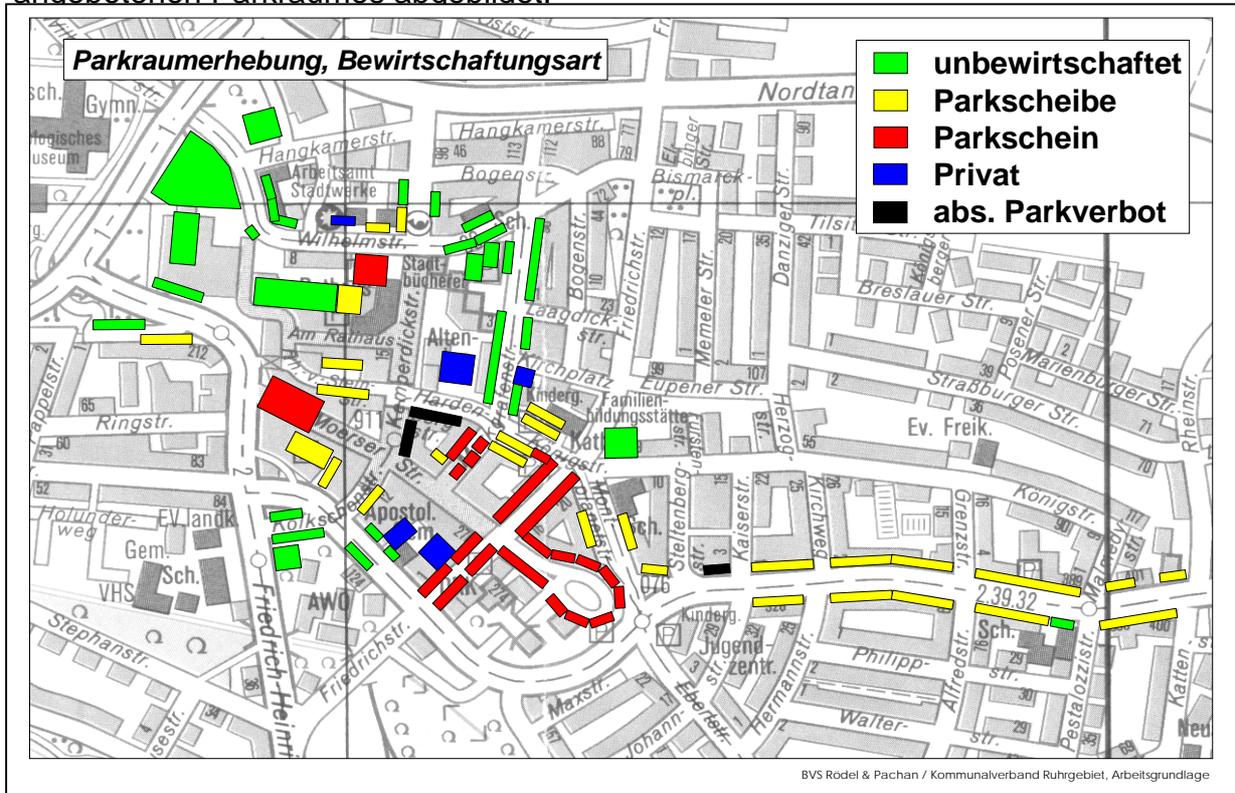
Dabei wurden alle öffentlich zugänglichen Stellplätze in die Erhebung einbezogen. Die Aufteilung der Begehungsabschnitte ist der Grafik zu entnehmen.



Von insgesamt 2097 Stellplätzen werden 357 (=17%) mit Parkscheinautomaten und 546 (=26%) mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Unbewirtschaftet sind 1158 (55%) Stellplätze. Reserviert für Schwerbehinderte sind 30 und für Taxen 6 Stellplätze.

9.2.2 BEWIRTSCHAFTUNGSART

Zur Zeit kommen in Kamp-Lintfort die üblichen zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsinstrumente zur Anwendung. In der folgenden Abbildung sind die Bewirtschaftungsarten und ihre räumliche Verteilung sowie die Menge des angebotenen Parkraumes abgebildet.





Es wird deutlich, dass größere Parkplätze vor allem im nordwestlichen Teil des Untersuchungsraumes zu finden sind. Der Strukturwandel des Kamp-Lintforter Einzelhandels lässt sich anhand dieses Bildes sehr gut nachvollziehen:

In den Sechziger- und Siebziger-Jahren deckten die Bereiche „Westliche und Östliche Moerser Straße“ sowohl quantitativ als auch hinsichtlich des Branchenmixes nahezu den gesamten kurz- bis langfristigen Bedarf der Kamp-Lintforter Bürger ab. Mit zunehmender Mobilität und besserer Erreichbarkeit wurden u.a. die Einkaufsstandorte Moers, Duisburg, Krefeld zu ernsthaften Konkurrenten, die im Bereich des mittel- und langfristigen Bedarfs in vielen Sparten mittlerweile den Standort Kamp-Lintfort unattraktiv gemacht haben. Parallel dazu ging die Entwicklung im Bereich des kurzfristigen Bedarfs mehr und mehr hin zum großflächigen Einzelhandel. Voraussetzung für diese Art des Einkaufens ist die Möglichkeit zum Heranfahren des Kunden mit dem privaten Pkw bis „an den Einkaufswagen“. Die Realisierung von Vorhaben des großflächigen Einzelhandels war weitgehend nur in Bereichen ohne gewachsene Strukturen möglich (Oststraße, Gewerbegebiet Kamperbruch-Nord).

Nachvollziehbar ist aus dieser Entwicklung die sukzessive Orientierung des Einzelhandels in Richtung auf autoorientierte Strukturen mit großflächigen Parkraumangeboten. Relativ eindeutig zu beobachten ist anhand des Geschäftsbesatzes und durch Lektüre der lokalen Presse auch, dass in Folge dieser Entwicklung der Standort „Östliche Moerser Straße“ für den Einzelhandel problematisch ist.

Die Parkraumplanung und -politik kann zwar in gewissem Maße Einfluss auf derartige Entwicklungen nehmen. Bestimmend für die im Status quo vorzufindende Situation sind aber vielmehr die marktwirtschaftliche Dynamik und die damit einhergehenden Konzentrationsprozesse. Die Parkraumpolitik muss in diesem Kontext dafür Sorge tragen, dass eine möglichst optimale Nutzung des vorhandenen zum Teil knappen Guts Parkraum umgesetzt wird.

Grundlage für planerische Eingriffe ist eine solide Bedarfs- und Verhaltensanalyse.

9.2.3 Erhebungen

Am 24. und 25. November 1999 wurden Erhebungen zur Belegung des Parkraums in der Kamp-Lintforter Innenstadt durchgeführt. Aufgrund der erhobenen Daten kann für sämtliche Parkräume in der Innenstadt die Belegung im Tagesverlauf dargestellt werden. Da die Kennzeichen der geparkten Fahrzeuge alle zwei Stunden notiert wurden, können auch Aussagen zur Parkdauer gemacht werden.

Auf Anregung aus dem Planungs- und Verkehrsausschuss wurden im Mai 2000 ergänzende Erhebungen an einigen Stellen in der Innenstadt (Schotter-Parkplatz Königstraße, Schotterparkplatz Christuskirche, Kolckschenstraße) nacherhoben.



Belegung / Parkdauer – Beispiele für die Darstellung der Ergebnisse

Die Belegung des Parkraums wurde zwischen 6 Uhr und 18 Uhr alle zwei Stunden erfasst, so dass für jeden Parkplatz Tagesganglinien der Belegungsdichte vorliegen. Zusätzlich wurde anhand der notierten Kfz-Kennzeichen die Parkdauer ermittelt. Im Folgenden werden zwei Beispiele dargestellt.

Bei den Beispielen handelt es sich um die Parkplätze „Schotterparkplatz Königstraße“ (Abschnitt 80) mit 65 unbewirtschafteten Stellplätzen und „Ärztelhaus Königstraße“ (Abschnitt 51) mit 23 Stellplätzen und Parkscheibenregelung.

Zu Beispiel 1 - Ärztelhaus Königstraße (Abschnitt 51):

In den vor- und nachmittäglichen Spitzenzeiten ist die Kapazität zum Teil voll ausgelastet. Nur in drei Fällen (3%) wurde die vorgeschriebene Höchstparkdauer überschritten. Auch in diesen Fällen lag die Parkdauer unter vier Stunden. Es kann festgestellt werden, dass die Bewirtschaftungsform beim gewählten Beispiel ihren Zweck voll erfüllt. Da eine Vielzahl von Parkfällen aufgrund der Erhebungsintervalle nicht erfasst werden konnte, kann angenommen werden, dass hier jeder Stellplatz im Tagesverlauf mindestens fünfmal umgeschlagen wird.

Beispiel 1						
Name	: 51 Parkplatz gegenüber Josefkirche, nur die Stellplätze auf der Straßenseite					
Kapazität	: 23					
Bewirtschaftung	: Parkscheibe					
Typ	: Parkplatz					
Rundgang um...	Ankünfte	Verbleib	Abfahrten	Kurzzeitparker	Belegung	in Prozent
6-7 Uhr	0	0	3	0	3	13%
8-9 Uhr	1	0	0	10	11	48%
10-11 Uhr	2	0	1	18	21	91%
12-13 Uhr	0	0	2	11	13	57%
14-15 Uhr	0	0	0	17	17	74%
16-17 Uhr	0	0	0	23	23	100%
18-19 Uhr	14	0	0	0	14	61%
	17	0	6	79	102	
mittlere Belegung (nur 10-19 Uhr)						77%
Parkdauer	Fälle	Anteil				
bis 2 Std.	96	97%				
2-4 Std.	3	3%				
4-6 Std.	0	0%				
6-8 Std.	0	0%				
8-10 Std.	0	0%				
10-12 Std.	0	0%				
12-14 Std.	0	0%				
Summe	99					



Beispiel 2

Name : 80 Schotterparkplatz an der Josefkirche
 Kapazität : 65
 Bewirtschaftung : unbewirtschaftet
 Typ : Parkplatz (Provisorium)

Rundgang um...	Ankünfte	Verbleib	Abfahrten	Kurzzeitparker	Belegung	in Prozent
6-7 Uhr	0	8	0	0	8	12%
8-9 Uhr	39	5	3	2	49	75%
10-11 Uhr	13	37	7	4	61	94%
12-13 Uhr	5	32	18	1	56	86%
14-15 Uhr	10	31	6	1	48	74%
16-17 Uhr	11	17	24	5	57	88%
18-19 Uhr	1	28	0	0	29	45%

	79	158	58	13	308	
--	----	-----	----	----	-----	--

mittlere Belegung (nur 10-19 Uhr)	77%
-----------------------------------	-----

Parkdauer	Fälle	Anteil
bis 2 Std.	14	14%
2-4 Std.	32	32%
4-6 Std.	19	19%
6-8 Std.	10	10%
8-10 Std.	19	19%
10-12 Std.	4	4%
12-14 Std.	2	2%
Summe	100	

Zu Beispiel 2 - Schotterparkplatz Königstraße (Abschnitt 80):

In welchem starkem Maße die Bewirtschaftungsform Einfluss auf die effiziente Nutzung von Parkraum nimmt, sieht man bei einem Vergleich des Abschnitts 51 mit einem unmittelbar benachbarten Parkplatz, der unbewirtschaftet ist. Obwohl dieser Parkplatz eine fast dreimal höhere Kapazität hat, wurde nahezu die gleiche Anzahl Parkfälle erfasst. Effektiv werden auf dem bewirtschafteten Parkplatz sogar wesentlich mehr Parkfälle abgewickelt, da aufgrund der zweistündlichen Rundgänge bei weitem nicht alle Kurzzeitparker erfasst werden konnten.

An der großen Zahl „Ankünfte“ während des Erhebungsrundganges zwischen acht und neun Uhr kann man die Bedeutung des Parkplatzes für Berufspendler erkennen. Kurzzeitparker haben einen Anteil von nur 14% an den erfassten Parkfällen. 9 der 14 Kurzzeitparker parken hier in der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenzeit – man weicht in dieser Zeit also von anderen relativ stark ausgelasteten Parkplätzen aus.

Anhand der Analyse des Parkplatzes kann man den Bedarf an Parkraum für Mittel- und Langzeitparker (Berufspendler u.a.) im Einzugsbereich des Standortes Innenstadt erkennen.

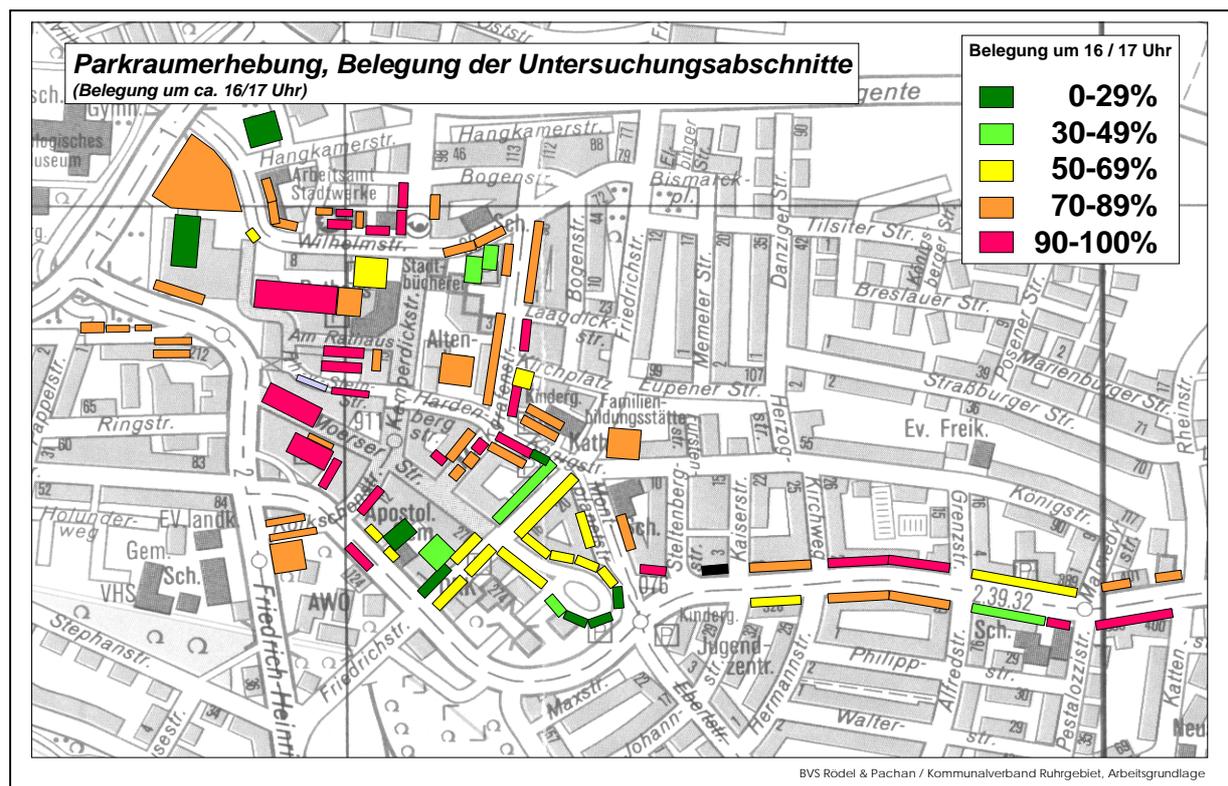
Belegung / Parkdauer im Untersuchungsraum Innenstadt

Die Belegung bzw. Auslastung der Parkstände und die Parkdauerverteilung werden nachfolgend grafisch dargestellt.

Abgebildet ist die Auslastung der untersuchten Parkraum-Abschnitte während der Spitzenzeit 16-17 Uhr. Die Belastung in der restlichen Tageszeit stellt sich wesentlich günstiger dar.

Für die Analyse der Parkraumsituation muß berücksichtigt werden:

- Auffällig ist die relativ hohe Verfügbarkeit von Parkraum selbst in der Spitzenzeit. Berücksichtigt man, dass in dem Planausschnitt in West-Ost-Ausdehnung ein Ausschnitt von ca. 1,2 km Länge abgebildet ist, erscheint es möglich, in vertretbarer Entfernung zur jedem beliebigen Ziel in der Innenstadt freie Parkraumkapazitäten anzusteuern.
- Es fällt weiter auf, dass im mit Parkschein bewirtschafteten Bereich „P2 Verkehrspavillon“ die Nachfrage nach Parkraum extrem niedrig ist.
- Die Nachfrage auf dem mit Parkschein bewirtschafteten Parkplatz „Neues Rathaus“ ist schwach.
- Die Tiefgarage Markgrafenstraße bietet große ungenutzte Kapazitäten selbst in der Spitzenzeit.



- Das Parkdeck „real“ ist sehr schwach ausgelastet.
- Der provisorische Parkplatz im Bereich Hangkammerstraße / Autohaus / Stadtwerke ist relativ schwach ausgelastet.

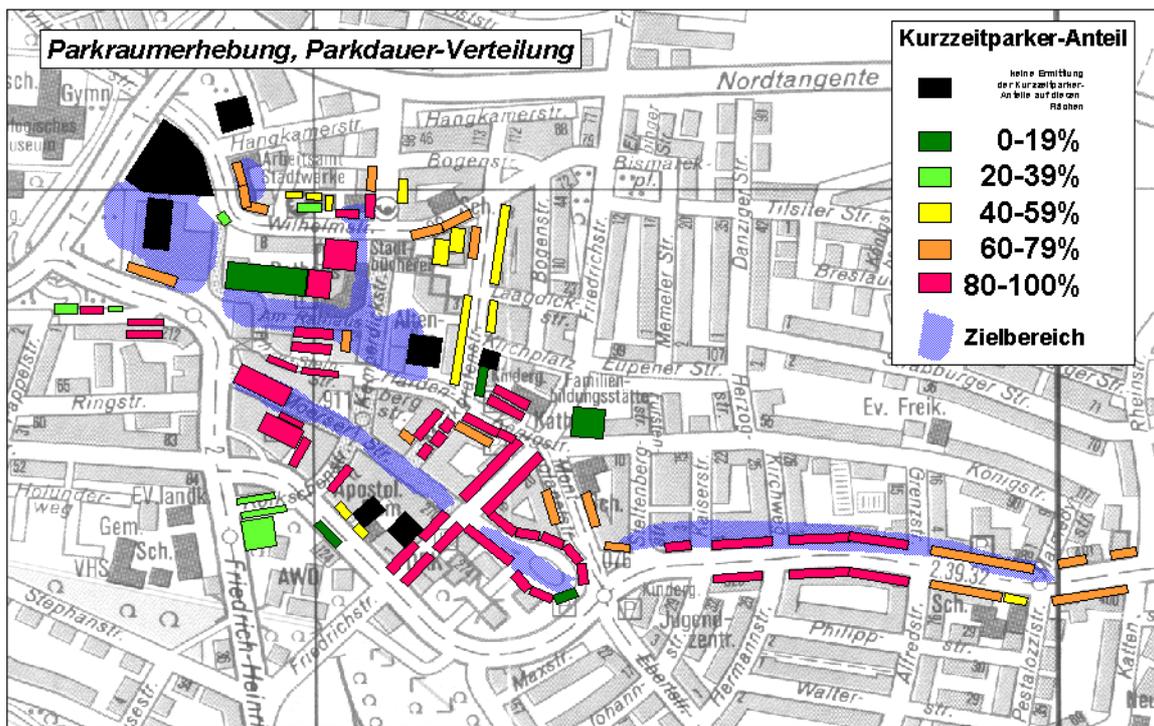
Bei der Betrachtung der Parkdauer-Verteilung sind einige erklärende Sätze zum richtigen Verständnis der folgenden Grafik erforderlich. Ein wesentlicher Indikator, ob das Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt zu gewährleisten, erreicht wird, ist ein

möglichst hoher Anteil an Kurzzeitparkern. Wenn dies gegeben ist, wird der vorhandene Parkraum effizient genutzt, weil er häufig umgeschlagen wird und somit vielen Besuchern der Innenstadt zur Verfügung steht.

In diesem Sinne ist bei den Flächen mit einer roten und mit Einschränkung auch bei denen mit einer orangefarbenen Markierung dieses Ziel erreicht. Grün und gelb markierte Flächen werden überwiegend von Mittel- oder Langzeitparkern genutzt. Dies kann bei peripher gelegenen Parkraum-Abschnitten akzeptabel sein, muss jedoch im einzelnen geprüft werden.

Auffällig ist die Anordnung eines relativ großen von Langzeitparkern belegten Parkbereiches unmittelbar in der Nähe des Einkaufsbereiches „Freiherr-vom-Stein-Straße“. Die Tiefgarage bietet 129 unbewirtschaftete und 86 mit Parkscheibe bewirtschaftete Stellplätze.

Im Status quo bieten die 86 bewirtschafteten Stellplätze genügend Raum für Kurzzeitparker. Zu keiner Tageszeit ist dieser Parkraum zu mehr als 71% belegt. Auch die oberirdischen Stellplätze am neuen Rathaus, die mit Parkschein bewirtschaftet werden, sind extrem schwach belegt.



BVS Rödel & Pachan / Kommunalverband Ruhrgebiet, Arbeitsgrundlage

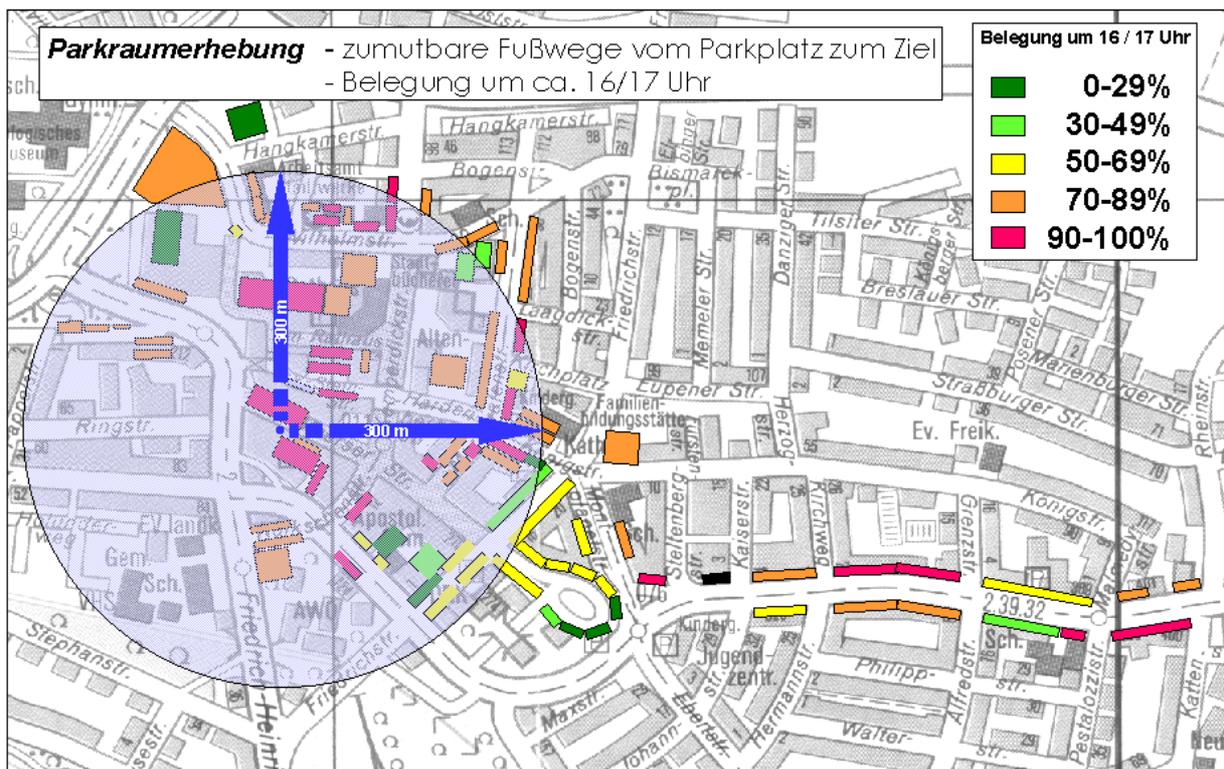
Für die zukünftige Erreichbarkeit dieses Standortes muss geprüft werden, wie mit dem Parkraum im Bereich „Neues Rathaus“ oberirdisch und in der Tiefgarage umgegangen werden soll.

Erreichbarkeit der Innenstadt

Grundsätzlich ist zu prüfen, ob die Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleistet ist. Für Busfahrgäste wird ein Weg zur Haltestelle von 300m (Luftlinie) als zumutbar angesehen. Daher wird im Umkehrschluss davon ausgegangen, dass Autofahrern zuzumuten ist, einen Parkplatz mit freien Kapazitäten im Umkreis von 300m anzusteuern. Selbstverständlich sollte es Parkraum immer auch in möglichst kurzer Entfernung zum Ziel geben. Hier sind jedoch in der Regel im bebauten Bereich nicht die Kapazitäten zu schaffen, die „auf der Grünen Wiese“ vorhanden sind.

Der Darstellung auf der nächsten Seite kann entnommen werden, dass in einem der kritischsten Bereiche (Moerser Straße West) die Erreichbarkeit auch während der Nachmittagsspitzenstunde gegeben ist. Es sind ausreichend orange-farbige oder gar grün markierte Parkräume mit freien Kapazitäten von 10 bis 70% vorhanden.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass im Status quo beim Thema Parkraum kein schwerwiegendes Problem in der Kamp-Lintforter Innenstadt erkannt werden kann.



BVS Rödel & Pachan / Kommunalverband Ruhrgebiet, Arbeitsgrundlage

9.3 NEBENZENTREN

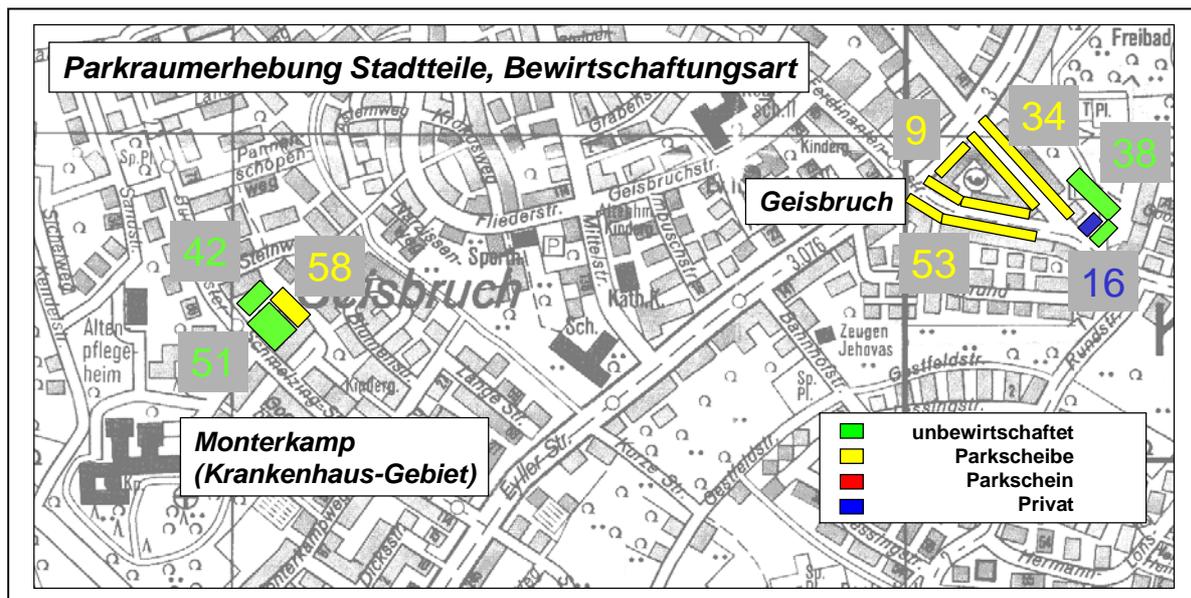
Die Parkraumsituation in Geschäftsbereichen wirft nicht nur im Zentrum einer Stadt, sondern auch in Stadtteilzentren mitunter Probleme auf. Deshalb wurde zusätzlich die Parkraumproblematik in den Stadtteilen mit maßgeblicher Versorgungsfunktion bearbeitet.

9.3.1 GEISBRUCH

Gemäß Flächennutzungsplan der Stadt Kamp-Lintfort hat der nachfolgend behandelte Bereich eine Funktion als „Siedlungsschwerpunkt“.

Der Versorgungsbereich Geisbruch wird begrenzt durch ein Dreieck, das die Ferdinantenstraße, Eyller Straße und Schulstraße bilden. Die Versorgungsfunktion beschränkt sich im wesentlichen auf Güter des täglichen Bedarfs (Metzger, Bäckereien). Darüber hinaus sorgen eine Bank, diverse Ärzte, einige gastronomische Einrichtungen, ein Eiscafé, eine Fahrschule, ein Elektroartikelhändler und diverse andere Handelsbetriebe für ein gewisses Aufkommen an Zielverkehr.

Durch eine Parkscheibenregelung wird in diesem Bereich dafür gesorgt, dass im Ta-



gesverlauf während der Geschäftszeiten ausreichend Parkraum für Kurzzeitparker vorhanden ist. Dem ruhenden Verkehr stehen insgesamt 150 Stellplätze zur Verfügung. Davon wird auf 96 Stellplätzen mittels Parkscheibe die Parkdauer begrenzt. Unbewirtschaftet sind 54 Stellplätze.

Die Belegung der Stellplätze steigt im Tagesverlauf am Erhebungstag auf den bewirtschafteten Abschnitten Ferdinantenstraße und Schulstraße kaum über 50% an. In der Ferdinantenstraße wird zu 22% gegen die Höchstparkdauer-Regel verstoßen.

Die schwache Auslastung des Parkraums bietet Spielraum für Maßnahmen. Eine Anwohner-Parkregelung wird nicht für erforderlich gehalten, da in kurzer Entfernung



jederzeit ausreichend freier Parkraum für Dauerparker vorhanden ist. Ladegeschäfte der Anwohner sind innerhalb der Geschäftszeiten jederzeit möglich, da auch sie mit Parkscheibe bis zu zwei Stunden parken können.

Sinnvoller erscheint das Ergreifen der Chance, Platz für eine reguläre Radverkehrsanlage im Straßenraum der Schulstraße zu schaffen. Wie die Bestandsaufnahme zum Themenkomplex Radverkehr gezeigt hat, werden bei dem am nördlichen Rand der Schulstraße gelegenen Rad-/Fußweg die laut Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Mindestmaße weit unterschritten.

9.3.2 MONTERKAMP

Im Bereich Monterkamp ist an der Bürgermeister-Schmelzing-Straße gegenüber dem St. Bernhard Hospital eine größere Stellplatzanlage. Der Platz wird begrenzt durch eine Bebauung mit Geschäftsbesatz (SB-Markt, Arztpraxis, Imbissstube u.a.).

Dem Zielverkehr steht prinzipiell genügend Parkraum zur Verfügung. Durch die unmittelbare Nähe strahlt der Parkdruck im Bereich St. Bernhard Hospital allerdings möglicherweise auf diesen Platz aus.

Es stehen hier 151 Stellplätze zur Verfügung, wovon 58 mit Parkscheibe bewirtschaftet werden.

Wie die Erhebungen ergaben, sind die mit Parkscheibe bewirtschafteten Stellplätze im Tagesverlauf zu maximal 48% belegt. Die Kurzzeitparker-Vorschrift wird in 82% der Fälle befolgt.

Bei den unbewirtschafteten Parkplätzen ist zwischen zwei Abschnitten zu unterscheiden. 42 Stellplätze sind der Wohnnutzung nordwestlich des Platzes zugeordnet, 51 Stellplätze sind Bestandteil des eigentlichen Parkplatzes. Letztere sind im Tagesverlauf zum Teil zu 80% ausgelastet. Hier ist ein hoher Anteil Langzeitparker festzustellen. Die Kfz-Kennzeichen lassen den Schluss zu, dass Krankenhauspersonal hier parkt. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist gegen diese Praxis nichts einzuwenden, weil an dieser Stelle keine konkurrierende Nachfrage erkennbar ist.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes besteht kein Handlungsdruck bzgl. der Parksituation im nebenzentralen Bereich Monterkamp.

9.4 PARKRAUMKONZEPTION FÜR DIE INNENSTADT

Die Parkraumbewirtschaftung muss ein dynamischer Prozess sein, wenn sie den Anforderungen des Einzelhandels und den Bedürfnissen der Parkplatzsuchenden genügen sowie ihre ordnende Wirkung entfalten soll.

Die Verkehrsentwicklungsplanung definiert daher Regeln und Qualitätsstandards, nach denen die Parkraumbewirtschaftung den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden kann.

Vom Status quo ausgehend werden in den Szenarien Konzepte zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung gemacht. Diese Konzepte beruhen auf der Nutzungsstruktur im Jahre 1999/2000. Da sich der Geschäftsbesatz und die sonstige Struktur laufend ändert, kann eine mechanische Umsetzung dieser Konzepte allerdings nicht das Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung sein. Vielmehr soll die Philosophie der Parkraumbewirtschaftung anhand der Konzeptentwürfe verdeutlicht werden.

9.4.1 HALTEVERBOTSZONE

Es wird ein Kernbereich in der Innenstadt definiert, der aufgrund der Nachfragesituation nach Parkraum eine Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten erfordert. Diese Bewirtschaftungsform hat zum Ziel, den vorhandenen Parkraum möglichst effizient zu nutzen. Durch einen hohen Parkplatzumschlag wird die Erreichbarkeit dieses Teils der Innenstadt gewährleistet.

Auf Basis der Analyse des Parkverhaltens (Parkdauer, Belegungsdichte) wurde im Rahmen des VEP eine sinnvolle Abgrenzung der Halteverbotszone ermittelt. Die Umsetzung dieser Abgrenzung ist erst mittel- bis langfristig durchsetzbar. Es sind zunächst Verhandlungen über den Umgang mit Privatparkplätzen zu führen und Maßnahmen wie z.B. die Installation von Schrankenanlagen und die Einrichtung von Kassenautomaten benötigten Vorlaufzeiten.

Bewirtschaftung mit Hilfe von Parkscheinautomaten

Im Regelfalle werden Parkscheinautomaten zum Einsatz kommen, wie sie schon im Status quo bekannt und bewährt sind.

Bei der Programmierung wird empfohlen, starke Anreize zum Kurzzeitparken zu geben. Mit dieser Maßnahme wird dokumentiert, dass einkaufende Kurzzeitparker erwünscht sind und nicht nur „abkassiert“ werden.

Kurzes Parken könnte sehr billig sein und über stark ansteigende Parkgebühren sollte längeres Parken auf die Bereiche außerhalb der Halteverbotszone verlagert werden. So könnte die erste halbe Stunde 0,50 DM kosten, wobei eine zusätzliche Stufung nach Variante 1 (siehe unten) Anreize für kurzes Verweilen bieten würde.

Alternativ ist es denkbar, die Möglichkeit des kostenfreien Lösens bei einer Parkdauer bis zu dreißig Minuten einzurichten (Variante 2):

Parkdauer	Parkgebühr	
	Variante 1	Variante 2
bis 6 Minuten	0,10 DM	gratis
bis 12 Minuten	0,20 DM	gratis
bis 18 Minuten	0,30 DM	gratis
bis 24 Minuten	0,40 DM	gratis
bis 30 Minuten	0,50 DM	gratis
bis 1 Stunde	1,00 DM	1,00 DM
bis 1,5 Stunden	2,00 DM	2,00 DM
bis 2 Stunden	3,00 DM	3,00 DM

Die zulässige Höchstparkdauer sollte in jedem Falle auf zwei Stunden begrenzt werden. Der typische Innenstadtbesucher – das zeigen die Erhebungen - hält sich keinesfalls länger hier auf. Wenn dies doch der Fall sein sollte, so stehen genügend kostenfreie Parkplätze außerhalb der Halteverbotszone zur Verfügung. Ausnahmen von dieser zweistündigen Höchstparkdauer sind im Einzugsbereich der Ärztehäuser in der Freiherr-vom-Stein-Straße und der Königstraße vorgesehen (siehe nachfolgendes Kapitel).

Bewirtschaftung durch Kassenautomaten („Erst Parken, dann Zahlen“)

Im Bereich der Ärztehäuser sollte wegen der häufig besonderen Situation der Besucher dieser Einrichtungen von der sonst üblichen Regelung abgewichen werden. Da der Arztbesuch einen schwer abschätzbaren Zeitaufwand erfordert, wird hier vorgeschlagen, Kassenautomaten zu installieren, die eine Bezahlung nach der Erledigung ermöglichen. Es ist dazu erforderlich, die Parkieranlage mit einer Schrankenanlage an der Ein- und Ausfahrt zu versehen. Die Installation dieser Technik ist mit einem höheren Investitionsaufwand als bei der Verwendung der üblichen Parkscheinautomaten verbunden.

9.4.2 BEWIRTSCHAFTUNG MIT PARKSCHEIBENREGELUNG

Im Bereich von Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen mit hohem Parkdruck und begrenztem Stellplatzangebot muss über die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe gewährleistet werden, dass der Parkraum nicht durch Dauerparker blockiert wird. Daher wird dieses Instrument außerhalb der Halteverbotszone punktuell und teilweise auch in größeren Bereichen eingesetzt. Die Parkscheibenregelung ist in der Regel auf zwei Stunden Höchstparkdauer auszulegen. Im Bereich von Einrichtungen mit vorwiegend geringem Zeitbedarf (z.B. Post, Banken) besteht die Möglichkeit, die Parkdauer auf 1 Stunde zu begrenzen.

9.4.3. PLANUNGALTERNATIVEN (SZENARIEN) FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DER PARKRAUMKONZEPTION

Die Szenarien sollen mögliche Entwicklungen aufzeigen, die bei unterschiedlicher Zielsetzung und Herangehensweise eingeleitet werden. In der Regel soll sich die Verkehrsplanung bzw. die Verkehrspolitik bei den einzelnen Themenbereichen des VEP für ein Szenario entscheiden.

Bei der Parkraumproblematik hat sich der Gutachter entschieden eine davon abweichende Vorgehensweise vorzuschlagen. Gemeinsam mit der Verwaltung wurde entschieden, die beiden nachfolgend skizzierten Szenarien als Abfolge von Realisierungsschritten zu sehen.

In Szenario 1 bzw. bei Realisierungsschritt 1 werden kurzfristige Maßnahmen definiert. Diese werden von den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme und –analyse abgeleitet.

Szenario 2 zeigt eine mittel- bis langfristig sinnvolle Parkraumpolitik. Hierbei werden Standards definiert, die eine in sich konsistente und „gerechte“ sowie nachvollziehbare Ordnung des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich gewährleisten sollen. Dabei werden keine stellplatzscharfen Festlegungen getroffen, sondern Voraussetzungen geschaffen, die Parkraumbewirtschaftung kontinuierlich den Gegebenheiten anzupassen.

KURZFRIST-SZENARIO „ANPASSUNG DES BESTEHENDEN SYSTEMS“

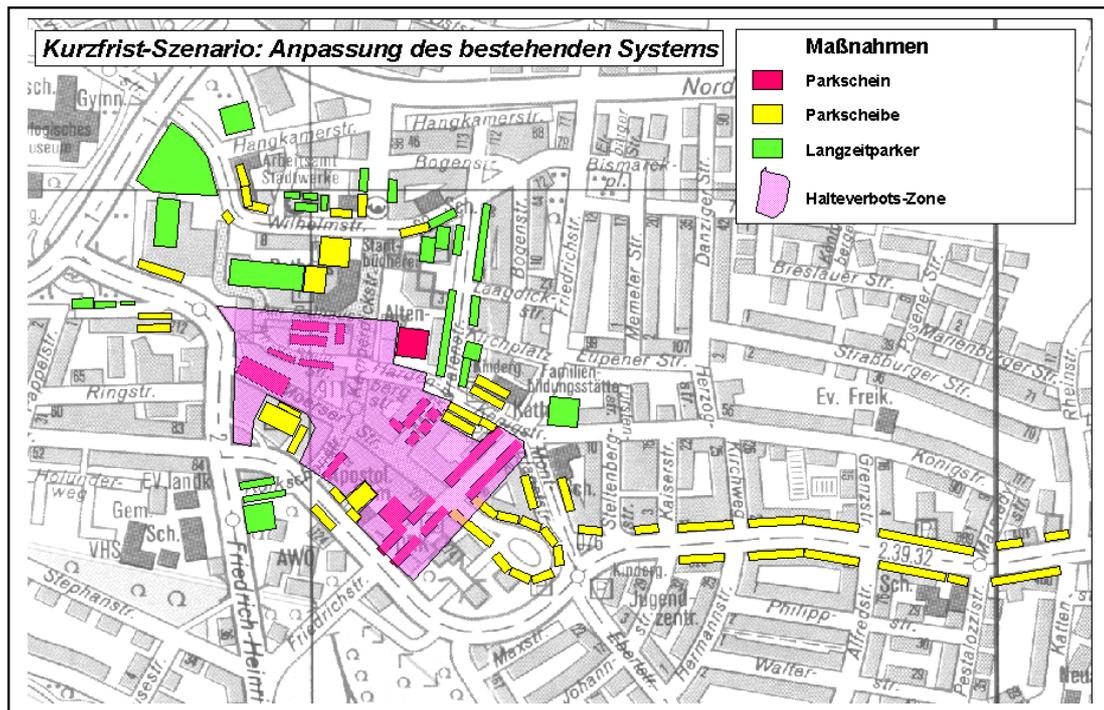
Für den kurzfristigen Umgang mit der Parkraumorganisation werden diejenigen Maßnahmen vorgeschlagen, die zeitnah umsetzbar sind. Dazu zählen:

- **Bewirtschaftung mit Parkschein**

Es sollte nach Auffassung der Gutachtergemeinschaft eine Halteverbotszone eingerichtet werden, in die zunächst lediglich die bisher bewirtschafteten Bereiche einbezogen werden. Neu in die Bewirtschaftung mit Parkschein sollte der Abschnitt mit Parktaschen in Diagonalaufstellung in der Kolkschenstraße nördlich der Ringstraße einbezogen werden.

- **Bewirtschaftung mit Parkscheibe**

An einigen Abschnitten kann nach Ansicht der Gutachter des Verkehrsentwicklungsplanes die Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten aufgegeben werden, da die Parkraumanalyse zum Ergebnis hatte, dass diese Bewirtschaftungsform den Erfordernissen des tatsächlichen Parkdrucks nicht entspricht. Es kann daher empfohlen werden, die Bewirtschaftung im Bereich Verkehrspavillon (Moerser Straße) und am Parkplatz „Rathaus“ auf Parkscheibenregelung umzustellen. Diese Empfehlung ist jedoch in starkem Maße davon abhängig, wie sich der Geschäftsbesatz verändert sowie von der Akzeptanz der Parkscheinregelung durch Anwohner. Alternativ könnte auch die erste halbe Stunde am Parkscheinautomaten kostenfrei gestaltet werden.



Neu in die Parkscheibenregelung einbezogen werden sollten folgende Abschnitte:

- Stellplätze an der Ringstraße in Höhe ABC-Gebäude
- Stellplätze an der Wilhelmstraße in Höhe und gegenüber der Stadtwerke
- Ein Teil der Stellplätze an der Wilhelmstraße gegenüber der Wilhelmschule

Langfrist-Szenario „Parkraumkonzeption 21“

Zusätzlich zu den Maßnahmen aus dem Kurzfrist-Szenario sollten mittel- bis langfristig die im folgenden dargestellten Maßnahmen in Bezug auf die Parkraumbewirtschaftung ergriffen werden.

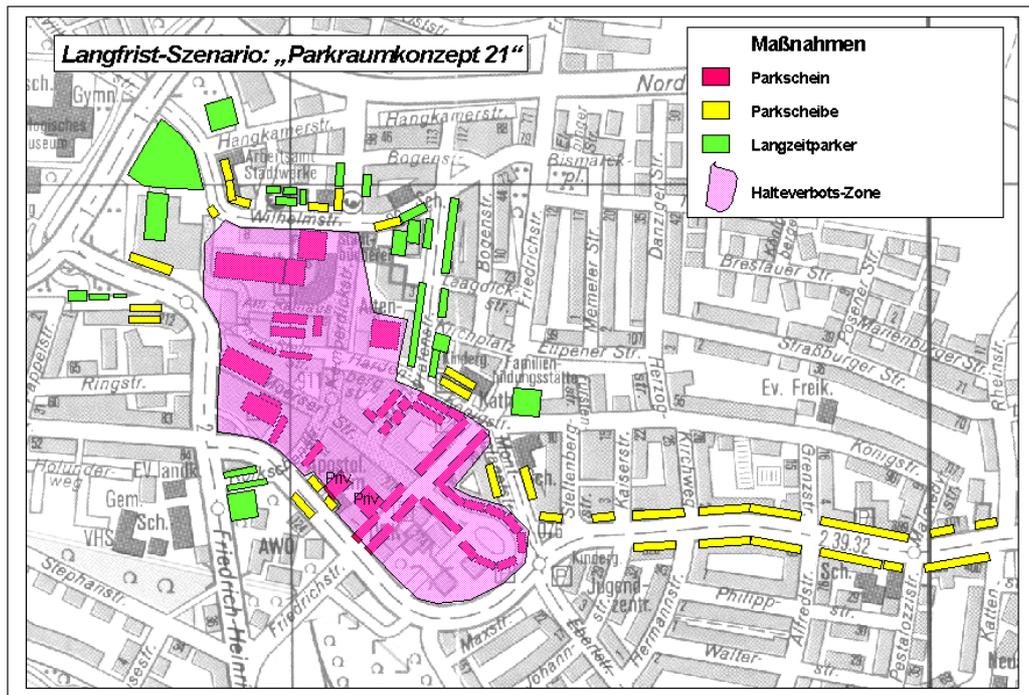
Bewirtschaftung mit Parkschein

Die Halteverbotszone sollte um diejenigen Parkplätze erweitert werden, bei denen aufgrund der ermittelten Nachfragestruktur eine monetäre Bewirtschaftung erforderlich ist. Dabei handelt es sich nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse um folgende Parkplätze:

- Ärztehaus in der Freiherr-vom-Stein-Straße
- Ärztehaus an der Königstraße
- Parkplätze am Straßenrand in der Freiherr-vom-Stein-Straße
- Parkplätze im Bereich Friederike-Fliedner-Heim

Zusätzlich sind gegebenenfalls Verhandlungen mit den Betreibern privater Stellplatzanlagen über eine Einbindung in die Halteverbotszone in Erwägung zu ziehen. Eine solche Einbeziehung privater Betreiber muss im Zusammenhang mit der tatsächlichen Nachfrage gesehen werden. So ist auf dem Parkplatz am SB-

Markt an der Ringstraße („Fatih-market“) kein akuter Bedarf zu einer Umstellung auf Parkscheinautomaten zu erkennen. Beim SB-Markt an der Friedrichstraße (LIDL) steht noch während der Bearbeitung des VEP ein Umzug an die Prinzenstraße an. Hier bleibt abzuwarten, welche Nachfolgenutzung auf das freiwerdende Ladenlokal Zugriff nehmen wird.



- **Bewirtschaftung mit Parkscheibe**

Eine Erweiterung der Parkscheibenregelungen im Status quo ist im Langfristszenario nicht vorgesehen.

- **Anwohnerparkregelung:**

In der Kamp-Lintforter Innenstadt wie auch in den nebenzentralen Bereichen Geisbruch und Monterkamp wird an keiner Stelle die Notwendigkeit gesehen, eine derartige Schutzregelung zu installieren. Anwohnern ist es in allen betrachteten Bereichen zuzumuten, in einem gewissen Abstand Parkplätze aufzusuchen, wo ihnen das dauerhafte Parken erlaubt ist.



10 MASSNAHMEN- UND KOSTENÜBERSICHT

10.1	Vorbemerkung.....	196
10.2	Erläuterungen zur Maßnahmen- und Kostenübersicht.....	196
10.3	Tabellarische Übersicht.....	198
10.4	Maßnahmenpläne.....	201

10 MASSNAHMEN- UND KOSTENÜBERSICHT

10.1 VORBEMERKUNG

In den Kapiteln 5 bis 9 werden Konzepte und Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten dargestellt. Anspruch und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist jedoch nicht, eine isolierte Optimierung der Einzelverkehrssysteme anzustreben, sondern das Optimum in einer weitgehenden Arbeitsteilung der Verkehrsarten zu suchen. Grundlage für diese integrierte Betrachtungsweise der Maßnahmen ist die Maßnahmen- und Kostenübersicht.

10.2 ERLÄUTERUNGEN ZUR MASSNAHMEN- UND KOSTENÜBERSICHT

In der tabellarischen Maßnahmen- und Kostenübersicht werden die einzelnen Maßnahmvorschläge aus dem VEP kurz beschrieben und den jeweiligen Handlungsfeldern (ÖPNV, Rad, Fuß, Pkw) zugeordnet. Zudem ist das jeweils vorrangige Handlungsziel aufgeführt. Erkennbar ist, dass viele der Maßnahmvorschläge nicht nur einer Verkehrsart zugute kommen, sondern in der Regel mehreren.

Beispiel: Die Anlage eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Eyller Straße / Moerser Straße (Maßnahme 3.1) verbessert ebenso die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Motorisierten Verkehr wie auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Zu berücksichtigen ist der Träger der Maßnahme. Insbesondere die Durchführung von Maßnahmen an qualifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) obliegt nur im begrenzten Maße der Stadt. Dies trifft zum Beispiel auf fast alle Maßnahmen zu, die im Kapitel „Motorisierter Individualverkehr“ aus verkehrlicher Sicht mit einer hohen Priorität versehen wurden. Hier stellt der VEP jedoch eine wichtige Argumentationshilfe gegenüber dem jeweiligen Straßenbaulastträger dar.

Ein Entscheidungskriterium sind die Kosten der einzelnen Maßnahmen bzw. der letztlich maßgebende Eigenanteil der Stadt. Für die Maßnahmen wurden die Kosten in der Regel über einen flächenbezogenen Kostenansatz geschätzt. Wichtig ist hier vor allem die Größenordnung. Die zusätzlichen Betriebskosten für ein Stadtbussystem, so wie es im VEP beispielhaft in verschiedenen Varianten dargestellt wurde, belaufen sich nach Aussage des Gutachters rund 300 TDM/Jahr. Auch dies ist eine Schätzung, die im Rahmen einer detaillierten Machbarkeitsstudie zu überprüfen wäre.



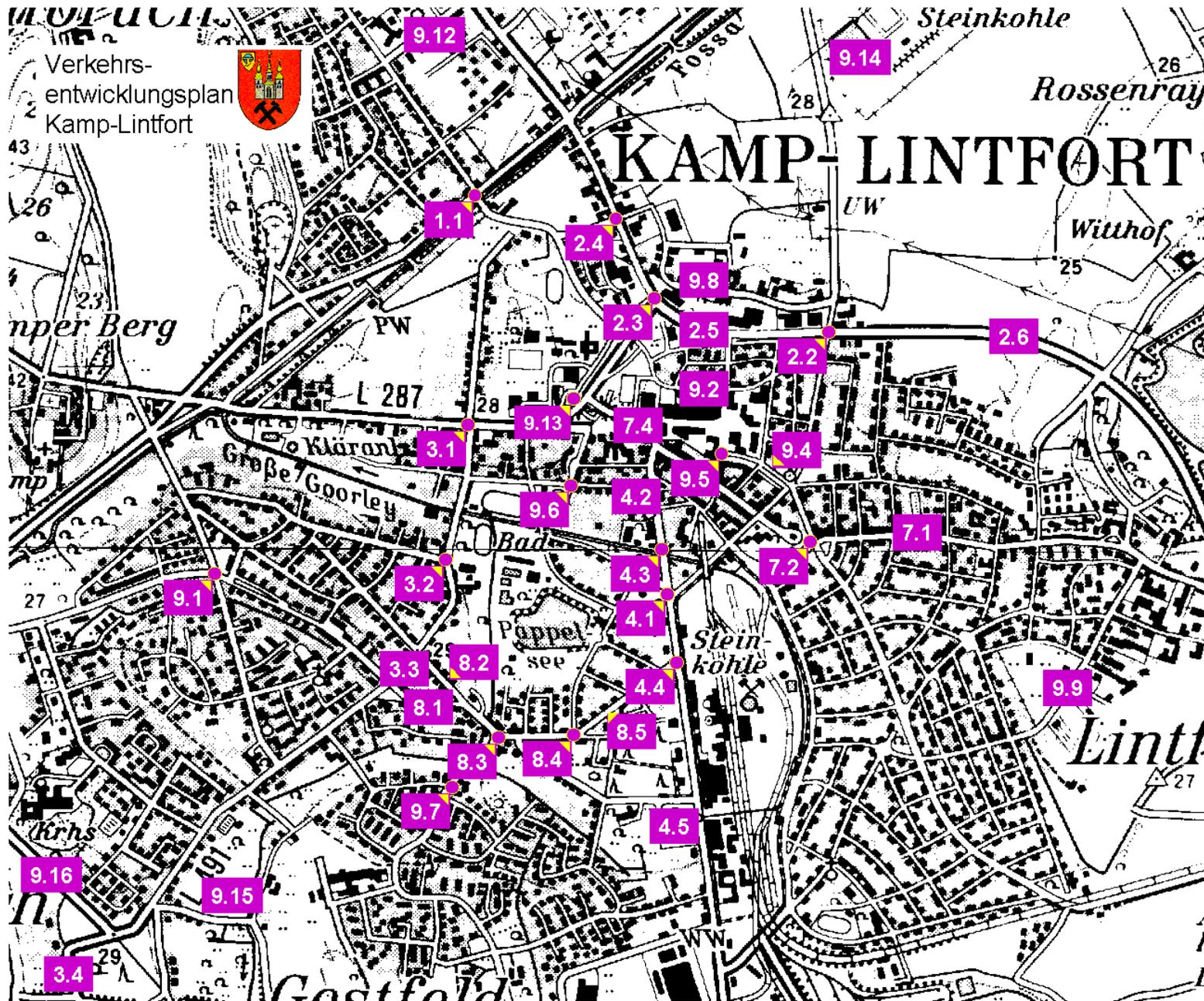
Gemäß den Vorgaben sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge den Szenarios „Trend“ und „Nachhaltiger Stadtverkehr“ und den Umsetzungsstufen 1 bis 3 zugeordnet worden. Hierbei wurden im Szenario „Trend“ alle Maßnahmen aufgeführt, die der Verkehrssicherheit und der Umsetzung von Mindeststandards dienen. Hierbei handelt es sich vor allem um Maßnahmen, die in finanzieller Hinsicht einem anderen Aufgabenträger obliegen. Auf den Zeitraum von 10 Jahren ergibt sich ein Investitionsvolumen von ca. 3,5 Mio DM.

Die im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ aufgeführten Maßnahmen setzen darüber hinaus einen Schwerpunkt auf den Ausbau des Radwegenetzes, führen durch die Einführung eines Stadtbussystems zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung im ÖPNV und zu einer gestalterischen Aufwertung der Innenstadt und der Stadtteilzentren. Das geschätzte Investitionsvolumen für die Stadt liegt hierfür bei ca. 11 Mio DM auf einen Zeitraum von 10 Jahre verteilt.

In der Spalte „Umsetzung“ ist der jeweilige Kostenanteil der Stadt in **fett** aufgeführt und die Gesamtkosten einer Maßnahme *in Klammern*. Die oberen Werte in einem Kästchen ordnen die Maßnahme einer Umsetzungsstufe im Szenario „Trend“ zu, die unteren Werte im Kästchen einer Umsetzungsstufe im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“.

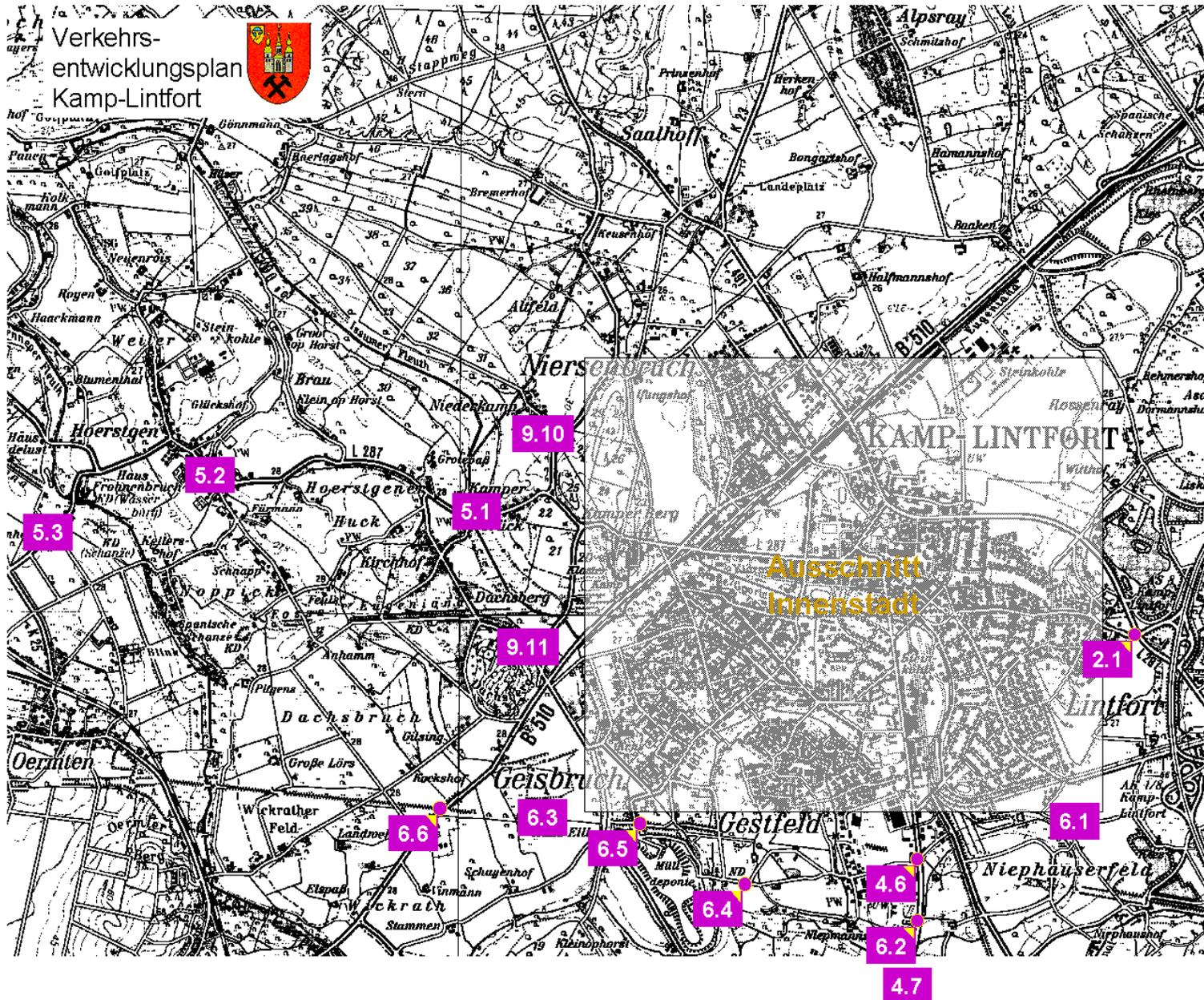
Beispiel: Für den Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Eyller Straße / Moerser Straße (Maßnahme 3.1) sind Kosten von 550 TDM angesetzt. Es wird von einer 80prozentigen Finanzierung durch den Straßenbaulastträger ausgegangen, so dass der Stadt Kamp-Lintfort ein Eigenanteil von 110 TDM verbleibt. Da diese Maßnahme vorrangig der Verkehrssicherheit dient, werden die 110 TDM bei beiden Szenarios in der 1. Umsetzungsstufe aufgeführt.

Die Maßnahmen- und Kostenübersicht ist Grundlage für die Entscheidung für ein Szenario (siehe Kapitel 11).



Maßnahmenübersicht
Ausschnitt Innenstadt

Verkehrs-
entwicklungsplan
Kamp-Lintfort



Maßnahmenübersicht

Lageplan

NR.	MASSNAHME	Szenario		ART DER MASSNAHME	ERLÄUTERUNG	HANDLUNGSFELD				HANDLUNGSZIEL vorrangiges	TRÄGER	KOSTEN TDM	FÖRDERUNG Anteil in %	STADT Anteil in %	UMSETZUNG		
		Trend	Nach.			ÖPNV	Rad	Fußg.	MIV						Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen																	
1. B 510 (Rheinberger Straße/Rheurder Straße)																	
1.1.1	Knoten B 510/ Schanzstraße/ Wiesenbruchstraße			Anlage von Radverkehrsanlagen	Anlage von nicht abgesetzten Radfurten zur Querung der B510		++			Verkehrssicherheit	Land/Bund	5		100%	5 (5)	5 (5)	
1.1.2	Knoten B 510/ Schanzstraße/ Wiesenbruchstraße			Anlage von Radverkehrsanlagen in der Wiesenbruchstr.	ca. 50 m Radverkehrsanlagen (incl. Radschleuse)		++			Verkehrssicherheit	Stadt	10		100%	10 (10)		
1.1.3	Knoten B 510/ Schanzstraße/ Wiesenbruchstraße			Radfahrergerechte Schaltung LSA			+			Verkehrssicherheit	Land/Bund	50		0%	0 (50)		
														Trend Nachh.Stadtverkehr	0 5	5 10	0 0
2. L 287 (Nordtangente) /Prinzenstraße																	
2.1	Knoten Nordtangente/ Moerser Straße/ Autobahnauffahrt			Bedarfsorientierte Schaltung der LSA-Steuerung			+		++	Leistungsfähigkeit	Land/Bund	?		0%	0 (?) 0 (?)		
2.2	Knoten Nordtangente / Friedrichstraße			Anlage von Radfahrerfurten	Markierungsarbeiten (Maßnahme ist in Verbindung mit Maßnahmen unter 9.8 zu sehen)		+			Ergänzung Radwegenetz	Land	1		100%	1 (1)	1 (1)	
2.3	Knoten Nordtangente/ Querspange/ Prinzenstraße			Bedarfsorientierte Schaltung der LSA-Steuerung	in Verbindung mit der neuen Zufahrt der "Alt-Obi" Fläche		+		++	Leistungsfähigkeit	Land			Kostenübernahme durch Erschließungsträger	0 (%) 0 (?)		
2.4	Knoten Prinzenstraße/ Schanzstraße/ Kruppstraße			Umbau Knoten, Anlage einer LSA			+	+	++	Verkehrssicherheit Leistungsfähigkeit	Land	300		0%	0 (300) 0 (300)		
2.5	Straßenzug Nordtangente/ Prinzenstraße			Zusammenhängende LSA-St. gesamter Straßenverlauf	Verkehrsrechner gestützte Schaltung der 4 vorhandenen LSA und der geplanten LSA 2.3				++	Leistungsfähigkeit	Land	?		0%	0 (?) 0 (?)		
2.6	Nordtangente			Umwandlung Seitenstreifen, Anlage Radverkehrsanlage	Zweirichtungsradweg, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt wird		+			Ergänzung Radwegenetz	Land	1.100		0%			0
														Trend Nachh.Stadtverkehr	0 1	1 0	0 0
3. L 491 (Eyller Straße)																	
3.1	Knoten Eyller Straße/ Moerser Straße			Anlage eines Kreisverkehrsplatzes oder LSA	Empfehlung: Kreisverkehr als typ. Knotengestaltung an der Eyller Straße		+	++	++	Verkehrssicherheit Leistungsfähigkeit	Land	550	80%	20%	110 (550) 110 (550)		
3.2	Einmündung Bruchstraße			Querungshilfe durch Anlage einer LSA	Anlage einer Fußgängerrampe mit Signalgebern südlich und nördlich der Einmündung		++	++		Ausbau Radwegenetz Verkehrssicherheit	Land	200	80%	20%	40 (200)	40 (200)	
3.3	Dreieck Schulstraße/Eyller Straße/Ferdinantenstraße			Umgestaltung des Straßenraumes	insbesondere der Kreuzungsbereiche		+	+	+	städttebauliche Qualität, Leistungs-, Sicherheit	Land	700	50%	50%		350 (700)	350 (700)
3.4	Eyllerstraße zwischen Feldstraße und Stadtgrenze			Bau eines neuen Zweirichtungsradweges			+			Ergänzung Radwegenetz	Land	830		0%			0 (830)
														Trend Nachh.Stadtverkehr	110 150	40 350	350 0
4. Friedrich-Heinrich-Allee / L 476																	
4.1	Knoten Friedrichstraße/ Stephanstraße			Ummarkierung der Verkehrsflächen, evtl. Schaltung LSA	Wegfall der Linksabbiegespur in die Stephanstr., dafür Rechtsabbiegespur in die Friedrichstraße				+	Leistungsfähigkeit	Stadt	10		100%			10 (10) 10 (10)
4.2	zwischen Moerser Straße und Stephanstraße/Kolschenstraße			Anlage von Radverkehrsanlagen	Bau- und Markierungsmaßnahmen		++			Ausbau Radwegenetz Verkehrssicherheit	Stadt	270	90%	10%	27 (270) 27 (270)		
4.3	Bereich Große Goorley			Anlage einer Querungshilfe			++	++		Ausbau Radwegenetz Verkehrssicherheit	Stadt	5		100%	5 (5) 5 (5)		
4.4	Einmündung Heinrichstraße			Anlage einer Querungshilfe			+	+		Ergänzung Radwegenetz	Stadt	5		100%		5 (5)	
4.5	zwischen Stephanstraße und Dieprahtsweg			Anlage von Radverkehrsanlagen	Bau eines neuen Radweges an der westlichen Straßenseite		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	640	80%	20%		128 (640)	
4.6	Knoten Max-Planck-Straße			Anlage einer nicht abgesetzten Radfahrerfurt	Markierungsarbeiten		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	1		100%	1 (1)	1 (1)	
4.7	zwischen Max-Planck-Straße und Stadtgrenze			Umwandlung des befestigten Seitenstreifens	Bau eines neuen Zweirichtungsradweges		+			Ergänzung Radwegenetz	Land	440		0%		0 (440)	
														Trend Nachh.Stadtverkehr	32 33	1 133	10 10
5. L 287 ab B 510 bis Stadtgrenze (Rheinberger Straße/ Hoerstgener Straße/ Schloßallee)																	
5.1	zwischen B 510 und Kamperbrück			Hinweisschilder auf Radfahrer an Einmündungen	Anbringung des Verkehrszeichens "Radfahrer aus beiden Richtungen" (Zusatzschild)		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	1		100%	1 (1) 1 (1)		
5.2	Ortsdurchfahrt Hoerstgen			punktueller Umgestaltung der Ortsdurchfahrt	Radverkehrsanlagen, Querungshilfen, Straßenraumgestaltung		++	++		Verkehrssicherheit städttebauliche Qualität	Land	500 - 1.000	50-(80%)	(20-)50%	250 (500) 250 (500)	250 (500)	
5.3	zwischen Hoerstgen und Stadtgrenze Issum			Anlage einer Radverkehrsanlage	Bau eines neuen Zweirichtungsradweges		++			Ausbau Radwegenetz	Land	800		0%	0 (800) 0 (800)		
														Trend Nachh.Stadtverkehr	1 251	250 250	0 0

NR.	MASSNAHME	Szenario		ART DER MASSNAHME	ERLÄUTERUNG	HANDLUNGSFELD				HANDLUNGSZIEL vorrangiges	TRÄGER	KOSTEN TDM	FÖRDERUNG Anteil in %	STADT Anteil in %	UMSETZUNG						
		Trend	Nach.			ÖPNV	Rad	Fußg.	MIV						Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3				
9.8.1	Erschließung Gewerbegebiet Nord / Kamperbruch-Nord (Oststraße, Kruppstraße, Schanzstraße, Friedrichstraße)			Anlage von Schutzstreifen	Markierungsarbeiten		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	15		100%	5 (5)	10 (10)					
9.8.2	Erschließung Gewerbegebiet Nord / Kamperbruch-Nord (Oststraße, Kruppstraße, Schanzstraße, Friedrichstraße)			Kreuzung Oststraße/ Friedrichstraße	Querungshilfe, Bordsteinabsenkung		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	3		100%		3 (3)					
9.9	Franzstraße			Anlage von Schutzstreifen	Markierungsarbeiten		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	11		100%		11 (11)					
9.10	Altfelder Straße zw. Hoerstgener Straße und Niederstraße			Anlage einer Radverkehrsanlage	Bau eines neuen Zweirichtungsradweges		+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	200	80% GVFG/Radf.	20%			40 (200)				
9.11	Mühlenstraße zw. B 510 und Waldfriedhof			Anlage einer Radverkehrsanlage	Bau eines neuen Zweirichtungsradweges		++			Ausbau Radwegenetz	Stadt	215	80% GVFG/Radf.	20%	43 (215)						
9.12.1	Fasanenstraße			Umgestaltung des gesamten Straßenraumes		+	+	+		Verkehrssicherheit städtebauliche Qualität Attrakt. Nebenzentrum	Stadt	500 - 1.000		100%	500 (500)	500 (500)					
9.12.2	Kreuzung Fasanenstraße/Wiesenbruchstraße			Umgestaltung des gesamten Bereichs				+		Verkehrssicherheit	Stadt	1.000					1000 (1000)				
9.13	Unterführung Schulzentrum			Entschärfung Einmündungsbereich	Markierungsarbeiten, Abbau Geländer, Rodungsarbeiten		+	+		Verkehrssicherheit	Stadt	1		100%	1 (1)	1 (1)					
9.14	zw. Hedgestraße und Friedrichstraße			Anlage einer Radverkehrsanlage	Bau eines neuen Zweirichtungsradweges			+		Ergänzung Radwegenetz	Stadt	175	80% (LP NR)	20%			35 (175)				
9.15	Sudermannstraße			Verlängerung der Sudermannstraße bis zur Eyller Straße					+	Erschließung Gestfeld	Stadt	650		100%	650 (650)	650 (650)					
9.16	Feldstraße			Anlage einer Radverkehrsanlage			+			Ergänzung Radwegenetz	Stadt	400	90% GVFG/Radf.	10%			40 (400)				
															1.151	335	52				
															1.551	629	1075				
Maßnahmen Straßen und Wege insgesamt															Gesamtkosten "Trend"			3.587	2.188	937	412
															"Nachhaltiger Stadtverkehr"			8.681	2.891	3.175	2.615
sonstige Maßnahmen für den Radverkehr																					
10.																					
10.1	Radverkehrsbeschilderung Haupttrouten			gemäß Radverkehrsbeschilderung NRW			++			Attraktivierung Rad	Stadt	15		100%	30 (30)						
10.2	Radverkehrsbeschilderung Freizeitroute, Lintforter Runde"						+			Attraktivierung Rad	Stadt	5		100%	10 (10)						
10.3	Fahrradabstellanlagen									Attraktivierung Rad Attraktivierung City	Stadt	30 / Anlage für 10 Räder	90% Radförd.	10%	30 (300)	30 (300)					
sonstige Maßnahmen für den Radverkehr insgesamt															Gesamtkosten "Trend"			0	0	0	0
															"Nachhaltiger Stadtverkehr"			80	50	30	0
10.4	Qualitätssicherung Radwege			Maßnahmen zur Qualitätssicherung an Radwegen	insbesondere an den Haupttrouten		++			Qualitätssicherung Radwegenetz	Stadt	50/Jahr									
Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr																					
11. Infrastruktur / "Einmalinvestitionen"																					
11.1	Haltestellenprogramm			Anlage von Bushaltestellen	u.a. Haltestellenprogramm Landschaftspark NiederRhein		++			Attraktivierung ÖPNV	Stadt	30 / Stück	90% GVFG	10%	30 (300)	30 (300)	30 (300)				
11.2	Rendez-Vous-Haltestelle			Anlage einer Rendez-Vous-Haltestelle	Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Verknüpfungspunkt in der Innenstadt		++		+	Attraktivierung ÖPNV Attraktivierung City	Stadt	500	90% GVFG	10%		50 (500)					
11.3	Machbarkeitsstudie "Stadtbus Kamp-Lintfort"				als Entscheidungsgrundlage für die Realisierung eines Stadtbuskonzeptes		+			Voraussetzung für Einführung Stadtbus	Stadt	100	50% Stadtbus	50%	50 (50)						
11.4	Marketingkampagne "Einführung Stadtbus/ Informationskampagne"			Erstellung eines Marketingkonzeptes	Werbekampagne, Grundausrüstung Information an Haltestellen		+			Ausbau Radwegenetz Erschließung City	Stadt	200	50% Stadtbus	50%		100 (200)					
sonstige Maßnahmen für den ÖPNV insgesamt															Gesamtkosten "Trend"			30	30	0	0
															"Nachhaltiger Stadtverkehr"			290	80	180	30
12. Betriebskosten																					
				zusätzliche Kostenunterdeckung jährlich im Vergleich zum Status Quo																	
12.1	Umsetzung Nahverkehrsplan			Maßnahmen gemäß Nahverkehrsplan	Studenttakt Linie 76 nach N.-V.		+			Attraktivierung ÖPNV	Stadt	26/Jahr									
12.2	Umsetzung Stadtbus			4 Stadtbuslinien, einschließlich Marketing			++			Attraktivierung ÖPNV Attraktivierung City	Stadt	310/Jahr									



11 ENTSCHEIDUNG FÜR EIN SZENARIO

11.1	Vorbemerkung.....	205
11.2	Gegenüberstellung der Szenarios „Trend“ und „Nachhaltiger Stadtverkehr“	205
11.3	Empfehlung für ein Szenario	207

11 ENTSCHEIDUNG FÜR EIN SZENARIO

11.1 VORBEMERKUNG

Mit der Entscheidung für ein Szenario gibt die Stadt zunächst das grundsätzliche Entwicklungsziel für die zukünftige Verkehrsplanung in Kamp-Lintfort vor. Im Kapitel 12 werden dann im Hinblick auf das Entwicklungsziel Handlungsempfehlungen formuliert. Anzustreben ist ein in Politik und Verwaltung konsensfähiges Handlungskonzept, das Grundlage für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren in der Stadt sein wird. Dieses bedarf zum einen einer sorgfältigen Detaillierung, ist jedoch zum anderen bei Auftreten unerwünschter Entwicklungen jederzeit korrigierbar. Verkehrsentwicklung in diesem Sinne ist kein statisches Beharren auf einmal gesetzte Maßnahmen, sondern ein ständiger Entwicklungsprozess – bei dem jedoch die Ziele nicht aus dem Auge verloren werden dürfen.

11.2 GEGENÜBERSTELLUNG DER SZENARIOS „TREND“ UND „NACHHALTIGER STADTVERKEHR“

Das Szenario „Trend“ geht von der bisherigen Entwicklung aus und schreibt diese für die nächsten 10 Jahre fort. Das Szenario zeigt die Mindestanforderungen für die künftige Verkehrsplanung in Kamp-Lintfort auf. Vorrangig sind Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Beseitigung von Engpässen an Straßeneinmündungen und –kreuzungen.

Das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ setzt bewußt neue Akzente in der Verkehrsplanung. Es orientiert sich am Leitbild einer „Nachhaltigen Mobilität“, wie es von der Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtages NRW als landespolitischer Handlungsansatz erarbeitet wurde. Das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ beschränkt sich demnach nicht auf die Umsetzung der Mindestanforderungen, sondern setzt neue Qualitätsstandards insbesondere im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, im Radverkehr und in der Stadtgestalt.

Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort Gegenüberstellung der Szenarien

Szenario „Trend“

Kurz- beschreibung

Das Szenario geht von der derzeitigen Entwicklung aus und schreibt diese weiter fort.
► Umsetzung von Mindeststandards
► „Weiter wie bisher“

Grundsatz- annahme

„Der Kfz-Verkehr wird auch weiterhin zunehmen.“

Zeithorizont

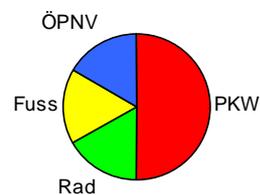
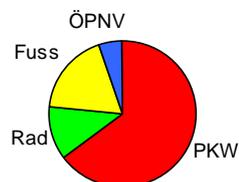


Maßnahmen im Verkehrssystem

- Steigerung der Netzkapazität durch punktuellen Ausbau
- Nachfragegerechtes Parkplatzangebot
- Fortentwicklung Busnetz gemäß Nahverkehrsplan
- Überprüfung des Radnetzes hinsichtlich der neuen StVO
- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger an Konfliktpunkten
- Fortschreibung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

- Umbau im Straßennetz zur Verbesserung der Sicherheit und Verträglichkeit
- Intelligentes Verkehrsmanagement
- Deutliche Attraktivitätssteigerung durch Einsatz eines Stadtbussystems
- Attraktive Radwegenetze für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Wohnumfeldverbesserung

angestrebter Modal-Split



Die jeweiligen Maßnahmenvorschläge des VEP's sind fachlich begründet und in der Regel unstrittig. Zu entscheiden ist die zeitliche Abfolge ihrer Umsetzung, wobei ein grundsätzlicher Aspekt die Finanzierbarkeit der jeweiligen Maßnahme sein wird. Die beiden Szenarios sind somit keine sich ausschließenden Handlungsalternativen. Die Entscheidung für das Szenario „Trend“ oder das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ ist also keine „Entweder-Oder“-Entscheidung, sondern vielmehr eine Frage, welchen Qualitätsstandard die Stadt künftig anstrebt und welche Schwerpunkte in der Verkehrsentwicklung gesetzt werden (z.B. Verkehrssicherheit, Förderung des Radverkehrs u.a.).

Im Hinblick auf den Modal-Split, also die Verteilung der Wege auf die Verkehrsarten, werden die Effekte der beiden Szenarios am deutlichsten. Durch die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Szenario „Trend“ kann bestenfalls die Beibehaltung des derzeitigen Modal-Splits erreicht werden. Das heißt, zwei Drittel aller Wege in der Stadt werden auch künftig mit dem Pkw zurückgelegt, die übrigen Verkehrsarten sind nur von untergeordneter Bedeutung. Absolut wird der Kfz-Verkehr eher noch zunehmen.

Die Maßnahmen aus dem Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ sind auf einen Qualitätssprung, vor allem im Radverkehr und im ÖPNV, ausgerichtet. Ziel ist es, eine Alternative zum Pkw im Stadtverkehr anzubieten und somit dem sogenannten Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) einen deutlich höheren Verkehrsanteil zukommen zu lassen.

Das Szenario „Trend“ konzentriert sich vorrangig auf den Betrachtungszeitraum von 10 Jahren, in dem die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen sind. Das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ leitet indes Entwicklungen ein, die längerfristig ausgerichtet sind. Mit der Entwicklung einer „Radfahrerkultur“ in der Stadt, der Installierung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes oder der Umsetzung eines intelligenten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements werden Grundlagen geschaffen, die über den Zeitraum von 10 Jahren hinausgehen.

11.3 EMPFEHLUNG FÜR EIN SZENARIO

Die beiden Szenarios im Rahmen des VEP's zeigen Handlungsalternativen auf. Dabei wird es keine grundsätzlich „richtigen“ oder „falschen“ Lösungsmöglichkeiten einer so komplexen Aufgabenstellung wie der Entwicklung des städtischen Verkehrsgeschehens geben. Die Belange des Verkehrs sind stets im Zusammenhang mit anderen gesellschaftlichen Ansprüchen sozialer, wirtschaftlicher, kultureller oder politischer Art zu sehen und abzuwägen.



Mit der Entscheidung für ein Szenario bestimmt die Stadt Kamp-Lintfort, welcher Entwicklung sie in der Verkehrsplanung grundsätzlich in Zukunft den Vorrang gibt und welchen Zielvorstellungen die verkehrliche Planung in den nächsten 10 Jahren genügen sollte. Die im VEP dargelegten Handlungskonzepte sind aus Sicht der Gutachter geeignet, um die Zielvorstellungen des jeweiligen Szenarios zu erfüllen.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Entscheidung für ein Szenario nicht unweigerlich die Umsetzung konkreter Maßnahmen festlegt. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan erfolgt keine konkrete Ausgestaltung und Festlegung von Maßnahmen im Einzelnen. Jede Maßnahme für sich muss auch künftig im zuständigen Fachausschuss sowie im Rahmen des städtischen Haushaltes beraten werden. Vielfach wird die Umsetzung von Maßnahmen auch abhängig sein von Förderzusagen bzw. von anderen Aufgabenträgern (z.B. RSBA).

Die Verkehrsplanung in Kamp-Lintfort sollte sich nach Überzeugung der Gutachter künftig nicht allein auf die Umsetzung von Mindestanforderungen beschränken, sondern versuchen, neue Qualitätsstandards, insbesondere im Umweltverbund, zu setzen. Die geeigneten Handlungskonzepte hierfür werden im VEP dargelegt. Wesentlich aus gutachterlicher Sicht ist insbesondere, dass durch den VEP eine nachhaltige Entwicklung in der Stadt eingeleitet wird, die über den Zeitraum einer Dekade hinausgeht. Daher wird der Stadt Kamp-Lintfort empfohlen, sich im Rahmen ihrer Verkehrsentwicklungsplanung künftig an den im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ dargestellten Zielen zu orientieren und damit dem landespolitischen Leitbild einer „Nachhaltigen Mobilität“, soweit es im Rahmen ihres kommunalen Handelns möglich ist, zu folgen.



12 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

12.1 Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit	210
12.2 Förderung des Radverkehrs	212
12.3 Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs	214
12.4 Verkehr und Städtebau	215
12.5 Kommunaler Handlungsleitfaden.....	215



12 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Der Rat der Stadt hat mit seinem Beschluss am 19.12.2000 einstimmig die Richtung für die Verkehrsentwicklung in Kamp-Lintfort vorgegeben. Diese orientiert sich an den im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ dargestellten Zielen.

Diese Ziele vor Augen gilt es die im VEP vorgeschlagenen Handlungskonzepte nun in konkrete Maßnahmenprogramme für die nächsten Jahre umzusetzen und Prioritäten festzulegen. Nur so können die jeweiligen Maßnahmen vorbereitet, die hierfür erforderlichen Mittel in die kommunale Haushaltsplanung eingestellt und entsprechende Anträge auf Förderung und Bezuschussung durch Land und Bund nach den verschiedenen Gesetzen und Programmen gestellt werden. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage bei Stadt, Land und Bund ist es wichtig, die einzelnen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Notwendigkeit, ihre Umsetzbarkeit, ihre Finanzierbarkeit und ihre Wirkung abzuwägen und Schwerpunkte zu setzen.

Für die kurz- und mittelfristige Umsetzung des VEP's werden daher die vier folgenden **Maßnahmenprogramme** empfohlen:

1. **Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit**
2. **Förderung des Radverkehrs**
3. **Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs**
4. **Verkehr und Städtebau**

12.1 VERKEHRSSICHERHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Das Maßnahmenprogramm „Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit“ trägt in erster Linie einer geordneten, flüssigen und für alle Verkehrsteilnehmer sicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Stadt Rechnung. Dabei haben alle Maßnahmen, die vordringlich der Verkehrssicherheit dienen, absolute Priorität. Hierzu zählen u.a. die vorgeschlagenen **Maßnahmen um das Schulzentrum** (z.B. an der Unterführung) wie auch **Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Fasanenstraße** und **im Zuge der Ortsdurchfahrt in Hoerstgen**. Diese Maßnahmen sind einem Endausbau bzw. einer kompletten Umgestaltung zeitlich vorzuziehen und sollten kurzfristig umgesetzt werden.



Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes hat der **Neubau der B 528 als Südumgehung von Kamp-Lintfort** hohe Priorität. Bereits der erste Bauabschnitt bis zur Friedrich-Heinrich-Allee wird zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Gewerbe- und Wohngebiete im Süden der Stadt und damit zur Entlastung der Innenstadt beitragen. Hierzu zählt ebenfalls die Verlängerung der **Sudermannstraße**.

Durch die städtebauliche Entwicklung im Umfeld von Nordtangente und Prinzenstraße ist auch die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit auf der L 287 eine vorrangige Aufgabe und sollte daher ebenfalls möglichst kurzfristig umgesetzt werden. Hierzu zählt insbesondere die **Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Prinzenstraße – Schanzstraße - Kruppstraße**, deren Leistungsfähigkeit zur Hauptverkehrszeit bereits heute nicht mehr gewährleistet ist. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob durch eine **Optimierung und Abstimmung der Lichtsignalschaltungen entlang dieses Straßenzuges** der Verkehrsfluß („Grüne Welle“) verbessert werden kann.

Einen weiteren Handlungsschwerpunkt stellen die Maßnahmen an der Eyller Straße dar. Hier sollte beim zuständigen Baulastträger mit Nachdruck auf einen **Umbau der Kreuzung Eyller Straße - Moerser Straße** hingewirkt werden. Eine Kreisverkehrslösung, wie im VEP dargestellt, würde nicht nur die Leistungsfähigkeit der Kreuzung sondern vor allem die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer an dieser problematischen Stelle erhöhen. In einem nächsten Umsetzungsschritt sollte dann ein **Umbau der Eyller Straße zwischen Schul- und Ferdinantenstraße** erfolgen. Neben der Verbesserung der Verkehrsführung an den beiden Kreuzungen und der Verkehrssicherheit soll diese Maßnahme nicht zuletzt auch zu einer höheren gestalterischen Qualität im Bereich des Stadtteilzentrums beitragen.

Die Mehrzahl der Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm „Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit“ betreffen Landes- und Bundesstraßen und obliegen damit dem Rheinischen Straßenbauamt. Die zeitliche Realisierung der Maßnahmen kann daher nur in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger festgelegt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan dient hier als wichtige Argumentationsgrundlage, um auf die Umsetzung der Maßnahmen hinwirken zu können, insbesondere dann, wenn dieser mit selbstbindender Wirkung für die Stadt beschlossen wurde.

12.2 FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

Das Fahrrad ist bezüglich der erforderlichen öffentlichen Aufwendungen das mit Abstand kostengünstigste Verkehrsmittel. Betrieb und Unterhalt von Fahrradinfrastruktur sind wesentlich preiswerter als die Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs. Nicht zuletzt durch die neuen Handlungsmöglichkeiten, die die StVO mit der sog. Fahrrad-Novelle eröffnet und die im VEP ausführlich dargestellt sind, kann schnell und vergleichsweise kostengünstig ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz geschaffen werden. Auch bauliche Maßnahmen wie Radwege an Hauptverkehrsstraßen sind deutlich billiger als vergleichbare Anlagen anderer Verkehrsträger.

Das Fahrrad hat in Kamp-Lintfort traditionell eine relativ hohe Bedeutung, die sich auch im Modal-Split widerspiegelt. 12 Prozent aller Wege werden heute in Kamp-Lintfort bereits mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Voraussetzungen hierfür sind innerhalb des weitgehend flachen Stadtgebietes sehr günstig. Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung wohnen in einem für das Fahrrad idealen Einzugsbereich von bis zu zwei Kilometern zur Innenstadt.

Um dieses Potential auszuschöpfen, auch im Hinblick auf die Mitteleffizienz, sollte daher die „Förderung des Radverkehrs“ zu einem besonderen Schwerpunkt der Verkehrsplanung in den nächsten Jahren in Kamp-Lintfort werden.

Vorrangig ist der **Ausbau des Radverkehrsnetzes mit seinen Haupt- und Nebenrouten**. Jedoch sind es hier nicht die aufwendigen baulichen Maßnahmen, die im Vordergrund stehen, sondern vielmehr die Schaffung bzw. der Erhalt flächendeckender Qualitätsstandards an allen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet. Diese Maßnahmen reichen von markierungstechnischen Lösungen, Bordabsenkungen, der Anlage von Querungshilfen, der Erneuerung von Oberflächenbelägen bis hin zur einheitlichen Farbgestaltung der Haupttrouten. Viele dieser Maßnahmen sind für sich nur von vergleichsweise geringem Kostenaufwand und würden auch im Hinblick auf ihre Förderfähigkeit unter die sog. Bagatellgrenze fallen. Daher wird empfohlen, diese Vielzahl von Einzelmaßnahmen jeweils zu einem **Maßnahmenbündel „Qualitätssicherung des Radverkehrsnetzes“** zusammenzufassen und mit einem entsprechenden, mehrjährigen Haushaltsansatz zu versehen.

An Neubaumaßnahmen ist der geplante **Radweg an der Friedrich-Heinrich-Allee zwischen der Stephanstraße bis zur Moerser Straße** vordringlich. Er stellt einen wichtigen Netzschluss im Routennetz dar und verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt maßgeblich. Im übrigen Stadtgebiet wird der Bau der geplanten **Radwege an der L 287 zwischen Hoerstgen und Sevelen** und **an der Mühlenstraße** im Abschnitt zwischen Waldfriedhof und B 510 als vordringlich angesehen.

Der VEP stellt die Neuregelungen der Straßenverkehrsordnung für den Radverkehr dar. Eine dieser Regelungen ist die **Öffnung von Einbahnstraßen in gegenläufiger Richtung für den Radverkehr**, die sich auch für bestimmte Straßen in Kamp-Lintfort kurzfristig umsetzen läßt. Ebenso sollte der Maßnahmenvorschlag, die **Pappelstraße im Zuge der Hauptroute Gestfeld/Geisbruch - Innenstadt/Schulzentrum als Fahrradstraße** einzurichten, möglichst kurzfristig umgesetzt werden. Hierbei ist zu prüfen, ob der Radverkehr bei der Querung der Konradstraße bevorrechtigt werden kann und welche bauliche Maßnahmen hierfür erforderlich sind. Die Maßnahmenvorschläge sind mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizeibehörde im Detail abzustimmen.

Neben der Verbesserung der Wegeinfrastruktur sollte auch die **Verbesserung der Wegweisung** zu einem wichtigen Bestandteil der Radverkehrsförderung in Kamp-Lintfort werden. Beschilderte Routen werden von Radfahrern in der Regel nicht nur sehr gut angenommen, sondern sind eine besonders effektive und kostengünstige Werbung für den Fahrradverkehr im Stadtbild. Daher sollte eine **einheitliche Beschilderung der Hauptrouten** möglichst kurzfristig umgesetzt werden.

Die Beschilderung sollte aber auch die **Routen des Freizeitverkehrs** einbeziehen. Hier liegt ein großes Potential, Sehenswürdigkeiten in der Stadt stärker noch touristisch in Wert zusetzen. Lokale Routen, wie die im VEP vorgeschlagene „Lintforter Runde“, und regionale Routen, wie die geplanten Routen des Landschaftsparks NiederRhein oder die Niederrhein-Route, sind zu vernetzen, über attraktive Wege im Stadtgebiet zu führen und entsprechend zu beschildern.

Alle Maßnahmen, die der Förderung des Radverkehrs dienen, sollten durch eine **intensive Öffentlichkeitsarbeit** begleitet werden. Ein verbessertes Angebot muss auch entsprechend vermarktet werden. Hierdurch erhöht sich die Akzeptanz der Maßnahmen und es wird verstärkt auf die Belange der Radfahrer aufmerksam gemacht. Nicht zuletzt wird dies auch zu einem positiveren Image der Stadt insgesamt beitragen.



12.3 FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS

Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs stellt für die Stadt Kamp-Lintfort eine der größten Herausforderungen im nächsten Jahrzehnt dar. Im Gegensatz zu den übrigen investiven Maßnahmen im Straßen- und Wegebau stellen hier die Betriebskosten eine maßgebende Größe in der Kostenrechnung dar. Auch obliegt hier die Aufgabenträgerschaft bisher dem Kreis Wesel und nicht der Stadt Kamp-Lintfort selbst.

Der VEP stellt das heutige ÖPNV-Angebot dar und zeigt räumliche und zeitliche Erschließungsmängel wie auch strukturelle Mängel im Angebot auf. Die Erschließungsmängel beziehen sich vor allem auf die Wohngebiete Niersenbruch und Viertelquartieren sowie die Gewerbegebiete in der Stadt. Strukturelle Mängel werden deutlich, wenn Buslinien zugleich regionale als auch innerstädtische Verkehrsfunktionen übernehmen und damit oft an der eigentlichen Verkehrsnachfrage vorbeifahren.

Zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs wird ein zweistufiges Vorgehen empfohlen. In einer ersten Stufe sollte möglichst kurzfristig eine Optimierung des Angebotes durch **Modifikationen im bestehenden Netz** erfolgen und mit dem Verkehrsträger abgestimmt werden. Hierzu zählt insbesondere die Weiterführung der **Linie 1 bis zum Wohngebiet Niersenbruch**.

Mit der Konzeption eines **Stadtbus-Systems** zeigt der VEP aber auch neue Möglichkeiten im öffentlichen Personennahverkehr auf. Ziel ist es, auf der einen Seite den Regionalverkehr effektiver und schneller zu machen, auf der anderen Seite mit dem Stadtbus ein nachfrageorientiertes, flexibles Bedienungsangebot zu schaffen. Die Entscheidung und Finanzierung eines Stadtbus-Systems ist der Stadt Kamp-Lintfort vorbehalten. Diese Entscheidung ist durch eine **Machbarkeitsstudie** fachlich fundiert vorzubereiten. Dabei sind nicht nur die planerischen sondern vor allem auch die wirtschaftlichen Aspekte eingehend zu prüfen. Die Erstellung einer derartigen Studie wird zur Zeit ebenso wie die Einrichtung eines Stadtbus-Systems vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert.

Für die Machbarkeitsstudie sollten jedoch zunächst die Ergebnisse des derzeit in Bearbeitung befindlichen **Gutachtens zur Aktivierung der Grubenbahnstrecke für den Schienenpersonennahverkehr zwischen Kamp-Lintfort und Moers** vorliegen, die für Mitte des Jahres 2001 erwartet werden.



12.4 VERKEHR UND STÄDTEBAU

Das Maßnahmenprogramm „Verkehr und Städtebau“ umfaßt Maßnahmen, die nicht nur unter verkehrlichen sondern vor allem auch unter städtebaulich-gestalterischen Aspekten für die Entwicklung der Stadt von Bedeutung sind. Da diese Maßnahmen in der Regel mit höherem finanziellen Aufwand verbunden sind, können nur wenige dieser Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden. Daher ist es wichtig, besondere städtebauliche Akzente zu setzen.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Attraktivierung der Innenstadt und dem eingeleiteten Stadtmarketingprozess werden die **Anlage eines Kreisverkehrs am alten Rathaus** sowie die **Gestaltung des Platzbereiches an der ehemaligen Kaufhalle** als vordringliche Maßnahmen angesehen. Beide Bereiche werden heute maßgeblich und mehr als erforderlich durch ihre (Kfz-) Verkehrsfunktion bestimmt und lassen viel an städtebaulich-gestalterischer Qualität vermissen.

Grundsätzlich sollten jedoch künftig bei allen Maßnahmen im Straßenraum nicht allein die verkehrstechnischen Belange Berücksichtigung finden, sondern soweit möglich auch gestalterische Verbesserungen erzielt werden.

12.5 KOMMUNALER HANDLUNGSLEITFADEN

Die vier Maßnahmenprogramme formulieren Prioritäten und erste Schritte bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes. Für Politik und Verwaltung dienen sie als kommunaler Handlungsleitfaden, gegenüber überörtlichen Baulastträgern und Verkehrsträgern sind sie Grundlage für die aus Sicht der Stadt Kamp-Lintfort zu formulierenden Ansprüche und Positionen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen sollte ein Zeitraum von 3 bis 5 Jahren angestrebt werden. Die Maßnahmenprogramme sind jedoch nicht statisch und abschließend sondern müssen stets kontrolliert, aktualisiert und fortgeschrieben werden.



NRZ 25.10.2000

Ideen und Visionen für kompletten Stadtverkehr

Gutachter stellten gestern erste Ergebnisse vor

Kamp-Lintfort. Etwas Visionäres hat dieser Plan schon an sich. Dieser Meinung ist zumindest Kamp-Lintforts Bürgermeister Christoph Landscheidt. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan will die Kommune die Weichen für die Verkehrsentwicklung der nächsten zehn Jahre stellen. Gestern stellten die beiden Gutachter des örtlichen Planungsbüros Rödel & Pachan und des Kommunalverbandes Ruhrgebiets den Mitgliedern des Planungs- und Verkehrsausschusses die ersten Zwischenergebnisse vor.

Ende letzten Jahres befragte man dazu 1000 Haushalte. Weiter wurde das Verkehrswegenetz in der Stadt analysiert. Und man kam zu dem Ergebnis, dass das Wegenetz für den Kraftverkehr schon sehr gut ausgebaut ist. Mit 64 Prozent ist, wie nicht anders zu erwarten, das Auto das wichtigste Verkehrsmittel. Die Anbindung der Stadt an das regionale und überregionale Straßennetz ist ausgezeichnet und damit auch ein wichtiger Standortfaktor für die künftige Wirtschaftsentwicklung. Viele Straßen in der Stadt sind großzügig ausgebaut und stellen eine gute Erreichbarkeit der City sowie der Wohn- und Gewerbege-

biets sicher. „Im Detail sind noch einige Dinge verbesserungswürdig“, so Landscheidt.

Vorrangiges Ziel ist es, die Stadt auch für Radfahrer attraktiver zu gestalten. „Besonders auf Kurzstrecken spielt das Rad eine große Rolle.“ Nach den Erhebungen der beiden Gutachter nutzen 12 Prozent das Rad vor allem auf kurzen Strecken „Unser Ziel sind etwa 18 Prozent.“ Auch noch verbesserungswürdig: das ÖPNV-Angebot. Ein Stadtbussystem, wie es zur Zeit in mehreren Kreis-Kommunen aufgebaut wird, würde die Mobilität verbessern.

„Man braucht eine Idee, eine

Vision.“ Auch von der Bevölkerung muss dieser Prozess über zehn Jahre, der sich nicht an einer konkreten Maßnahme festmachen lässt, mitgetragen werden. Um sich genaue Vorstellungen über die Situation im Jahr 2010 machen zu können, erstellte man ein virtuelles Modell der Stadt mit den geplanten Umbau-Projekten, die bislang noch nicht realisiert wurden.

Am 13. November um 18 Uhr findet zu diesem Thema im Ratssaal eine Bürgerversammlung statt. Ende November ist Beschlussfassung im Planungs- und Verkehrsausschuss.

Siehe Kommentar/mawo



Kamp-Lintfort quo vadis?

Neuer Verkehrsentwicklungsplan wurde jetzt vorgestellt

KAMP-LINTFORT
Die Zukunft hat bereits begonnen! Vor genau 5 Tagen wurde der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Ausschuss vorgestellt.

64 % aller Wege in der Stadt werden mit dem Pkw zurückgelegt! Das ergab eine Haushaltsbefragung, die Ende letzten Jahres als Auftakt zum VEP in Kamp-Lintfort durchgeführt wurde.

Diese und viele andere interessante Daten & Fakten zum Thema Verkehr hat das ortsansässige Ingenieur-Büro in Zusammenarbeit mit dem Kommunalverband Ruhr für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel & Pachan ermittelt. Wichtigste Erkenntnis: die vorhandenen Straßen sind ausreichend dimensioniert, Parkplätze gibt es reichlich und auch die Anbindung der Stadt Kamp-Lintfort an Autobahnen und Fernstraßen kann sich sehen lassen. Dennoch muss man etwas tun - war die Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten doch von den Planungen für die Autofahrer und deren Kfz dominiert. Mit dem VEP

will man nun die Weichen für eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung stellen. Demnach zeigt das Gutachten 2 Handlungsalternativen für die Verkehrsplanung der nächsten 10 Jahre auf. Während das Szenario „Trend“ Mindestanforderungen für die künftige Verkehrsplanung definiert, werden im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ neue Schwerpunkte gesetzt, z.B. im Radverkehr

durch Politik und Bürger entschieden, muss um man sich um die Vergabe der Mittel kümmern.

Doch so weit ist es noch nicht. Zunächst wurden in der vergangenen Woche die Untersuchungsergebnisse von Rödel & Pachan in einer Sondersitzung dem Planungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt.

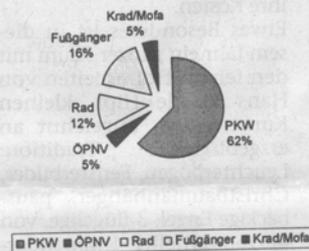
So durften sich die Ausschussmitglieder u.a. über die Alternative „StadtBus“ informieren.

Nicht einmal jeder 20. Weg wird mit dem Bus zurückgelegt. Es liegt also auf der Hand, dass man die Attraktivität des ÖPNV steigern muss. Dies könnte mit einem völlig neuen Busnetz geschehen. „Neue Konzepte wie man sie z.B. aus anderen Städten kennt,

können auch in KaLi greifen. Das Modell StadtBus wäre eine Alternative“, so Nebel vom Ingenieur Büro Rödel & Pachan.

Fazit: Die Stadt Kamp-Lintfort hat Gestaltungswillen, in einem Konsens mit Politik und Bürgern sollen neue, bessere Maßnahmen durchgeführt werden, von denen alle Betroffenen profitieren. Geben wir dem VEP eine Chance!

So legen die Kamp-Lintforter ihre täglichen Wege zurück:



oder im Öffentlichen Personennverkehr. Hinter den 2 Szenarien verbergen sich unterschiedliche Ansätze und wohl auch unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten. Denn will man den Ideen für eine Fahrradstadt am Niederrhein freien Lauf lassen, wird das mit immensen Kosten verbunden sein. „Zunächst geht es darum zu klären, welchen Weg wir gehen wollen. Ist dies



Thomas Rödel (l) und Hans Nebel vom BVS Rödel & Pachan haben die gesamte Verkehrssituation in Kamp-Lintfort intensiv beleuchtet und einen zukunftsweisenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die mobile Zukunft der Stadt auf die Beine gestellt. Jetzt müssen Bürger und Politik entscheiden. LN-Foto: Birr

DITTE VER
LEITEN A
HR NEBEL

LOKALNACHRICHTEN „LN“ 26.10.2000

Sondersitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses zum Verkehrsentwicklungsplan

Klosterstadt wird fahrradfreundlich

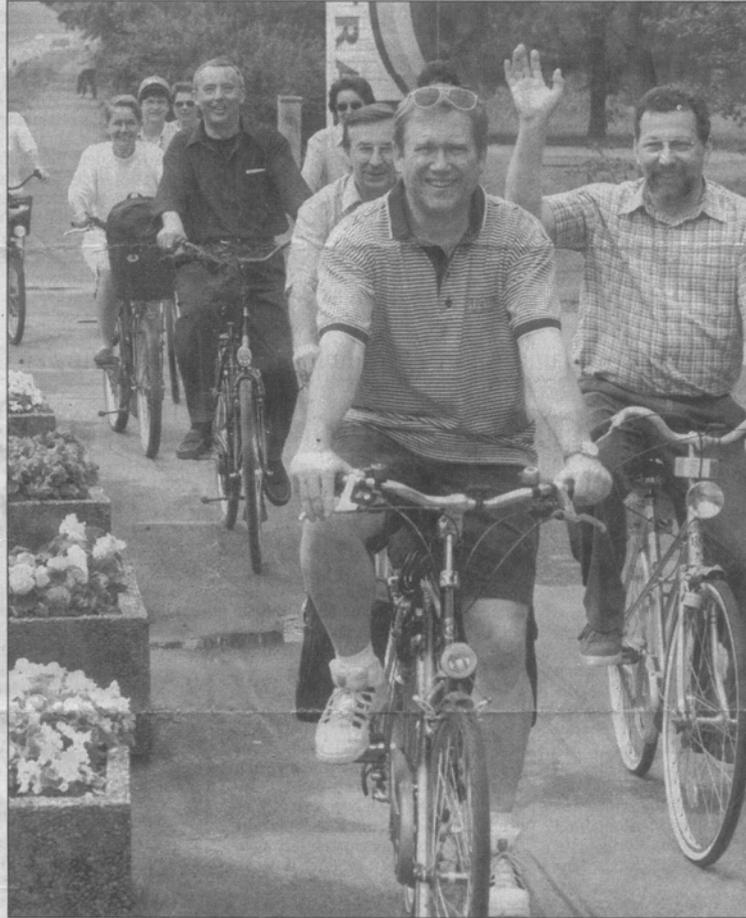
Von ANJA KATZKE

KAMP-LINTFORT. „Das Auto ist in der Klosterstadt uneingeschränkt das wichtigste Verkehrsmittel.“ Neu ist diese Erkenntnis zwar nicht, dafür ist sie nun aber schriftlich fixiert im Verkehrsentwicklungsplan, der in der Sondersitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses erstmals vorgestellt wurde. Mit dem seitenstarken Machwerk, mit dem die Stadtverwaltung den Kommunalverband Ruhrgebiet und das ortsansässige Ingenieurbüro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel & Pachan beauftragt hatte, sollen die Weichen für die Verkehrsentwicklung der Kloster- und Bergbaustadt gestellt werden. Der Plan umfasst Bestandsaufnahme und Mängelanalyse der heutigen Verkehrssituation und baut darauf Handlungskonzepte auf. „Es handelt sich um ein visionäres Konzept. Es zeigt auf, wie sich der Verkehr und der Status Quo in den nächsten zehn Jahren entwickeln könnte“, betonte Bürgermeister Dr. Christoph Landscheidt.

Nachholbedarf

Die Gutachter zeigen in dem vorläufigen Endergebnis zwei Alternativen beziehungsweise Szenarien auf, die sie unter den Überschriften Trend und Nachhaltiger Stadtverkehr zusammenfassen. Während der „Trend“ die Mindestanforderungen für die zukünftige Verkehrsplanung definiert, werden in dem Bereich Nachhaltiger Stadtverkehr neue Schwerpunkte gesetzt, zum Beispiel Radverkehr oder Öffentlicher Nahverkehr. Gerade im Busverkehr sehen die Gutachter den größten Nachholbedarf. Nicht einmal jeder 20. Weg werde heute mit dem Bus zurückgelegt. Vor allem die Bedürfnisse des innerstädtischen Verkehrs würden nur unzureichend abgedeckt. Ein Bus, der lediglich alle zwei Stunden in Wohngebiete wie den Ortsteil Niersenbruch fährt, sei keine Alternative. Mindestanforderung seien hier Lösungen, die kostenneutral Verbesserungen bringen.

Es bestehe auch die Möglichkeit, auf ein Stadtbuskonzept zu setzen, dass auf die spezifischen Bedürfnisse zugeschnitten sei. Der Stadtentwicklungsplan hält auch Überraschungen parat, denn die Gutachter sehen das größte Potential im Fahrradverkehr. Sie regen über 50 Maßnahmen an, die Kamp-Lintfort zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen sollen. Keine Mängel stellten die Gutachter



Die Gutachter sehen das größte Potential der Stadt im Kamp-Lintfort im Fahrradverkehr. Sie regen weit über 50 Maßnahmen an.

an der Anbindung der Stadt an das regionale und überregionale Straßennetz fest. Im Gegenteil: es sei ausgezeichnet. Viele Straßen seien großzügig ausgebaut und stellten eine gute Erreichbarkeit sicher.

Der Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt bereits geplante Straßenausbauvorhaben wie die Südumgehung (B528) oder die Verlängerung der Südermannstraße. Auch die Parkmöglichkeiten in der Stadt wurden unter die Lupe genommen. Davon gebe es in der Stadt zwar genug, das Problem

sei deren Auslastung. Der Verkehrsentwicklungsplan beschreibt jedoch nur die Ziele, die konkrete Gestaltung jeder einzelnen Maßnahmen legt er nicht fest. Die wird auch künftig im Verkehrs- und Planungsausschuss beraten und beschlossen. Zumal die Umsetzung stets von den finanziellen Bedingungen abhängig ist.

□ Der gesamte Verkehrsentwicklungsplan wird am Montag, 13. November, 18 Uhr, im Ratssaal im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt.

Rad

KAMP-LINTFORT. Die Fußradwege-Verbindung an der rich-Heinrich-Allee zwischen Ser- und Stephanstraße kannisiert werden. Das Land hat die eine Förderung für das Jahr 2002 bindlich zugesagt und übernimmt 20 Prozent der Kosten. Die Maßnahme kostet insgesamt 270 000 Mark. Die Umsetzung könnte im nächsten Jahres begonnen



Planungs- und Verkehrsausschuss

Chance für ÖPNV – trotz augenfälliger Defizite

KAMP-LINTFORT. Die Vorbereitungen für den Verkehrsentwicklungsplan sind weitgehend abgeschlossen. Seit Herbst vergangenen Jahres wurden Bestandsaufnahmen im fließenden und ruhenden Verkehr erhoben sowie Zählungen im Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) durchgeführt.

Folgerungen und Konzepte standen im gestrigen Planungs- und Verkehrsausschuss jedoch noch nicht auf der Tagesordnung. Dennoch stachen in der Zahlenflut, die dem Ausschuss vorgelegt wurde, gerade im ÖPNV erhebliche Defizite ins Auge, obwohl

bei der Erhebung nur, ungünstige Voraussetzungen gewählt worden waren. Dennoch könnte der ÖPNV eine Chance in Kamp-Lintfort haben: Allein mit der Buslinie 2 pendelten am Umfragetag 420 Bürger in die Innenstadt. Desweiteren lehnte der Planungs- und Verkehrsausschuss weitere Abgrabungen von Quarz und Quarzit der Firma Rossenray zwischen der Rheinberger Straße und Graftstraße ab. Nur die CDU-Fraktion hatte den Antrag befürwortet, da es sich nur um ein Randgebiet der Stadt handeln würde. grad



Gutachter setzen auf Buskonzept

Neuer Verkehrsentwicklungsplan

Kamp-Lintfort. Mit einem neuen Verkehrsentwicklungsplan will die Stadt die Weichen für die künftige Verkehrsentwicklung stellen. Es geht dabei um ein Rahmenkonzept, das aufzeigt, wie der Verkehr stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden kann. Dabei zeigten die Gutachter Alternativen für die nächsten zehn Jahre auf. Nun muß sich die Stadt entscheiden, welchen Weg sie einschlagen will. Als Grundlage dafür wurde das Verkehrsgeschehen von den Gutachtern ein Jahr lang intensiv unter die Lupe genommen.

Erkenntnis Nummer 1: Die verkehrliche Anbindung der Stadt an das regionale und überregionale Straßennetz ist ausgezeichnet und zugleich wichtiger Standortfaktor für die künftige Wirtschaftsentwicklung.

Nr.2: Viele Stadtstraßen sind großzügig ausgebaut und stellen die gute Erreichbarkeit der City sowie der Wohn- und Gewerbegebiete mit dem Auto sicher. Der Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt bereits geplante Straßenvorhaben wie die Südumgehung (B 528) oder die Verlängerung der Sudermann-

straße und macht weitere Vorschläge zur Verbesserung der Leitungsfähigkeit des Straßennetzes.

Nr.3: Parkplätze gibt es nach Auffassung der Gutachter in der Innenstadt genug. Die unterschiedliche Auslastung stellt das vorrangige Problem dar. Während nachmittags im Bereich der Moerser Straße kaum ein freier Platz vorhanden ist, bleiben am Verkehrspavillon und andernorts viele Parkplätze ungenutzt. Deshalb schlagen die Experten eine „nachfragegerechte Optimierung“ vor. Das heißt, dass künftig auf einigen Parkplätzen auf den Parkschein verzichtet wird.

Nr.4: Das größte Potential sehen die Gutachter im Radverkehr. Sie regen weit über 50 Maßnahmen an, die Lintfort zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen sollen.

Nr. 5: Der größte Nachholbedarf wird im Busverkehr gesehen. Ziel ist ein Stadtbuskonzept, das auf die spezifischen Bedürfnisse zugeschnitten ist.

Am Montag, 13. November, findet um 18 Uhr im Rathaus eine Bürgerinformation zu diesem Themenkreis statt. hlg

100 01/66
Planungsausschuss

Die Weichen für den Verkehr gestellt

KAMP-LINTFORT (aka). Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) in Kamp-Lintfort soll die Weichen für die künftige Verkehrsentwicklung in der Stadt stellen. Nachdem der Plan in einer Bürgerinformation der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, beschäftigt sich jetzt die Politik mit dem Mammutwerk. Gestern musste der Planungs- und Verkehrsausschuss eine erste Entscheidung treffen, und zwar welches der von den Gutachtern dargestellten Szenarien den Vorzug geben werden sollte: Trend oder Nachhaltiger Stadtverkehr. Das Szenario Trend konzentrierte sich auf einen Betrachtungszeitraum von zehn Jahren, in dem die Maßnahmen umzusetzen sind. Das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ schaffe mit der Entwicklung einer Radfahrer-Kultur und der Einrichtung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes Grundlagen, die über einen Zeitraum von zehn Jahren hinaus gingen. Die Verwaltung schlug vor, dass sich die Verkehrsentwicklung in der Stadt an den im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ dargestellten Zielen orientiere. Dieses Szenario setze bewusst neue Akzente in der Verkehrsplanung. Es orientiere sich am Leitbild einer nachhaltigen Mobilität, wie es von der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags als Handlungsansatz erarbeitet worden sei. Die Verkehrsplanung beschränke sich nicht allein auf die Umsetzung von Mindestanforderungen, sondern solle neue Qualitätsstandards setzen, hieß es in der Begründung. Die Stadt Kamp-Lintfort unterstreiche damit ihr Bekenntnis zur Agenda 21 und sei bemüht, das landespolitische Leitbild auf kommunaler Ebene umzusetzen. Der Ausschuss folgte einstimmig der Beschlussvorlage. Im Januar geht's ans Eingemachte. Bis dahin wird die Politik den VEP inhaltlich kritisch unter die Lupe nehmen.

□ Eine Stilllegung der Parkscheinautomaten im Weihnachtsmonat Dezember – wie im vergangenen Jahr – wird es in diesem Jahr nicht geben. Mit den Stimmen von Grünen und SPD beschloss der Ausschuss, die Parkscheinautomaten nur an Samstagen stillzulegen.