

Stadt Kamp-Lintfort

Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Stadt Kamp-Lintfort

Stand 29.06.2020

Bearbeitung durch:

Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft
Martin-Kremmer-Str. 12
45327 Essen
Telefon: +49 [0]201 24 564-0

BVS Rödel & Pachan GbR
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Lintfort
Telefon: +49 [0]2842 470388

Auftraggeber:



Stadt Kamp-Lintfort
Am Rathaus 2
47475 Kamp-Lintfort

Förderinformationen:

Gefördert durch:



Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung unter dem Förderkennzeichen 03K09375 mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist ein Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen."

Aus Gründen der Lesbarkeit wird auf die gendersensible bzw. geschlechtsneutrale Differenzierung, z. B. Bewohner/innen, Klimaschutzmanager/in verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	9
Tabellenverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	15
1 Zielsetzung und Ausgangslage	17
1.1 Zielsetzung	17
1.2 Ausgangslage	17
2 Bestandsaufnahme und Treibhausgas-Bilanz	20
2.1 Bestandsaufnahme, Mängelanalyse und Maßnahmen	20
2.1.1 Stadtstruktur und Modal-Split	20
2.1.2 Ein- und Auspendler	23
2.1.2.1 Maßnahmen im Radverkehr mit den Nachbarorten	24
2.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr und Mobilstationen	27
2.1.3.1 Ausgangslage und Mängel	27
2.1.3.1.1 Tarifstruktur	28
2.1.3.1.2 Erschließungswirkung	30
2.1.3.2 Maßnahmen	32
2.1.3.2.1 Maßnahme: Neue Stadtlinie	32
2.1.3.2.2 Maßnahme: Mobilstationen	33
2.1.3.2.3 Maßnahme: Verkehrsangebot in der Nebenverkehrszeit (Abend, Wochenende)	34
2.1.4 Fußverkehr	35
2.1.4.1 Ausgangslage	35
2.1.4.2 Mängel	35
2.1.4.2.1 Bewuchs	35
2.1.4.2.2 Falsch parkende Autos	36
2.1.4.2.3 Keine oder unzureichende Gehwege	37
2.1.4.3 Maßnahmen zur Stärkung des Fußgängerverkehrs	38
2.1.5 Fahrradverkehr	39
2.1.5.1 Bestandsaufnahme	39
2.1.5.2 Mängel und daraus resultierender Maßnahmenbedarf	44
2.1.6 Elektromobilität	49

2.1.7	Sonstige Angebote	52
2.2	Energie- und Treibhausgas-Bilanz für den Verkehrssektor in Kamp-Lintfort	53
3	Soziodemografie und Zielgruppen	61
3.1	Zielgruppe Kinder und Jugendliche	65
3.2	Zielgruppe Erwerbstätige zwischen 18 und 70 Jahren	66
3.3	Zielgruppe Senioren	67
4	Verkehrsmittelwahl in Kamp-Lintfort	69
4.1	Schulzentrum Kamp-Lintfort (Hermann-Gmeiner-Berufskolleg, Unesco Gesamtschule, Georg-Forster-Gymnasium, Kindergarten Zwergenland)	69
4.1.1	Verkehrsaufkommen, Modal Split	69
4.1.2	Nutzung der "Unterführung"	70
4.2	Zentrum (ZOB „Neues Rathaus“, Fußgängerzone, Nähe zu Rathaus und Hochschule Rhein-Waal)	72
4.3	Anzahl abgestellter Fahrräder	72
4.4	Knotenpunktzählungen	73
4.4.1	B 510 / Schanzstraße / Wiesenbruchstraße (Anbindung Wohngebiet Niersenbruch an das Stadtzentrum, auch Schülerverkehr zur Grundschule Niersenbruch und zum Schulzentrum)	73
4.4.2	B 510 / Saalhoffer Straße / Prinzenstraße (Radverkehr Richtung Nachbarkommune Rheinberg, untergeordnete Bedeutung im lokalen Radverkehr, wichtige regionale Hauptverkehrsstraßen)	75
5	Potenzialanalyse und Bewertung der Ausgangssituation	76
5.1	Technische und räumliche Potenziale	76
5.1.1	Vermeidung von Pkw-Fahrten durch Verlagerung auf andere Verkehrsträger	76
5.1.1	Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes von Pkw durch alternative Antriebe	76
5.1.2	Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes durch zunehmende Nutzung des Fahrrades bzw. des Pedelecs	78
5.1.3	Elektrifizierung des Fahrrades öffnet neue Möglichkeiten des Fahrraddesigns	79
5.1.4	Busse und Bahnen (ÖPNV) besitzen Potenzial zur Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes	80
5.1.5	Fahrrad- oder e-Scooter-Verleihsysteme	80
5.2	Treibhausgas-Minderungspotenziale im Verkehrssektor	81
6	Kommunalpolitische Zielsetzung	84
7	Akteursbeteiligung	86

7.1	Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe	86
7.2	Workshopreihe	86
7.3	Interviews	90
7.3.1	Straßen.NRW Niederlassung Wesel, Herr Hartjes, Abteilung Signalanlagen	90
7.3.2	Wasserstoffmobilität (Veranstaltung 02.12.2019)	92
7.3.3	eScooter Verleih TIER, Frau Mühlfenzl	93
7.4	Ausschüsse	93
8	Projektempfehlungen	94
8.1	Konzeptionelle Grundlagen und wichtige Projekte	94
8.2	Maßnahmenempfehlungen	96
8.3	Übersicht zum Maßnahmenprogramm	97
8.4	Maßnahmenprogramm	98
8.4.1	Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen	98
8.4.2	Maßnahmen im kommunalen Umfeld	122
8.4.3	Rad- und Fußverkehr	140
8.4.4	Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV	154
8.5	Ergebnisse	166
9	Kommunikationskonzept	168
10	Controllingkonzept	173
10.1	Gesamtstädtisches Controlling	173
10.2	Mobilitätsbericht	174
10.3	Projektbezogenes Controlling	174
11	Verstetigungsstrategie	178
12	Zusammenfassung und Ausblick	179
13	Quellenverzeichnis	180

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage der Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Stadtentwicklungsplan 2020)	18
Abbildung 2	Lage der Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Stadt Kamp-Lintfort)	19
Abbildung 3	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge (Quelle: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, RVR 2019)	21
Abbildung 4	Modal Split in unterschiedlichen Räumen des Regionalverband Ruhr (Quelle: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, RVR 2019)	22
Abbildung 5	Maßnahmenübersicht überörtlicher Radverkehr	26
Abbildung 6	ÖPNV-Bestandsnetz in Kamp-Lintfort (Quelle: VRR, Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel)	30
Abbildung 7	ÖPNV-Bestandsnetz in Kamp-Lintfort (Quelle: VRR, NVP Kreis Wesel)	31
Abbildung 8	Möglicher Verlauf einer Stadtlinie für Kamp-Lintfort (Quelle der Kartengrundlage: Openstreetmap)	32
Abbildung 9	Geplante Standorte für Mobilstationen (Mobilitätskonzept Kreis Wesel)	34
Abbildung 10	Beispiel für Einwachsungen (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	36
Abbildung 11	Beispiele für unzureichende Gehwegbreite (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	36
Abbildung 12	Falschparker an typischen Stellen in Kamp-Lintfort (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	37
Abbildung 13	Seltene Beispiele fehlender oder nicht nutzbarer Gehwege in Kamp-Lintfort (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	37
Abbildung 14	Beispiele für Hinweise auf möglichen Handlungsbedarf (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	39
Abbildung 15	Klassifikation der Radwege (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	40
Abbildung 16	Beispiel für einen getrennten Fuß- und Radweg (Zeichen 241 StVO) (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	41
Abbildung 17	Getrennter Fuß- und Radweg entlang der Friedrichstraße (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	42

Abbildung 18	Selbständig geführte Fuß- und Radwege (Quelle: Openstreetmap; BSV Rödel und Pachan GbR)	43
Abbildung 19	Führung radfahrender Linkseinbieger nur unter Nutzung der „falschen“ Straßenseite möglich (alle Knotenpunkte an der Friedrich-Heinrich-Allee) (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	44
Abbildung 20	Gestfeldstraße (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	46
Abbildung 21	Maßnahmenvorschlag Fahrradstraße Stephanstraße (Quelle: eigene Darstellung)	46
Abbildung 22	Problematisch parkende PKW (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	47
Abbildung 23	Ungesicherte Fahrradabstellmöglichkeit an Mehrfamilienhaus (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	48
Abbildung 24	Gesicherte Fahrradabstellanlage (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	48
Abbildung 25	Zulassungszahlen E-Autos (Quelle: BSV Rödel & Pachan auf Basis der monatlichen Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes)	49
Abbildung 26	Laden eines Elektroautos an vorhandener Infrastruktur (Doppelnutzung Straßenlaterne / Ladesäule) (Quelle: ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH)	52
Abbildung 27	Carsharing der NIAG und FORD Carsharing (Quelle: NIAG)	53
Abbildung 28	Für Kamp-Lintfort relevante Emissionsfaktoren für das Jahr 2017 (Quelle: Gertec nach Daten aus ECOSPEED Regionsmart)	54
Abbildung 29	Gesamtstädtische THG-Emissionen 2017 (277 Tsd. Tonnen CO ₂ eq/a) – differenziert nach Sektoren)	55
Abbildung 30	THG-Emissionen im Verkehrssektor – differenziert nach Fahrzeugkategorien	56
Abbildung 31	THG-Emissionen im Verkehrssektor – differenziert nach Straßenkategorien	57
Abbildung 32	THG-Emissionen im Verkehrssektor – differenziert nach Energieträgern	58
Abbildung 33	Altersverteilung im Jahr 2019 (Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung)	61

Abbildung 34	Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Wochentagen und Altersgruppen (Quelle: Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2018): 50)	63
Abbildung 35	Modal-Split für die Stadt Kamp-Lintfort aus dem Jahr 2000 (Quelle: eigene Darstellung nach BVS et. al. 2001: 24)	64
Abbildung 36	Modal-Split für Deutschland im Jahr 2002 (Wege) (Quelle: infas, DIW 2004: 62)	65
Abbildung 37	Hauptverkehrsmittel der Altersgruppe U18 in Deutschland im Jahr 2017 (Quelle: Mobilität in Tabellen 2017, eigene Darstellung)	66
Abbildung 38	Hauptverkehrsmittel der Altergruppe 18 bis 69 Jahre in Deutschland im Jahr 2017 (Quelle: Mobilität in Tabellen 2017, eigene Darstellung)	67
Abbildung 39	Hauptverkehrsmittel der Altersgruppe Ü70 in Deutschland im Jahr 2017 (Quelle: Mobilität in Tabellen 2017, eigene Darstellung)	68
Abbildung 40	Schulzentrum, Zufahrt Moerser Straße - Unübersichtliche Szenen mit "drängelndem" Kfz-Verkehr - unproblematische Situation ohne Kfz-Verkehr	70
Abbildung 41	Verkehrsverstöße wie das Blockieren der Furt (hier stand der Wagen eine halbe Minute) sind unnötig und führen zusätzlich zu unsicheren Verkehrssituationen	71
Abbildung 42	Verteilung des Radverkehrs auf die verschiedenen Routen (7:30-8:30 Uhr). Die objektiv sichere Route durch die Unterführung (rechts) wird nur in 30% der Fahrten genutzt	71
Abbildung 43	Zählung des Radverkehrs an der Kreuzung Moerser Straße / Kolkschenstraße. In der Tabelle sind Werte eines regnerischen Novembertages abgebildet	72
Abbildung 44	Zählstelle B 510 / Schanzstraße / Wiesenbruchstraße	74
Abbildung 45	Pedelec-Nutzung	78
Abbildung 46	Nutzergruppen für Pedelec	79
Abbildung 47	Pedelecs für den Kinder- und Lastentransport, Transportrad für Dienste im Kurier-Express-Paket-Dienst (https://www.sueddeutsche.de/auto/fahrradtrends-2019-1.4376028-3), Transportrad für Dienste im Kurier-Express-Paket-Dienst (https://logistik-heute.de/news/urbane-logistik-ups-mikrodepot-ein-erfolg-14598.html)	79
Abbildung 48	Falträder zur Mitnahme im ÖPNV (www.brompton.de)	80
Abbildung 49	THG-Emissionen nach Trendszenario des BMU – übertragen auf die Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Gertec).	82

Abbildung 50	THG-Emissionen nach Klimaschutzscenario des BMU – übertragen auf die Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Gertec).	83
Abbildung 51	Vergleich Rad/PKW Stadt Düsseldorf	104
Abbildung 52	Stadt Kamp-Lintfort	112
Abbildung 53	Engstelle an der Prinzenstraße Nicht einsehbare Grundstückszufahrt (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	142
Abbildung 54	Fehlende Radverkehrsanlagen im Bereich Stephanswäldchen.	142
Abbildung 55	Radverkehrsverbindung von A (Elsterstraße) und B (Niersenbruchstraße) zur Schanzstraße (Quelle: https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/)	143
Abbildung 56	Radverkehrsanlagen Feldstraße (Quelle: https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/)	143
Abbildung 57	Schlecht befahrbare Bordabsenkung, defekte Fahrbahn (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)	144
Abbildung 58	Zeit- und Kostenplan	167
Abbildung 59	Organigramm der Stadt Kamp-Lintfort	169

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Stadtteile Kamp-Lintforts und Einwohnerzahlen	20
Tabelle 2	Modal Split im Jahr 1999 (Quelle: VEP Kamp-Lintfort 1999)	22
Tabelle 3	Einpendler- und Auspendlerstrukturen in Kamp-Lintfort (Quelle www.it.nrw.de).	23
Tabelle 4	Entfernung zum Arbeitsplatz für Kamp-Lintforter Auspendler (Quelle www.it.nrw.de ; eigene Berechnungen)	24
Tabelle 5	Beispiel für die relativ hohen Preise im ÖPNV auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet	29
Tabelle 6	Emissionen pro Energieträger und Fahrzeugtyp (ECOSpeed Region)	60
Tabelle 7	Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrszählung "Schulzentrum" für die Zeit der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden	70
Tabelle 8	Geparkte Pkw, abgestellte Fahrräder - teilweise im Vergleich - an einem trockenen Novembertag	73
Tabelle 9	Vergleich Fahrrad / Pkw in Bezug auf den in das Niersenbruch ein- und ausfahrenden Verkehr	74
Tabelle 10	Radverkehr am gesamten Knotenpunkt (alle Richtungen am Zähltag 14.11.2019)	75
Tabelle 11	Eckdaten und Beispiel zum CO ₂ -Ausstoß (Quelle: eigene Berechnungen BVS Rödel und Pachan)	76
Tabelle 12	Werte vom Renault Zoe	77
Tabelle 13	Vergleich Antriebstechnologie und Energieverbrauch und CO ₂ -Ausstoß	77
Tabelle 14	Zeitplanung des Controllings (Beispiel)	174

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
AC	Wechselstrom
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AEZ	Abfallentsorgungszentrum
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW
B+R	Bike and Ride
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BISKO	Bilanzierungs-Systematik Kommunal
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
bzw.	beziehungsweise
CH ₄	Methan
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CO ₂ eq	CO ₂ -Äquivalente
d.h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn
DC	Gleichstrom
DIN	Deutsches Institut für Normung
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
FöRi-MM	Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements
ggf.	Gegebenenfalls
GHD	Gewerbe/Handel/Dienstleistung
GWh	Gigawattstunde
HPC	High Power Charging
IHK	Industrie- und Handelskammer
IKSK	Integriertes Klimaschutzkonzept
inkl.	Inklusive
IT.NRW	Information und Technik Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer je Stunde
kW	Kilowatt
kWh	Kilowattstunde

LCA	Life-Cycle-Assessment (Analyse der Umweltwirkungen von Produkten während des gesamten Lebensweges – Ökobilanz)
Lkw	Lastkraftwagen
lt.	laut
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWh	Megawattstunde
n.q.	nicht quantifizierbar
N ₂ O	Distickstoffmonoxid
NGO	Non-governmental-Organization
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWSIB	Nordrhein-westfälischen Straßeninformationsbank
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a	per annum
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
s.a.	siehe auch
s.o.	siehe oben
SMM	schulisches Mobilitätsmanagement
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
t	Tonne
THG	Treibhausgas
Tsd.	Tausend
tw.	teilweise
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
u.v.m.	und vieles mehr
UN	United Nations (Vereinte Nationen)
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VW	Volkswagen
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

1 Zielsetzung und Ausgangslage

1.1 Zielsetzung

Die Stadt Kamp-Lintfort hat im Jahr 2016 ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt. Die hierbei durchgeführten Analysen machten deutlich, dass der Sektor Mobilität ein zentrales Handlungsfeld für die Stadt Kamp-Lintfort ist, um effektiv Treibhausgasemissionen einzusparen und gleichzeitig einen Beitrag zu einer lebenswerten Stadt zu leisten. Der Verkehrssektor ist aktuell für 30 % der Gesamtemissionen der Stadt Kamp-Lintfort verantwortlich (2017).

Im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzeptes wurden für das Handlungsfeld Mobilität mehrere Maßnahmenvorschläge erarbeitet und mit den Akteuren abgestimmt. Einige dieser Maßnahmen konnten bereits umgesetzt werden, einige Maßnahmen wurden im Rahmen des Konzeptes erneut aufgegriffen und einige Maßnahmen sind aufgrund geänderter Rahmenbedingungen nicht mehr weiterzuverfolgen.

Mit dem vorliegenden Klimaschutzteilkonzept Mobilität wird nicht nur eine vertiefte Analyse der Ist-Situation und der Potenziale im Segment der umweltfreundlichen Nahmobilität innerhalb der Stadtgrenzen Kamp-Lintforts erstellt, sondern auch ein aktuelles und breites Maßnahmenportfolio erarbeitet, das die strategische Arbeitsgrundlage für die Verwaltung für die nächsten 10 bis 15 Jahre liefert. Der Fokus liegt dabei auf Umsetzbarkeit von Projekten. Darüber hinaus werden Empfehlungen ausgesprochen, die über die aktuellen finanziellen und personellen Möglichkeiten hinausgehen, jedoch langfristig von strategischer Bedeutung sind.

Im Mittelpunkt stehen dabei die Minderung der Treibhausgasemissionen und die Förderung einer höheren Lebensqualität vor Ort.

Von großer Bedeutung bei der Erarbeitung des Konzeptes waren folgende strategische Leitlinien:

- Optimierung des kommunalen Fuhrparks und der Mitarbeitermobilität
- Entwicklung multimodaler Mobilitätsangebote
- Schaffung zielgruppengerechter Angebote für Bürger und Unternehmen in Kamp-Lintfort
- Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Stärkung emissionsfreier Antriebe/ alternativer Antriebstechniken (E-Mobilität, H2-Mobilität, etc.)

1.2 Ausgangslage

Die Stadt Kamp-Lintfort liegt im Kreis Wesel am Niederrhein. Kamp-Lintfort gehört als eine von 53 Kommunen zur Metropole Ruhr und bildet mit anderen Kommunen im Kreis Wesel die westliche Grenze des Ruhrgebietes. Damit gehört sie einerseits zum Verdichtungsraum Ruhrgebiet, andererseits sind Stadtteile ländlich geprägt mit entsprechend unterschiedlichen Qualitäten und Anforderungen im Sektor Mobilität.

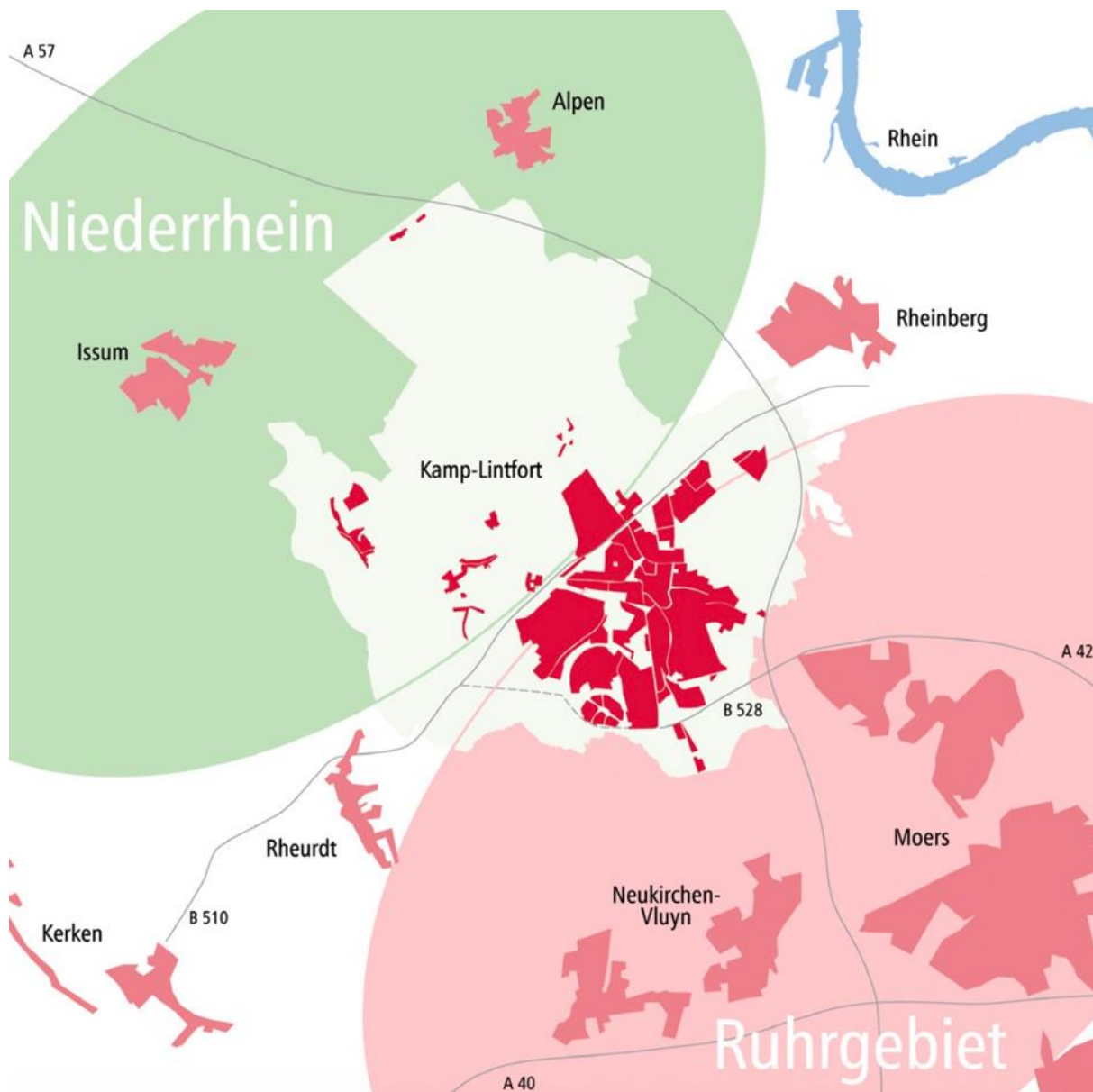


Abbildung 1 Lage der Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Stadtentwicklungsplan 2020)

Die mittlere kreisangehörige Stadt ist umgeben von den Nachbarkommunen Alpen, Rheinberg, Moers, Neukirchen-Vluyn, Issum und Rheurdt. Über die Autobahnen 40, A 42, A 57 ist Kamp-Lintfort gut an die Großstadt Duisburg ebenso wie die Niederlande angebunden.



Abbildung 2 Lage der Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Stadt Kamp-Lintfort)

In der Stadt Kamp-Lintfort lebten Ende des Jahres 2018 ca. 37.391 Einwohner, die sich auf 10 Stadtteile verteilen.

Während in der Vergangenheit der Steinkohlenbergbau die Stadt und die lokale Wirtschaft geprägt hat, konnte sich die Stadt zwischenzeitlich zu einem Technologie-, Logistik- und Hochschulstandort wandeln. Ein weiterer Impuls wird von der Landesgartenschau 2020 erwartet.

2 Bestandsaufnahme und Treibhausgas-Bilanz

2.1 Bestandsaufnahme, Mängelanalyse und Maßnahmen

2.1.1 Stadtstruktur und Modal-Split

Kamp-Lintfort ist eine relativ junge Stadt. Ihre Entwicklung hängt stark mit dem Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts, beginnenden mit dem Steinkohlenbergbau auf der Schachanlage Friedrich-Heinrich, zusammen. Ein Jahrhundert lang trug diese Rohstoffgewinnung zum Wachstum und zur Entwicklung der Stadt bei, ehe die mittlerweile als Bergwerk West bezeichnete Schachanlage im Jahre 2012, als Folge eines politischen Beschlusses, ihren Betrieb einstellen musste.

Kamp-Lintfort hat dank einer größeren Anzahl Gewerbegebiete (Technologiepark Diepraam; Gewerbegebiete Nord-Kamperbruch, Nord-Rossenray, Nord, Süd, Ost), dem Abfallentsorgungszentrum und der Umnutzung eines ehemaligen Kohlelagerplatzes zum Logport IV den damit verbundenen Arbeitsplatzverlust relativ gut auffangen können. Der Strukturwandel gelang auch durch die Ansiedlung der Hochschule Rhein-Waal mit bis zu 2.000 Studierenden am Standort Kamp-Lintfort.

Kamp-Lintfort liegt am westlichen Rand des Ballungsraums „Metropole Ruhr“. Die mittelgroße Stadt hat 38.000 Einwohner und ist nach Westen, Norden und Süden hin eher ländlich strukturiert. Die Hauptsiedlungsbereiche liegen im östlichen Teil der Stadt, wo Kamp-Lintfort auch an die Bundesautobahnen A 57 (Köln-Nimwegen) und die A 42 (Kamp-Lintfort – Dortmund) angebunden ist.

Die circa 38.000 Einwohner verteilen sich auf zehn Stadtteile:

Stadtteile	Bevölkerung 2019
Stadtkern	5.473
Niersenbruch	3.585
Rossenray	4.007
Lintfort	8.557
Gestfeld	4.352
Geisbruch	8.850
Dachsbruch	459
Kamp	1.125
Hoerstgen	1.087
Saalhoff	1.084

Tabelle 1 Stadtteile Kamp-Lintforts und Einwohnerzahlen

Die Stadtteile Lintfort, Gestfeld und Geisbruch liegen auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Lintfort, während Dachsbruch und Kamp auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Kamp liegen. Die Stadtteile Stadtkern und Niersenbruch liegen auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Kam-

perbruch. Das Gebiet von Rossenray, Hoerstgen und Saalhoff entspricht weitgehend dem der gleichnamigen Altgemeinden.

90% der Bevölkerung wohnen maximal zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Dieser relativ kompakt bebaute Hauptsiedlungsbereich umfasst mit 13,5 km² rund 21% des 63,14 km² großen Stadtgebietes von Kamp-Lintfort.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl, die für das Gebiet des Regionalverbandes Ruhr (Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, Entwurf 08/2019) empirisch ermittelt wurde, so ist festzustellen, dass angesichts der Entfernungsverhältnisse in Kamp-Lintfort große Potenziale für den Fußgänger- und Radverkehr bestehen.

Gerade im Entfernungsbereich, innerhalb dessen 90% der Kamp-Lintforter Bevölkerung leben, besteht ein großes Potenzial für den Radverkehr. Diese Potenziale sind durch eine auf den Radverkehr bezogene Planung eher mobilisierbar als bei einer einseitig autoorientierten Planung. Es zeigt sich auch, dass sich in diesem Bereich (bis zwei Kilometer Entfernung zum Zentrum) öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)-Potenziale schwerer erschließen lassen als bei Entfernungen ab zwei Kilometern.

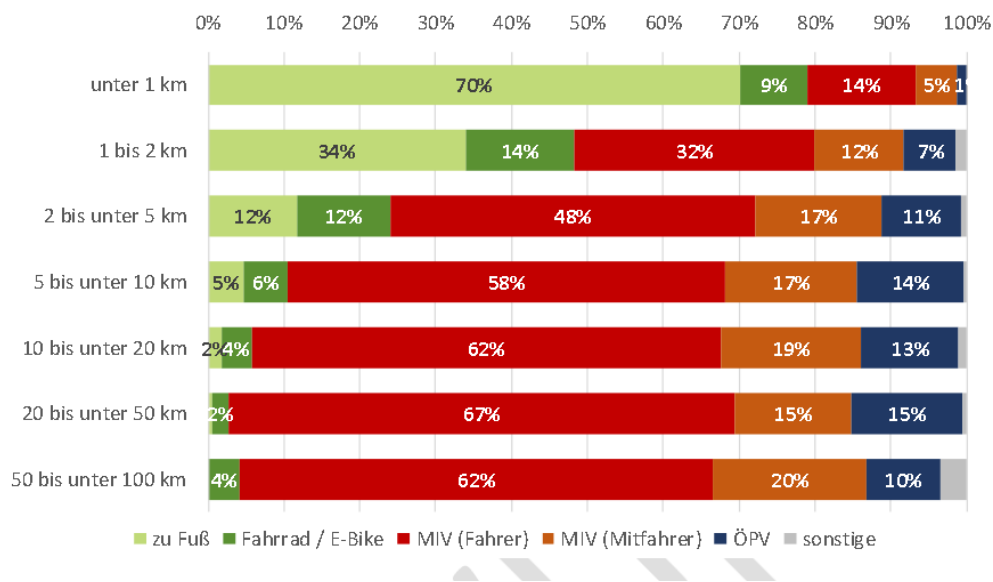


Abbildung 3 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge (Quelle: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, RVR 2019)

Die Abbildung zeigt, dass auch für kurze Wege zwischen einem und fünf Kilometern das Auto das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel ist. Hier liegen Umstiegspotenziale auf Kohlenstoffdioxid (CO₂)-sparende Verkehrsmittel. Einen Überblick über den Modal-Split in der Metropole Ruhr, in den kreisfreien Städten und den Kreisen zeigt ebenfalls die hohe Bedeutung des PKW-Verkehrs.

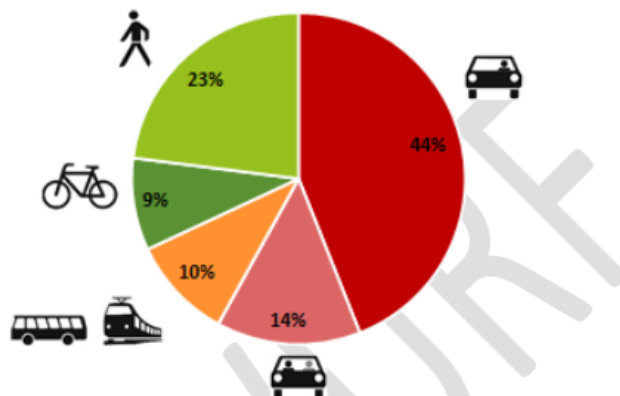


Abbildung 4 Modal Split in unterschiedlichen Räumen des Regionalverband Ruhr (Quelle: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, RVR 2019)

Kamp-Lintfort (Verkehrsentwicklungsplan 1999)

Die letzte Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten wurde in Kamp-Lintfort 1999 durchgeführt. Der Modal Split stellt sich wie folgt dar:

Verkehrsmittel	Modal Split
Fuß	19%
Rad	12%
MIV	64%
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5%

Tabelle 2 Modal Split im Jahr 1999 (Quelle: VEP Kamp-Lintfort 1999)

Erkennbar sind ein vergleichsweise niedriger Anteil im ÖPNV und ein erhöhter Anteil im MIV. Dieses Ergebnis kann zum Teil mit der fehlenden Bahnanbindung erklärt werden. Im Jahr der Haushaltsbefragung gab es noch keine Schnellverbindung im Busverkehr und der Kreis Wesel war noch nicht Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Der Radverkehrsanteil lag 1999 etwa auf dem für die Kreise der Metropole Ruhr heute üblichen Niveau. Es ist davon auszugehen, dass dieser Anteil mindestens gehalten werden konnte, da die Stadt Kamp-Lintfort auch in Folge des damaligen VEP eine Reihe von Maßnahmen im Radverkehr umgesetzt hat.

2.1.2 Ein- und Auspendler

Berufspendler

In der Kategorie Berufspendler herrscht eine sehr präzise Kenntnis über die Anzahl und Herkunft bzw. Ziel der pendelnden Menschen.

Einpendler aus...	Anzahl	Auspendler nach...	Anzahl
Moers	1403	Moers	2918
Duisburg	896	Duisburg	1814
Rheinberg	864	Krefeld	821
Neukirchen-Vluyn	483	Rheinberg	803
Issum	273	Düsseldorf	616
Alpen	256	Neukirchen-Vluyn	558
Geldern	251	Essen	388
Krefeld	247	Geldern	298
Rheurdt	183	Alpen	276
Wesel	183	Wesel	251
Xanten	165	Oberhausen	205
Gelsenkirchen	139	Issum	173
Oberhausen	138	Mülheim/Ruhr	171
Essen	133	Kempen	165
Kerken	115	Bottrop	128
sonstige	2516	sonstige	2818
insgesamt	12599	insgesamt	12403

Tabelle 3 Einpendler- und Auspendlerstrukturen in Kamp-Lintfort (Quelle www.it.nrw.de).

Beim Wegezweck Arbeit sind hinsichtlich der Anzahl der Ein- und Auspendler die Nachbarstädte Moers, Rheinberg und Neukirchen-Vluyn sowie das nächstgelegene Oberzentrum Duisburg dominierende Quellen und Ziele. Die Anzahl der innerhalb Kamp-Lintforts arbeitenden Bevölkerung ist zu diesen Zahlen ins Verhältnis zu setzen. Innerhalb Kamp-Lintforts haben ca. 4.500 Personen ihren Arbeitsplatz. Für rund ein Viertel der arbeitenden Bevölkerung besteht folglich grundsätzlich auch die Möglichkeit, dank relativ kurzer Entfernungen den Arbeitsplatz klimaschonend zu erreichen.

Für Auspendler sind dank der technischen Entwicklung auch Ziele außerhalb Kamp-Lintforts mit dem Fahrrad zu erreichen. Mit dem Pedelec sind größere Entfernungen leichter zu überwinden, da sie den Fahrer entlasten und die Fahrt auch hinsichtlich der Einflussfaktoren Gegenwind und Steigungen angenehmer machen.

Zielort	Auspendler	Entfernung ¹⁾
Moers	2918	9,8
Duisburg	1814	17,1
Krefeld	821	19,4
Rheinberg	803	7,7
Düsseldorf	616	37,1
Neukirchen-Vluyn	558	8,3
Essen	388	35,7
Geldern	298	14,6
Alpen	276	9,3
Wesel	251	17,7
Oberhausen	205	22,7
Issum	173	6
Mülheim	171	27,3
Kempen	165	16,3
Bottrop	128	28,4
sonstige	2818	

1) Näherungswert der Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten von Arbeits- und Wohnort

Tabelle 4 Entfernung zum Arbeitsplatz für Kamp-Lintforter Auspendler (Quelle www.it.nrw.de; eigene Berechnungen)

Unterhalb von zehn Kilometern liegen die Pendlerorte Moers, Rheinberg, Neukirchen-Vluyn, Alpen und Issum mit einem Gesamtpendleraufkommen von 4.728 Berufstätigen. Zusammen mit den Binnenpendlern wohnt also mehr als die Hälfte der Pendler in einem Entfernungsbereich der theoretisch ein Potenzial für den Fahrradverkehr darstellt. Dies macht deutlich, dass die Radverkehrsnetze auch in die Nachbarorte in einer Mängelanalyse betrachtet werden müssen.

Die Betrachtung des Berufsverkehrs spiegelt nur die Bedeutung eines Verkehrszweckes. Die interkommunalen Verflechtungen im Dienstleistungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr spielen auch im Nachbarortsverkehr eine zunehmende Rolle. Abzuleiten aus der Bedeutung der Nachbarortsverkehrs ergibt sich ein reicher Maßnahmenkatalog in diesem Gebiet.

2.1.2.1 Maßnahmen im Radverkehr mit den Nachbarorten

Im Nachbarortsverkehr wäre eine Beschränkung auf die vorhandenen Hauptrouten („Radverkehrsnetz NRW“) unzureichend. Die Verbindungen zwischen dem ausgedehnten Kamp-Lintforter Stadtgebiet mit den teils auch flächenintensiven und polyzentrischen Nachbarstädten würde der Fragestellung nicht gerecht.

Für alle nachfolgend dargestellten Mängel und Maßnahmenvorschläge gilt ein verstärkter Abstimmungsbedarf mit den Nachbarkommunen und / oder dem Straßenbaulastträger Straßen NRW.

Verbindungen in den Nachbarort Neukirchen-Vluyn (tw. auch Moers)

- Die Lintforter Straße (L 476) ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW. Der Radverkehr muss die vorhandenen Mehrzweckstreifen nutzen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100

km/h wären ein stärkeres Separationsprinzip als ein Breitstrich und eine attraktivere Gestaltung der Radverkehrsanlage zeitgemäß, wenn Radverkehr gefördert werden soll.

- Auf der „Geldernsche Straße“ (L 474) muss der Radverkehr die vorhandenen Mehrzweckstreifen nutzen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wären ein stärkeres Separationsprinzip als ein Breitstrich und eine attraktivere Gestaltung der Radverkehrsanlage zeitgemäß, wenn Radverkehr gefördert werden soll.
- Die Lücke im Radverkehrsnetz entlang der L 491 zwischen Feldstraße und Rayen ist angesichts zulässiger Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h als Mangel zu benennen.
- Vor dem Hintergrund der potenziell zunehmenden Verkehrsbedeutung durch die geplante B 528n nimmt die Gefährdung am Knoten Feldstraße / Eyller Straße zu. Es sind folgende Maßnahme zu prüfen: Halt, Vorfahrt gewähren, Roteinfärbung Furt, Beleuchtung.
- Aus dem Bereich Hoerstgen besteht mit der Verbindung Molkereistraße – Eugeniastraße - Gerade Straße eine attraktive Verbindung Richtung Neukirchen-Vluyn, Rheurdt und Moers über Wirtschaftswege. Diese Verbindung wird auch vom Kfz-Verkehr als kurze Verbindung genutzt, obwohl eigentlich nur Anliegerverkehr zulässig ist. Um den „Schleichverkehr“ und Gefährdungen für Radverkehr und Anwohner zu reduzieren, wird angeregt geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu prüfen. Nach niederländischem Vorbild stellt eine Tempo-60-Zone, angereichert mit Tempo 30-Abschnitten an Streusiedlungsbereichen ohne Gehwege einen möglichen Lösungsansatz dar.
- Die Umsetzung beider Regelungen ist straßenverkehrsrechtlich nicht vorgesehen. Die Realisierung wäre ein Versuch, der vom Verkehrsministerium genehmigt werden müsste.
- Entlang der Route Kamp-Lintfort – Moers über Eyller Berg / Rayen / Hülsdonk fehlt an der L 474 im Bereich der Zufahrt Halde Norddeutschland in Fahrtrichtung Rayen eine Radverkehrsanlage. Angesichts der Lage des Streckenabschnittes ist an der „freien Strecke“ mit hohem Geschwindigkeitsniveau und hohem Verkehrsaufkommen diese Lücke dringend zu beseitigen.
- Die Radverkehrsverbindung über die Norddeutschlandstraße und die Halde Norddeutschland stellt mit der Führung des Radverkehrs über das LaGa-Gelände (nach der LaGa 2020) eine attraktive Alternativroute entlang der L 476 dar. Im Bereich der Halde Norddeutschland besteht mangels sozialer Kontrolle (keine Bewohner, kein Kfz-Verkehr) ein Angstbereich. Es ist zu prüfen, ob hier Beleuchtungseinrichtungen, Polizeipräsenz und Videoüberwachung möglich sind. Auf der Relation ist als Prüfpunkt außerdem die unklare Führung des Radverkehrs im Bereich des Knotenpunktes Norddeutschlandstraße / Kattenstraße zu benennen.

Verbindungen in die Nachbarorte Rheurdt, Aldekerk, Issum

- Für die Verbindung zwischen der Ferdinantenstraße und der B 510 könnte durch den Bau eines kurzen Fuß- und Radweges (ca. 35 Meter) am nördlichen Straßenrand der Feldstraße eine wichtige Lücke in Fahrtrichtung stadtauswärts geschlossen werden. Hier muss zurzeit die Feldstraße an einer unübersichtlichen Stelle überquert werden.
- Im gleichen Zuge ist die Lücke zwischen B 510 und Alte Rheurdtter Straße zu schließen (Verbindung in den Raum Issum-Sevelen über die Mühlenstraße und Eugeniastraße).
- Die örtlich und regional bedeutende Anschlussstrecke aus / in den Siedlungsschwerpunkt „Geisbruch / Monterkamp“ über die Ferdinantenstraße zur Feldstraße ist in einem sehr schlechten Zustand. Diese Verbindung hat neben dem Nachbarortsverkehr große Relevanz, wegen des innerörtlichen Aufkommensschwerpunktes Friedhof sowie des regionalen Ziels Krankenhaus St. Bernhard. Hier ist eine Sanierung dringend zu prüfen. Auch eine Beleuchtung der Strecke wäre zu prüfen, da

hier auch nach Einbruch der Dunkelheit stichprobenhaft ein reges Verkehrsaufkommen festzustellen war.

In Kombination mit dem o.g. Lückenschluss zwischen Ferdinantenstraße und B 510 sollte auch daran gearbeitet werden, dass der landwirtschaftliche Verkehr eine Zufahrt zum Flurstück über die Feldstraße erhält, damit dieser von der Ferdinantenstraße ausgeschlossen werden kann.

Verbindungen in den Nachbarort Moers (weiter Richtung DU / RS1)

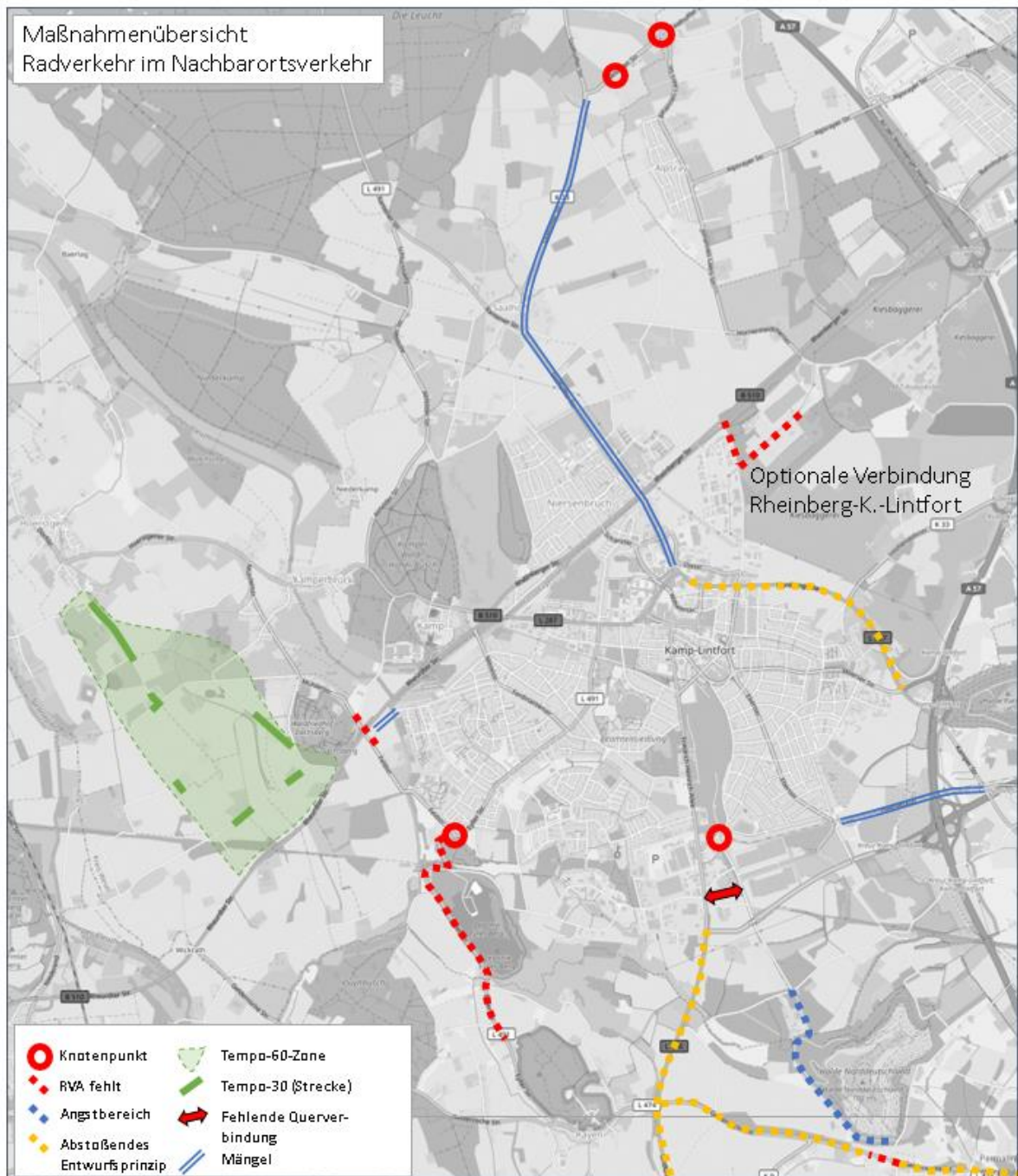


Abbildung 5 Maßnahmenübersicht überörtlicher Radverkehr

- Die Radverkehrsanlage entlang der Haarbeckstraße ist teilweise unzureichend, hinsichtlich Breite und Fahrbahnbelag. Maßnahmen sind zu prüfen.
- Auf der L 287 „Nordtangente“ muss der Radverkehr die vorhandenen Mehrzweckstreifen nutzen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wären ein stärkeres Separationsprinzip als auch ein Breitstrich und eine attraktivere Gestaltung der Radverkehrsanlage zeitgemäß, wenn Radverkehr gefördert werden soll.

Verbindungen in die Nachbarorte Alpen und Millingen (weiter Richtung Wesel über Ossenbergrheindeich)

- Der Zustand der Radverkehrsanlagen entlang der Prinzenstraße und Saalhoffer Straße ist hinsichtlich des Fahrbahnbelages in weiten Teilen schlecht. Er kann sogar zu Gefahren führen, wenn zum Beispiel massive Wurzelaufbrüche und Fahrbahnschäden nicht rechtzeitig erkannt werden. Entlang der Prinzenstraße ist ein schlechter Fahrbahnzustand, zum Teil sehr unübersichtliche Grundstückszufahrten und eine unstete Führung der Radverkehrsanlagen zu bemängeln.
- Entlang der Millinger Straße muss zwischen Saalhoffer Straße und Millingen zweimal die Straßenseite gewechselt werden, weil die Radverkehrsanlagen einseitig geführt werden. Es fehlen an beiden Wechsellpunkten Querungshilfen.

Im Nachbarortsverkehr aber auch bei den weiter entfernten Pendelorten ist der ÖPNV eine weitere Alternative zum Kfz, um Treibhausgase einzusparen. Hier kommt es auch auf eine wirksame Kombination der Verkehrsmittel Rad/ÖPNV, Kfz/ÖPNV – zum Beispiel durch Mobilitätsstationen – an.

Besonders der Korridor über den Rhein in den Raum Duisburg, Düsseldorf, Oberhausen, Mülheim und Bottrop ist mit 3.327 Berufstätigen aktuell von den Verkehrsstörungen durch die nur eingeschränkt nutzbare Rheinquerung im Zuge der A 40 betroffen. Diese Strecke wird vom SB 30 genutzt, was zu relativ unkalkulierbaren Fahrzeiten führt. Dies stellt Verkehrsbetriebe und Fahrgäste gleichermaßen vor große Schwierigkeiten. Mit der geplanten Bahnanbindung Kamp-Lintforts (Verkehrsangebot RE44) wird eine staufreie Alternative zur Verfügung stehen.

2.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr und Mobilstationen

2.1.3.1 Ausgangslage und Mängel

Das Angebot im öffentlichen Nahverkehr der Stadt Kamp-Lintfort ist nach den Maßstäben eines Kreises Wesel mit einer Mischung aus Ballungsrand-Struktur und ländlichem Raum als gut zu bezeichnen. Der aktuelle Nahverkehrsplan des Kreises konstatiert hier keine Lücken. Der Kreis Wesel ist als Aufgabenträger für die Gestaltung der Verkehre verantwortlich und regelt auch seine Finanzierung.

Durch eine Anbindung mit zwei Schnellbuslinien (SB 10 und SB 30) sowie der im 15 Minutenabstand gut getakteten Linie 911, ist Kamp-Lintfort in Richtung des Großraums Moers - Duisburg sehr gut angebunden. Des Weiteren verfügt Kamp-Lintfort mit der Linie 2 über eine im 30-Minuten-Takt verkehrende Stadtlinie. Weitere Linien verbinden Kamp-Lintfort mit der Region (Linie 1 Rheinberg/Wesel, Linie 7 Rheurdt/Neukirchen-Vluyn, Linie 39 Rheinberg-Alpsray/Alpen, Linie 76 Vluyn/Krefeld). Hinsichtlich der Reisezeiten als auch der Erschließungsqualität kann das Angebot grundsätzlich befriedigen, siehe auch Kapitel Erschließungswirkung.

Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel ermöglicht es Städten und Gemeinden eigenverantwortlich das ÖPNV Angebot zu erweitern, sofern dies auch mit der Übernahme der Finanzierung verbunden ist. Diesbezüglich hat die Stadt Kamp-Lintfort grundsätzlich die Möglichkeit ihr Angebot an klima-

freundlicher Mobilität für mittlere und größere Strecken erheblich zu verbessern. Nachfolgend sollen daher zum einen die Defizite aufgezeigt werden und zum anderen mögliche Lösungsansätze.

2.1.3.1.1 Tarifstruktur

Defizite weist aus Sicht einer Mittelstadt wie Kamp-Lintfort, in der intensive Beziehungen zu den Nachbarstädten bestehen, die Tarifstruktur im ÖPNV auf. Diese sind systembedingt und werden nachfolgend erläutert.

Kamp-Lintfort gehört, wie der gesamte Kreis Wesel, zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Hier gilt ein einheitlicher Tarif, der - und dies ist grundsätzlich zunächst einmal sehr positiv - zu einer gleichberechtigten Nutzung aller Bus und Bahnangebote mit einem einzigen Fahrschein berechtigt.

Probleme entstehen jedoch insbesondere durch die Zonierung der Preisstufen und die daraus resultierenden teilweise hohen Preise je Kilometer, insbesondere auf kurzen Strecken für Gelegenheitsnutzer. Die Kritik an der Situation ist ausdrücklich keine Kritik am Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sondern eine Bestandsaufnahme der bestehenden Situation. Zur Erläuterung sei gesagt, dass die Erarbeitung eines Tarifs stets zwischen den Polen „Übersichtlichkeit der Tarifstruktur“ auf der einen Seite und „gerechte und günstige Tarifierung für alle Nutzungsmöglichkeiten“ steht. Diese beiden Pole widersprechen einander, denn eine absolut gerechte Aufteilung für jeden denkbaren Fahrtenfall führt zu einem völlig unübersichtlichen Tarifangebot. Ein übersichtliches und einfaches Tarifangebot hingegen führt in bestimmten Bereichen stets zu massiven Ungerechtigkeiten zum Beispiel durch erhebliche Kostensprünge, wenn ein Fahrgast eine entscheidende Tarifgrenze überschreitet. Die aktuelle Lösung ist etwa in der Mitte der beiden hier dargestellten Pole angesiedelt und in der Theorie eine gute Lösung, vor allem vor dem Hintergrund der großräumigen Verbundstrukturen, der stetigen Arbeit an der Verbesserung des Tarifsystems und des ÖPNV-Angebots allgemein durch den VRR. Sie führt aber zu folgenden Nachteilen:

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

Kunden die gelegentlich oder häufiger den ÖPNV benutzen sind auf Einzelfahrscheine und Vierfahrentickets angewiesen, womit bereits Fahrten mit wenig mehr als einem Kilometer Länge über die Preisstufe A finanziert werden müssen und somit für eine Hin- und Rückfahrt je Person 5,60 Euro kosten.

Beispiel: Lessingstraße – Prinzenplatz, einfache Fahrt 2,3 km			
			4,6
		Hin und zurück	je km
Einzelticket	2,80 €	5,60 €	1,22 €
7-Tage-Ticket*	22,50 €	4,50 €	0,98 €
4er-Ticket	10,50 €	5,25 €	1,14 €
Ticket 1000 Abo*	61,95 €	3,10 €	0,67 €
* genutzt für fünf Fahrten/Woche, 20 Fahrten/Monat			

Tabelle 5 Beispiel für die relativ hohen Preise im ÖPNV auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet

Ein weiteres Beispiel, das die Problematik des aktuellen Tarifs verdeutlicht, ist der regionale Verkehr von Kamp-Lintfort beispielsweise nach Duisburg und nach Moers. In beide Städte gibt es ein etwa gleich hohes Verkehrsaufkommen an Pendlern, Einkäufern und im Freizeitverkehr. Für beide Fahrten gilt (Moers - Kamp-Lintfort = 2 Stadtgebiete, Duisburg - Kamp-Lintfort = 3 Stadtgebiete) derselbe Tarif, nämlich die Preisstufe B. Für eine Fahrt von Kamp-Lintfort nach Duisburg entsteht hier ein Preis, der zwar bei Verwendung von Einzel- oder Mehrfahrtenausweisen nicht mit dem Auto konkurrieren kann, mit Zeitkarten jedoch recht attraktiv ist. Exakt die gleichen Kosten entstehen jedoch bereits, wenn vom Zentrum der Stadt Kamp-Lintfort in das Zentrum der Stadt Moers gefahren wird. Auch hier gilt, dass eine Fahrt mit einer vierköpfigen Familie mit 28,10 Euro zu Buche schlägt und somit einen Kilometerpreis von circa 3,00 Euro erzeugt. Ein sparsames Kraftfahrzeug, welches für diesen Preis betankt wird, befördert die vierköpfige Familie problemlos mindestens bis nach Frankfurt am Main.

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

Der VRR arbeitet derzeit an einer verbundweiten Lösung mit elektronischen Chipkarten und einem Preissystem, welches sich beispielsweise an der tatsächlich zurückgelegten Entfernung orientieren und neben praktischen Vorteilen und besserer Tarifübersicht auch eine deutlich gerechtere Abrechnung der Leistung ermöglichen könnte. Dies wäre ein außerordentlich wichtiger Schritt. Übergangsweise sind Modelle denkbar, in denen bestimmte Nutzergruppen im Innerortsverkehr über Preisnachlässe motiviert werden könnten, den ÖPNV verstärkt zu nutzen. Die generelle Freigabe des ÖPNV für eine unentgeltliche Nutzung halten wir fachlich dagegen für einen falschen Ansatz der deutlich weniger zusätzliche Kunden bringen wird, als beispielsweise die Verbesserung der Qualität und der Quantität des Verkehrsangebotes. Diese Aussage lässt sich durch mehr als 20 Jahre Erhebungsarbeit im ÖPNV und die Befragung vieler tausend Kunden deutlich nachweisen und ist auch unter den übrigen Verkehrsexperten im Land kaum umstritten.

Eine gezielte Nachbesserung oder Änderung dagegen könnte positive Effekte nach sich ziehen, insbesondere vor dem Hintergrund der Nutzung der Linien innerhalb des Stadtgebietes von Kamp-Lintfort.

2.1.3.1.2 Erschließungswirkung

Das Verkehrsangebot in Kamp-Lintfort ist im folgenden Linienplan dargestellt.

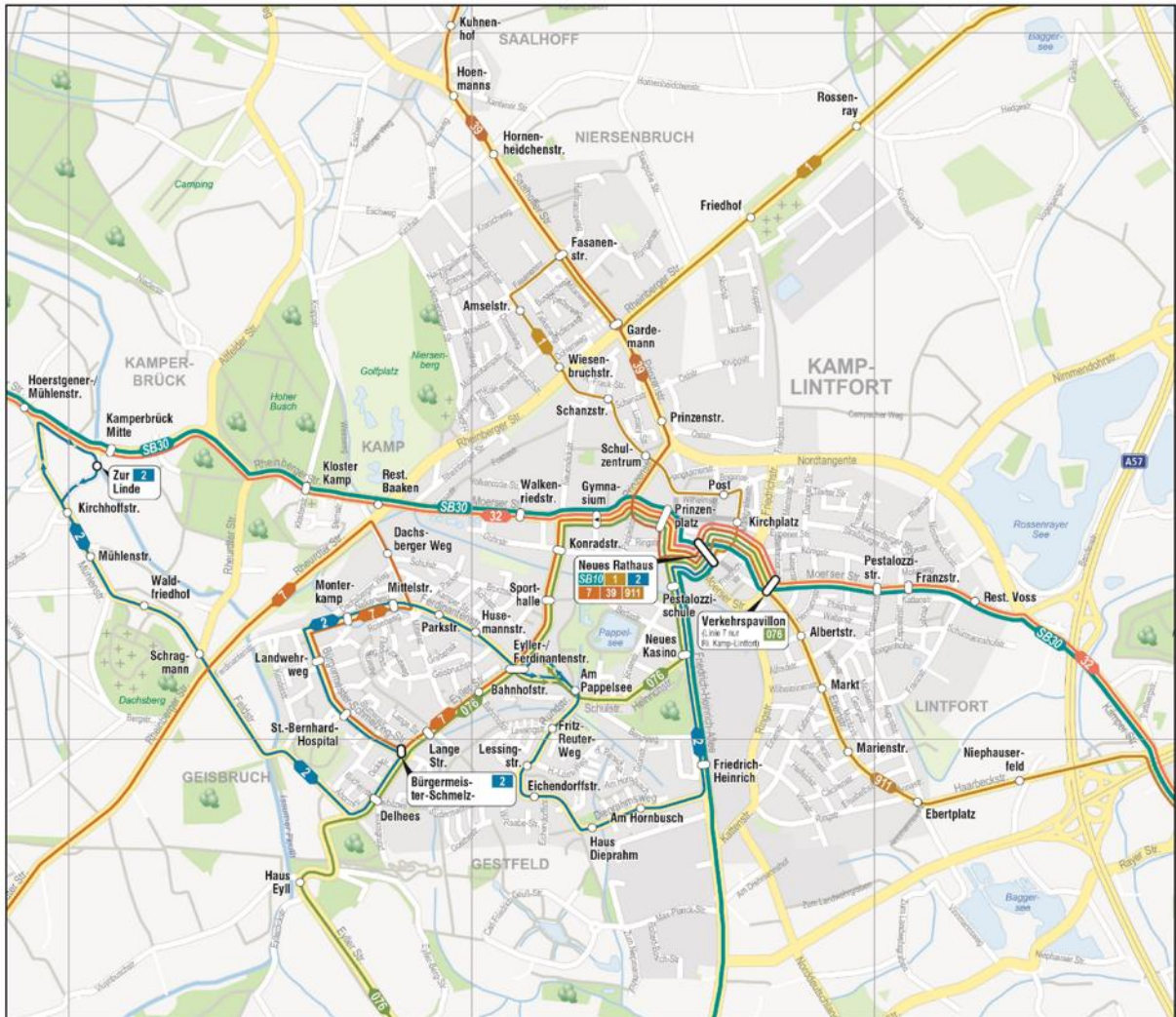


Abbildung 6 ÖPNV-Bestandsnetz in Kamp-Lintfort (Quelle: VRR, Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel)

Hervorzuheben ist das qualitativ hochwertige Angebot auf den Schnellbuslinien SB10 (Vluyn - Neukirchen - Moers - Duisburg) und SB30 (Moers – Duisburg), welche schnelle Verbindungen ermöglichen und seit Jahren erfolgreich Fahrgäste befördern. Die Linie 911 sorgt im 15-Minutentakt für zwar recht langsame, dafür aber häufige Verbindungen zwischen dem Zentrum von Kamp-Lintfort, der Altsiedlung und Moers (Repelen, Eick, Ufort, Zentrum, Scherpenberg), sowie Duisburg-Homburg und DU-Ruhrort. Auch bei dieser Linie ist die Qualität und die Fahrgastnachfrage hoch. Insbesondere bietet die Linie 911 auch ein weites Zeitfenster, das heißt die Linie wird auch früh morgens und in den Abendstunden, sowie am Wochenende in hoher Qualität betrieben. Die Linie 32 bindet wichtige Orte im Kreis Kleve, unter anderem mit dem Schienenstandort Geldern, an Kamp-Lintfort an. Die Linie 7 mit wenigen Fahrten bindet die Gemeinde Rheurdt an und wiederum Neukirchen-Vluyn und Moers. Über die Linie 1 wird im Stundentakt Rheinberg erreicht, wo Anschlüsse in Richtung Wesel bestehen. Die Linie 39 steht für einen Bedarfsverkehr in Richtung der Gemeinde Alpen.

Das deutlich schlechtere Verkehrsangebot in den Norden und Westen der Umgebung von Kamp-Lintfort ist den Fahrgastströmen und den Besiedlungsstrukturen geschuldet und im Grundsatz angemessen.

Die hohe Qualität der Verbindungen in den Raum Neukirchen-Vluyn, Moers – Duisburg, ist grundsätzlich ein gutes Verkehrsangebot, das durch die Eröffnung der Schienenstrecke ab 2022 zu einem ausgezeichneten Grundangebot führt. Im regionalen Verkehr ist zu konstatieren, dass es historisch bislang niemals eine Verbindung in Richtung Aldekerk gab, wo ein attraktiver Anschluss an den Schienenpersonenverkehr, unter anderem im Halbstundentakt nach Düsseldorf, möglich ist. Dieser Umstand wird durch ein neues Schnellbusangebot mit einem minimalen Fahrtenprogramm (drei Fahrtenpaare täglich) nun erstmalig ergänzt und auf seine Nutzungsquote hin überprüft. Ein direktes Verkehrsangebot nach Wesel, wie es früher bereits existierte, wäre ebenfalls wünschenswert. Im Großen und Ganzen wäre der regionale - das heißt Stadtgrenzen überschreitende - Verkehr aber zufriedenstellend abgedeckt.

Die größeren Potenziale liegen im Ortsverkehr der Stadt Kamp-Lintfort und hier insbesondere in einigen Erschließungslücken, in denen heute kein ÖPNV-Angebot in unmittelbarer Nähe existiert. Die Problemlagen sind zum Teil fahrdynamischer Natur und können nur zufriedenstellend erschlossen werden, wenn Fahrzeuge eingesetzt werden, die eine geringere Länge aufweise, als der Standardlinienbus mit 12m. Die nachfolgenden sogenannten Isochronenpläne geben die Erschließungswirkung des ÖPNV im Kamp-Lintfort wieder.

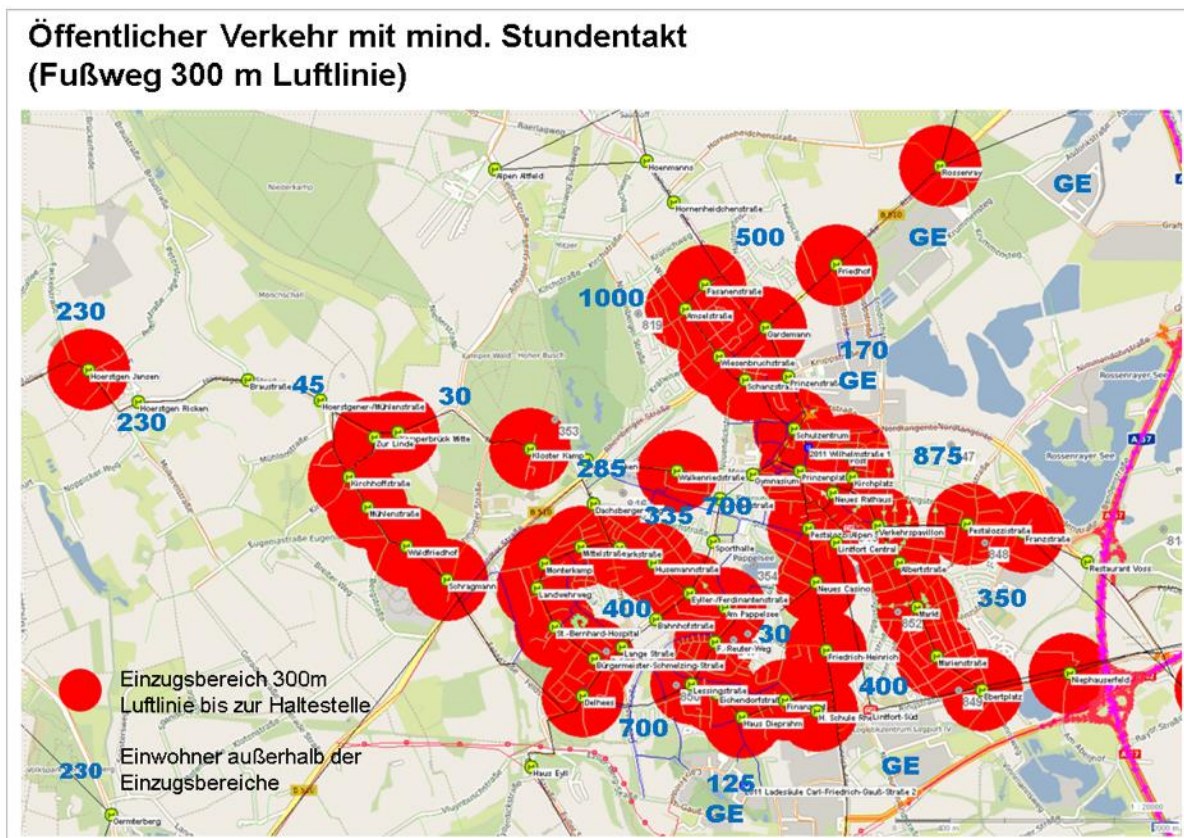


Abbildung 7 ÖPNV-Bestandsnetz in Kamp-Lintfort (Quelle: VRR, NVP Kreis Wesel)

Im Isochronenplan ist erkennbar, dass es zwar keine besonders ausgeprägten Lücken gibt, dennoch einige Bereiche, in denen potenzielle Fahrgäste einen Entfernungsbereich von mehr als 300m Fußweg zurücklegen müssen, um Zugriff auf den ÖPNV nehmen zu können. Die betroffenen Einwohner-

zahlen sind im Plan blau dargestellt. Zum Teil handelt es sich um Bereiche mit verdichteter Bebauung, bei denen die Nutzung des ÖPNV stets deutlich ausgeprägter ist, als im Bereich einer lockeren Einfamilienhaus-Siedlung, bei der die PKW-Besitzquote üblicherweise sehr hoch ist.

2.1.3.2 Maßnahmen

2.1.3.2.1 Maßnahme: Neue Stadtlinie

Nachfolgend wird – basierend auf den erkannten Bedienungslücken in der Bestandsanalyse - eine zusätzliche Stadtlinie in Kamp-Lintfort dargestellt, die unter der Voraussetzung der Bedienung mit einem etwas kleineren Fahrzeug nahezu alle Bereiche mit schlechter Erschließungswirkung erreicht und mit der Innenstadt und dem künftigen Bahnhof in Kamp-Lintfort verbunden wird. Sie kann ferner genutzt werden, um die immer wichtiger werdenden Gewerbegebiete im Süden von Kamp-Lintfort verbessert oder überhaupt erst neu anzubinden.

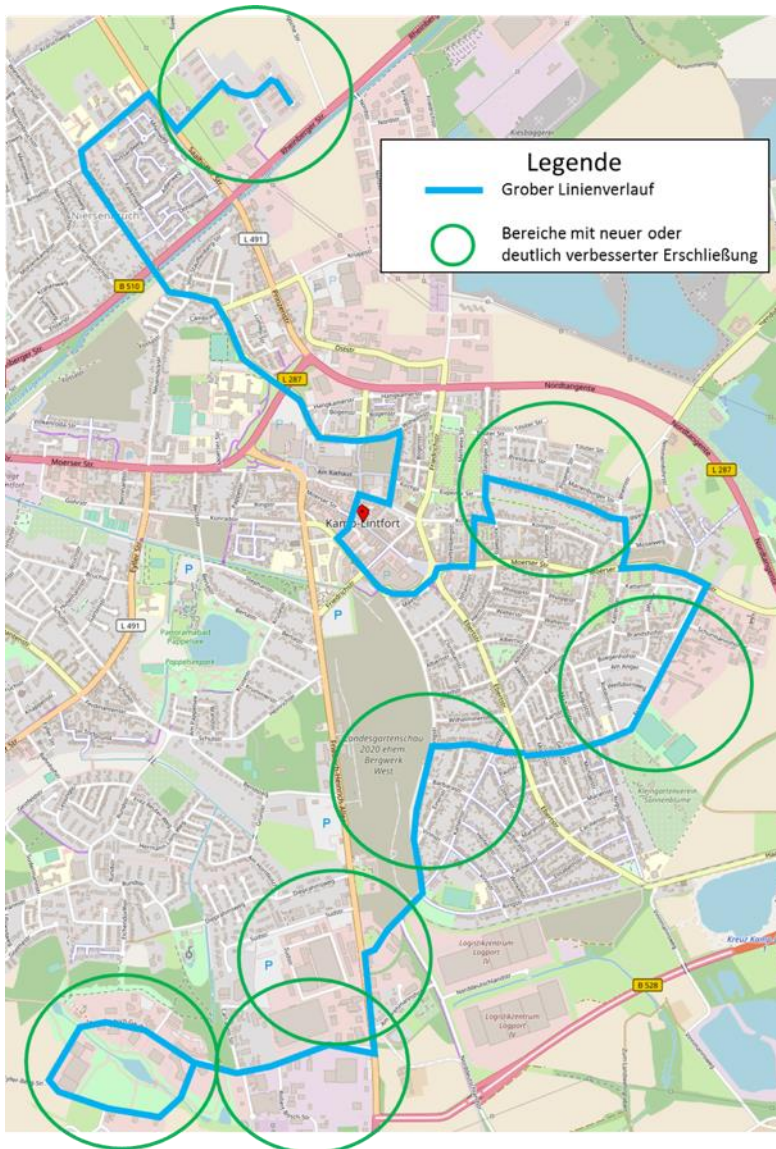


Abbildung 8 Möglicher Verlauf einer Stadtlinie für Kamp-Lintfort (Quelle der Kartengrundlage: Openstreetmap)

Die Linie lässt sich nach ersten Überlegungen mit einem Fahrzeug betreiben, was unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten ideal ist. Sie würde die Qualität des öffentlichen Nahverkehrsangebotes in Kamp-Lintfort erheblich erhöhen. Allerdings würden die entstehenden Mehrleistungen dazu führen, dass für den städtischen Haushalt erhebliche dauerhafte Kosten entstehen, sofern nicht Einsparpotenzial im sonstigen Kamp-Lintforter ÖPNV gefunden wird, das zur Kompensation der Mehrleistung dienen kann.

Zudem müssen genehmigungsrechtliche und finanzierungstechnische Fragen geklärt werden, da die Vergabe von ÖPNV-Leistungen ein komplexer Vorgang ist. Dennoch steht mit dieser Linie eine Option im Raum, mit der in Kamp-Lintfort die Qualität des Verkehrsangebotes im öffentlichen Nahverkehr sehr erheblich erhöht werden kann und die auch im weiteren Zulaufverkehr zu den Regionallinien und zum zukünftigen Schienenverkehr bietet und das Gesamtsystem in sehr erheblicher Weise stärkt. Im Zuge der Umstellung auf alternative und klimafreundliche Antriebsarten im ÖPNV ist es auch denkbar, mit der Linie gegebenenfalls Fördergelder zu kreieren.

2.1.3.2.2 Maßnahme: Mobilstationen

Ein weiterer Ansatz zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrssysteme stellt die Einrichtung von sogenannten Mobilstation dar.

Unter einer Mobilstation versteht man die Ergänzung zahlreicher denkbarer Verkehrsangebote zusätzlich zum Angebot im ÖPNV. Dies erlaubt der Bevölkerung den Zugriff auf umweltfreundliche Verkehrsmittel an bestimmten Schnittstellen und ermöglicht häufig erst dadurch die Nutzung des ÖPNVs.

Insbesondere in Verdichtungsräumen hat sich ein intermodales Verkehrsverhalten entwickelt, welches zwischen den einzelnen Verkehrsträgern permanent wechselt. Ermöglicht wird dies durch die Nutzung von entsprechenden Apps, zum Beispiel dem DB-Navigator oder der VRR-App. Die Zeiten des umständlichen Durchblätterns der Fahrplan- und Kursbücher ist damit endgültig vorbei.

Für die Stadt Kamp-Lintfort existieren bereits Planungen für Mobilstationen, da der Kreis Wesel derzeit ein Mobilitätskonzept aufstellt. In diesem wird aktuell ein Konzept für Mobilstationen für den gesamten Kreis vorgelegt. Hier sind für Kamp-Lintfort bereits erste konkrete Überlegungen vorhanden, die im Rahmen dieses Gutachtens aufgegriffen und übernommen werden können.

Die unten dargestellte Karte gibt hierzu den aktuellen Planungsstand wieder.

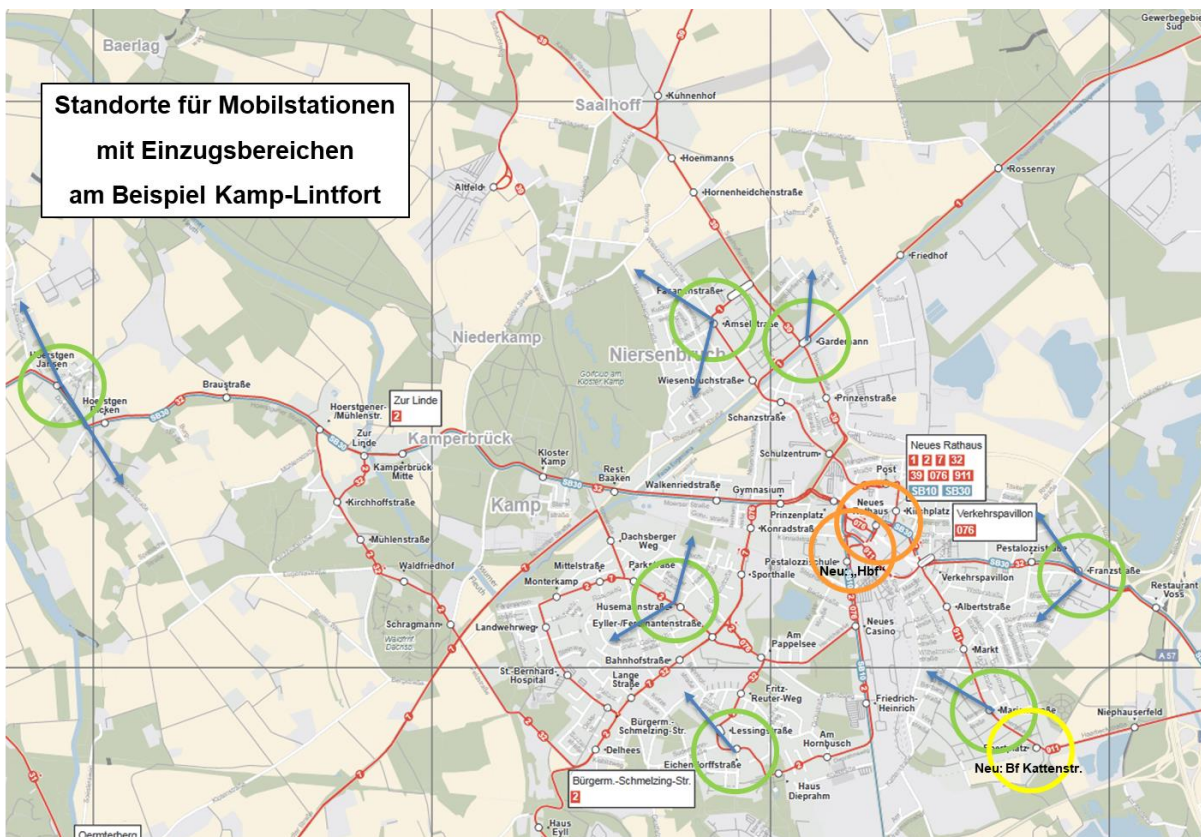


Abbildung 9 Geplante Standorte für Mobilstationen (Mobilitätskonzept Kreis Wesel)

2.1.3.2.3 Maßnahme: Verkehrsangebot in der Nebenverkehrszeit (Abend, Wochenende)

In den sogenannten „Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage“ wird häufig bedarfsorientierter Verkehr eingesetzt.

Bezogen auf Kamp-Lintfort findet ein solcher bedarfsorientierter Verkehr nur auf der Linie 39 Alpen – Alpsray – Kamp-Lintfort statt. Hier verkehrt in der Regel ein kleineres Fahrzeug und dieses auch nur dann, wenn es telefonisch vom Fahrgast vorbestellt wird.

Auch auf sogenannte „Bedarfssysteme“ im ÖPNV kann durch elektronische Guides, wie DB-Navigator, einfacher zugegriffen werden als durch das Studium der oftmals kompliziert erscheinenden Fahrplanwerke in Papierform.

Derzeit gibt es Überlegungen, dies im Grundsatz aus den 1980er Jahren stammende Verkehrsangebot zu verändern, um hier zu einem flexibleren und für die Kunden besseren Angebot zu gelangen. Dabei sind sowohl die Zugriffsmöglichkeiten erweitert (statt ausschließlich telefonischer Bestellung, gibt es hier auch vermehrt zeitkürzere Möglichkeiten), als auch die Steuerung der Fahrt selber, die sich dadurch wirtschaftlicher und flexibler für den Kunden gestalten lässt. Sowohl der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als auch der Kreis Wesel arbeiten derzeit an Konzepten für ein solches Verkehrsangebot, sodass auch hier bereits bestehende Vorgaben und Planungsüberlegungen übernommen werden können.

Vorgesehen ist es ein Verkehrsangebot zu konstruieren, welches grundsätzlich nicht wie ein Taxi-Angebot strukturiert ist und zu jeder beliebigen Zeit Fahrten von Haustür zu Haustür bietet, da dies

hohe Kosten verursacht und im Prinzip Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr generiert. Es ist aber möglich, solche Verkehre in deutlich flexiblerer Form als heute und als Zubringer zum ÖPNV zu realisieren, was neben dem Vorteil einer Systemstärkung im ÖPNV auch erheblich geringere Kosten mit sich bringt. Die hierzu bestehenden Überlegungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts Kreis Wesel werden unter Einbeziehung der Städte und Gemeinden geplant. Somit ist die Stadt Kamp-Lintfort in diese Frage involviert und kann im Rahmen ihrer Möglichkeiten hierauf Einfluss nehmen. Die Einführung eines solchen Systems könnte insbesondere für die Ortslagen Kamp, Kamperbrück, Hoerstgen, Saalhoff und Altfeld eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes bewirken und für das gesamte Stadtgebiet die Qualität des Verkehrs am Abend und am Wochenende steigern.

2.1.4 Fußverkehr

2.1.4.1 Ausgangslage

Die Stadt Kamp-Lintfort verfügt über ein nahezu lückenloses Fußgängerverkehrsnetz. Grundsätzlich sind alle Straßen mit begleitenden Gehwegen ausgestattet. Gehwege sind in der Regel an Knotenpunkten abgesenkt. Mittelinseln wurden sukzessive an allen bekannten Stellen mit Querungsbedarf eingebaut. Zum Zeitpunkt der Erhebung standen an 62 Stellen Mittelinseln als Querungshilfen zur Verfügung. Nach der Erhebung wurden weitere drei Mittelinseln realisiert. Auf diese Weise gelangen eine Verringerung der Trennwirkung von Straßen und eine Steigerung der Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus existieren Fußwege, die unabhängig vom Straßennetz geführt sind. Sofern es die Lage im Netz erlaubt, erhalten Kfz-Sackgassen einen Durchlass für Fußgänger, damit diese keine unnötigen Umwege gehen müssen. Selbstständig geführte Wege, wie der Wandelweg, der Weg vom Geisbruch zum Panoramabad sowie eine Reihe weiterer solcher Wegeverbindungen, ermöglichen schon im Status quo eine gute fußläufige Erreichbarkeit aller wesentlichen Einrichtungen der Stadt.

2.1.4.2 Mängel

Es konnte im Rahmen der vorliegenden Aufgabenstellung keine umfassende und in Detail gehende Bestandsaufnahme durchgeführt werden. Daher kann auf Mängel nur beispielhaft hingewiesen werden. Durch diese Beispiele können verwaltungsseitig handelnde Akteure sensibilisiert werden, bei erkannten Problemlagen aktiv zu werden.

Im Fußgängerverkehr geht es oft um scheinbare Kleinigkeiten, die das Gehen zu zweit nebeneinander oder mit Hilfsmitteln (Rollator, Kinderwagen) oder das Überqueren von Straßen erschweren.

2.1.4.2.1 Bewuchs

Hecken oder andere Pflanzen wachsen bei fehlendem oder mangelhaftem Rückschnitt in den Bewegungsraum des Fußgängerweges.

Die nachfolgenden Bilder zeigen beispielhaft einen Weg, der durch Einwachsungen im Boden (links) und Einschränkung des Lichtraumprofils durch das Begleitgrün (rechts) nahezu die Hälfte seiner Nutzbreite verloren hat.



Abbildung 10 Beispiel für Einwachsungen (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Wertvolle Infrastruktur wird in solchen Fällen hinsichtlich der nutzbaren lichten Breite halbiert, eine Begegnung von Fußgängern untereinander oder mit Radnutzern führt zu gefährlichen oder unangenehmen Situationen.

Weitere Beispiele für unzureichende Gehwegbreiten, denen teilweise durch einfache Maßnahmen (Grünschnitt) begegnet werden kann:



Abbildung 11 Beispiele für unzureichende Gehwegbreite (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

2.1.4.2.2 Falsch parkende Autos

Ein anderes Problemfeld betrifft die Nutzung von Flächen, die dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind, zu anderen Zwecken. Insbesondere das Parken oder Halten von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen stellt ein teilweise auch gefährliches Ärgernis dar.

- Das Parken auf Gehwegen muss (weiterhin) sanktioniert werden. Die Verkehrsüberwachung ahndet bereits regelmäßig diese Ordnungswidrigkeit und leitet je nach Einzelfall auch Abschleppvorgänge ein.
- Auch das kurze Halten von Paketdiensten oder Privatpersonen muss sanktioniert werden. Andernfalls wird dieses Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmern als „vorbildhaft“ angesehen und es führt zum Nachahmen.

Bei hohem Parkdruck wird „jede Lücke“ genutzt. Dies ist zum Beispiel im Bereich „Moerser Straße West“ regelmäßig zu beobachten. Hier werden auf den Durchgängen vom Fahrbereich zu den Gehbahnen geparkt.



Abbildung 12 Falschparker an typischen Stellen in Kamp-Lintfort (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

2.1.4.2.3 Keine oder unzureichende Gehwege

In Einzelfällen fehlen Gehwege an Straßen. Hier sind Nutzer von Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen auf die Nutzung des Straßenraumes angewiesen. Derartige Lücken im Netz sind im Einzelfall zu betrachten, eine pauschale Handlungsempfehlung kann im Rahmen dieses Konzeptes nicht gegeben werden. Anzustreben wären die Schaffung eines Gehweges oder eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraumes.



Abbildung 13 Seltene Beispiele fehlender oder nicht nutzbarer Gehwege in Kamp-Lintfort (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

2.1.4.3 Maßnahmen zur Stärkung des Fußgängerverkehrs

Möglichkeit zum Melden von Falschparkern

Nicht immer ist es zu gewährleisten, dass die Ordnungsbehörde die Einhaltung der Verkehrsregeln überwachen kann. Fremdanzeigen werden jetzt schon regelmäßig entgegengenommen und entsprechend als Verkehrsordnungswidrigkeit verfolgt. Beschwerdeführer werden von der SB regelmäßig auf diese Möglichkeit hingewiesen.

Wenn Bürger die Möglichkeit erhalten, auf einem kurzen elektronischen Weg Falschparken zu melden, kann der Einsatz von Personal zielgerichtet erfolgen. Ergibt sich durch wiederholt gemeldete Vergehen an derselben Stelle ein Muster, so kann die Ordnungsbehörde möglicherweise Hinweise für bauliche Veränderungen an die planende Verwaltung geben.

Wenn bestimmte Verhaltensmuster sich „eingeschliffen“ haben, müssen als letztes Mittel bauliche Maßnahmen ergriffen werden. Häufig sind zum Beispiel Poller in innerstädtischen Bereichen das letzte Mittel, auch wenn dieses aus städtebaulicher Sicht nicht immer attraktiv ist.

Bau / Pflasterung von Nebenanlagen

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes konnte das Fußwegenetz nur stichprobenhaft auf fehlende Pflasterung, Barrierefreiheit und Durchgängigkeit geprüft werden. Es erscheint eine systematische Prüfung des Gehwegenetzes sinnvoll. Diese kann nach Sensibilisierung der vorhandenen personellen Ressourcen auch ohne spezielles Gutachten sukzessive erfolgen. Erkannt wurden fehlende Beläge auf folgenden Straßenabschnitten:

- Bogenstraße zwischen Hangkamer- und Wilhelmstraße
- Kirchhoffstraße (tw.) zwischen Mühlenstraße und Hoerstgener Straße
- Mühlenstraße zwischen Herkenweg und Bergstraße

Verbesserung vorhandener Wege

Es liegt in der Natur der Sache, dass Wege und Plätze in der Dunkelheit anders erscheinen als bei Tageslicht. Insbesondere beim Zufußgehen ist eine gute Beleuchtung von großer Wichtigkeit, um das Entstehen von Angstbereichen zu vermeiden und Unfallgefahren zu minimieren. Auch diese Fragestellung kann nicht im Rahmen dieses Konzeptes umfassend bearbeitet werden. Es soll nur ein Bereich beispielhaft benannt werden:

- Unterführung im Bereich Moerser Straße / Querspange – mangelhafte Ausleuchtung des Bereichs südlich der Querspange

Trampelpfade geben Hinweise auf möglichen Handlungsbedarf

Es wurde eine Reihe von „Fuß- oder Trampelpfaden“ gefunden, die möglicherweise das Potenzial für eine neue Wegeverbindung haben. Im Rahmen dieses Konzeptes konnten keine Eigentumsfragen oder andere Hinderungsgründe überprüft werden. Dieses und auch das Hinterfragen des tatsächlichen Verkehrsbedarfs für einen Weg ist in weiteren Arbeitsschritten zu hinterfragen.



Abbildung 14 Beispiele für Hinweise auf möglichen Handlungsbedarf (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Nur bei einem Erfordernis kann ein Weg wirtschaftlich gerechtfertigt werden. Er zieht neben Baukosten auch permanente Wartungs- und Pflegearbeiten nach sich.

- Weg zwischen Kurze Straße und Sudermannstraße (Europaschule)
- Weg zwischen Gestfeldstraße und Gewerbegebiet Dieprahm

2.1.5 Fahrradverkehr

2.1.5.1 Bestandsaufnahme

Die Infrastruktur für das Fahrrad wurde differenziert nach Anlagentyp aufgenommen. Es stehen folgende Radverkehrsanlagen zur Verfügung: Radweg (Zeichen 237) für eine Fahrtrichtung

- Radweg (Zeichen 237) für zwei Fahrtrichtungen
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240) für eine Fahrtrichtung
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240) für zwei Fahrtrichtungen
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Mehrzweckstreifen
- Fußweg, freigegeben für Radfahrer
- Fahrradstraße
- baulich angelegter Radweg, der keine Benutzungspflicht ausweist (z.B. Bendsteg). Hier gibt es keine Beschilderung.

Eine Erhebung der Infrastruktur führte zu den in der folgenden Tabelle abgebildeten Erkenntnissen. Das Radverkehrsnetz wurde in einem geographischen Informationssystem kartiert.









Typ		Anzahl Streckenabschnitte	Länge in km
1	Zeichen 237 oder 241 StVO 	258	35,4
2	Furt über eine untergeordnete Strecke	170	1,7
30	Selbstständig geführte Radwege 	164	22,5
13	Fußweg, Radfahrer frei 	104	19,2
4	Zeichen 240 StVO, 2 Richtungen 	96	47,6
7	Zeichen 240 StVO, 1Richtung 	92	26,3
3	Furt über eine untergeordnete Strecke	90	0,8
10	Furt an einer Ampel	70	0,6
5	Mittelinsel als Querungshilfe	66	0,6
9	Netzanbindung (z.B. am Ende einer Sackgasse)	62	2,4
12	Zeichen 237 oder 241 StVO Richtungen 	46	8,4
8	Radfahrstreifen 	20	4,0
31	Nicht benutzungspflichtige Radwege, da nicht StVO-konform oder in einer Tempo 30-Zone	20	2,6
29	Ruhige Anliegerstraße mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr	16	2,4
11	Mehrzweckstreifen an Landesstraßen	12	8,0
14	Schutzstreifen	6	0,9
6	Fahrradstraße 	4	0,4
28	"Trampelpfade", "informelle Wege"	4	0,3
Ges.		1300	184,0

Abbildung 15 Klassifikation der Radwege (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Das Kamp-Lintforter Radwegenetz umfasst rund 184 Kilometer. Auffällig ist ein relativ hoher Anteil selbstständig geführter Radverkehrsanlagen. Hier kann der Radverkehr vollkommen ungestört vom Kfz-Verkehr abgewickelt werden. Diese Wegeverbindungen bieten außerdem häufig aufgrund einer direkteren Führung den Vorteil einer kürzeren Strecke im Vergleich zum Kfz-Verkehr.

Nach der Novellierung der StVO wurden 2015 gemeinsam mit der Polizei und dem Straßenbaulastträger alle Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht in Kamp-Lintfort betrachtet, geprüft und gegebenenfalls neu beschildert:

- z.B. in allen Tempo 30 - Zonen keine Benutzungspflicht
- z.B. nicht ausreichende Breite keine Benutzungspflicht etc.

Baulich angelegte Radwege mit Zeichen 237 oder 241

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht Mindestbreiten für die Anordnung von Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen, Zweirichtungsradwegen usw. vor.

So soll ein baulich angelegter und mit Zeichen 237 oder 241 beschilderter Radweg mindestens 1,60 m (bei geringem Radverkehr), in der Regel jedoch eine Breite von 2,00 m haben. In Kamp-Lintfort treffen wir eine Vielzahl von Wege an, die aus der Zeit des Erstbaus stammen. Deutlich erkennbar ist das Alter am Belag.



Abbildung 16 Beispiel für einen getrennten Fuß- und Radweg (Zeichen 241 StVO) (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Abbildung 16 zeigt zwei Pflasterungsarten, die für Kamp-Lintfort typisch sind. Die hintere Pflasterung ist für die Bauzeit in den 1960er und 1970er Jahren typisch. Überarbeitete Abschnitte an Knotenpunkten oder im Bereich von barrierefrei umgebauten Bushaltestellen werden mit ungefasstem rotem Betonsteinpflaster umgesetzt. Das rote Betonsteinpflaster wird seit den 1990er Jahren im angebauten Bereich verwendet. Im unbebauten Bereich sowie an Landesstraßen kommt auch Asphalt als Belag der Radverkehrsanlagen zur Anwendung.

Damit eine hohe Akzeptanz und Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel erzielt wird, sollte immer ein Maximum an Komfort angestrebt werden.

Beispielhaft in dieser Hinsicht ist die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten im Verlauf der Radwegachse entlang der Friedrichstraße zwischen der Ringstraße und der Nordtangente.



Abbildung 17 Getrennter Fuß- und Radweg entlang der Friedrichstraße (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Die Radverkehrsanlagen zeichnen sich dadurch aus, dass an Grundstückszufahrten und Straßeneinmündungen nicht die sonst typischen Auf- und Abfahrten mit Fahrbahnkanten gebaut wurden. Hier läuft der Radweg niveaugleich und daher komfortabel durch.

Gemeinsame Fuß- und Radwege gemäß Zeichen 240 StVO

Gemeinsame Fuß- und Radwege sind der Regelfall außer Orts der Ortsdurchfahrt-Grenzen, d.h. überall dort, wo die gelbe Ortstafel den Beginn bzw. das Ende einer Ortsdurchfahrt anzeigt. In Kamp-Lintfort betrifft dies in der Regel die Landesstraßen (L 287, L 491) und die Bundesstraße (B 510). Entlang von Gemeindestraßen ist dies auch der übliche Anwendungsfall (Haarbeckstraße, Feldstraße).

Fußwege (Radfahrer frei)

„Historisch gewachsene“ Radverkehrsanlagen genügen teilweise nicht immer den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung. Daher wurden in Kamp-Lintfort viele Radverkehrsanlagen zu Fußwegen umgewidmet und mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausgeschildert.

Selbstständig geführte Radwege

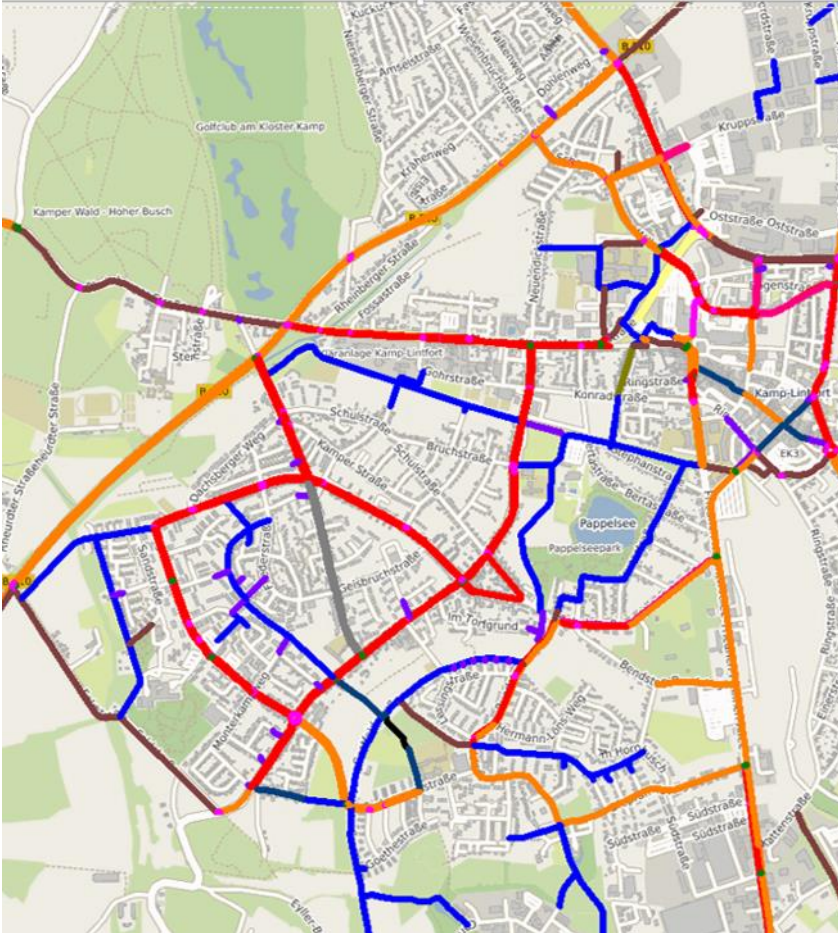
Blau: Selbstständig geführte Fuß- und Radwege

Abbildung 18 Selbstständig geführte Fuß- und Radwege (Quelle: Openstreetmap; BSV Rödel und Pachan GbR)

Selbstständig geführte Radwege sind besonders attraktiv, da sie in der Regel durch Grünzonen führen. Kamp-Lintfort verfügt über eine Vielzahl derartiger Wege.

Im nebenstehenden Plan sind diese Wege blau hervorgehoben. Es wird deutlich, dass die selbstständig geführten Radwege mit 17 Kilometer Streckenlänge ein wichtiges Potenzial im Radverkehrsnetz von Kamp-Lintfort darstellen. Hierbei kommt ihnen eine teils verbindende, teils eher erschließende Funktion (Gestfeld, Monterkamp) zu.

Allen selbstständig geführten Wegen gemein ist eine relativ „unauffällige“ Lage im Netz. Aus Befragungen ist bekannt, dass Radverkehrsanlagen, die unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden, oftmals potenziellen Nutzern und vor allem Kfz-Nutzern gar nicht bekannt sind.

Radverkehrsförderung baut auch darauf auf, dass (potenzielle) Nutzer informiert werden, welche Infrastruktur (Wege, Reparaturstationen, Lademöglichkeiten u.a.) vorhanden ist. Daher erscheint der Ausbau eines innerstädtischen Beschilderungssystems, das vor allem auf den selbstständig geführten Wegen aufbaut, sehr sinnvoll.

Durchlässigkeit der Netze

Zum Zeitpunkt der Erhebung standen an 62 Stellen Mittelinseln als Querungshilfen zur Verfügung. Nach der Erhebung wurden weitere drei Mittelinseln realisiert. Auf diese Weise gelangen eine Verringerung der Trennwirkung von Straßen und eine Steigerung der Verkehrssicherheit.

Im gesamten Stadtgebiet werden grundsätzlich Sackgassen im Kfz-Verkehr für den Fuß- und Radverkehr an das dahinterliegende durchgebunden. In der Regel sind Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. In Fußgängerzonen ist der Radverkehr dann freigegeben, wenn es die Platzverhältnisse erlauben.

2.1.5.2 Mängel und daraus resultierender Maßnahmenbedarf

Nicht signalisierte Knotenpunkte:

An nicht signalisierten Knotenpunkten darf die Führung des Radverkehrs nicht enden. Wird der Radnutzer hier sich selbst überlassen, können gefährliche Situationen entstehen. Am Beispiel der Friedrich-Heinrich-Allee soll dies beispielhaft betrachtet werden.

An allen Knotenpunkten ist für Radfahrer das zügige Überwinden des Knotenpunktes als Linksabbieger nicht gelöst, ohne gegen die Straßenverkehrsordnung zu verstoßen. Radnutzer müssen – um sich regelgerecht zu verhalten – hier absteigen, Furten und Mittelinseln schiebend überqueren.

Einmündungen entlang der Friedrich-Heinrich-Allee

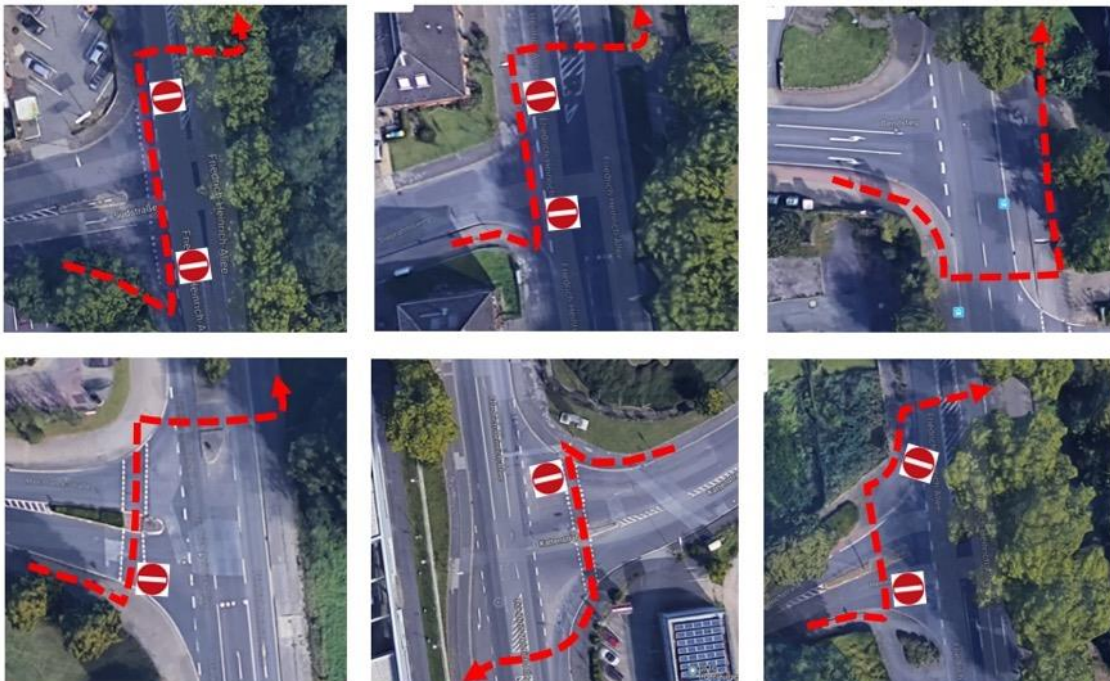


Abbildung 19 Führung radfahrender Linkseinbieger nur unter Nutzung der „falschen“ Straßenseite möglich (alle Knotenpunkte an der Friedrich-Heinrich-Allee) (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Die Knotenpunktgeometrie ist hier – wie auch an vielen anderen Punkten dieser Art im Stadtgebiet – nicht kurzfristig zu ändern. Mittelinseln können nicht in allen Fällen installiert werden, da Linksabbiegestreifen mit bestimmten Aufstelllängen für den Kfz-Verkehr erforderlich sind.

Daher soll im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität generell darauf hingewiesen werden, dass bei dem Umbau von Knotenpunkten alle Fahrbeziehungen im Radverkehr (wie auch im Fußgängerverkehr) zu berücksichtigen sind.

Dies erfolgt zum Beispiel bei aktuell laufenden Bauprojekten (Kreisverkehrsplatz Friedrich-Heinrich-Allee / Friedrichstraße / Stephanstraße in vorbildhafter Weise.

Eine sinnvolle Maßnahme wäre eine Überprüfung sämtlicher Knotenpunkte auf die Befahrbarkeit mit dem Fahrrad auf allen Fahrbeziehungen. Es ist dabei zu prüfen, ob Mängel – wie am Beispiel der Achse Friedrich-Heinrich-Allee dargestellt – kurz-, mittel- oder langfristig abgestellt werden können. Kurzfristige Maßnahmen können Bordabsenkungen oder Fahrbahnmarkierungen sein. Als mittelfristige Maßnahme käme bspw. der Bau einer Mittelinsel mit entsprechender Analyse der Linksabbiegerströme und weiterer begleitender Arbeiten in Frage. Als langfristige Lösung kommen der Umbau einer Kreuzung zu einem Kreisverkehr oder eine Signalisierung in Betracht.

Signalisierte Knotenpunkte:

An signalisierten Knotenpunkten ist ein häufig genannter Mangel, dass Radnutzer über Knopfdruck ein Signal anfordern müssen, um in der Ampelschaltung berücksichtigt zu werden.

Zu diesem Thema wurde ein Interview mit dem Landesbetrieb Straßen NRW geführt (Kapitel 7.3.1). Hierbei wurde klar, dass dieser Bereich differenziert betrachtet werden muss. Nicht in allen Fällen ist auch aus Sicht des Klimaschutzes eine regelmäßige Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs sinnvoll. Jeder Knotenpunkt ist ein Einzelfall und Verbesserungen für den Radverkehr sind nur mit einer gesonderten Untersuchung zu realisieren.

Aufwertung von Netzelementen durch die Widmung als Fahrradstraße

Es gibt im Kamp-Lintforter Radverkehrsnetz Abschnitte, auf denen gewidmete Kfz-Straßen im Mischverkehr genutzt werden, die im Netzzusammenhang jedoch als Radverkehrsanlage hervorgehoben werden sollten. In diesen Fällen bietet es sich an, eine Fahrradstraße einzurichten.

- Kurze Straße
- Gestfeldstraße
- Stephanstraße

Bei der Kurze Straße und Gestfeldstraße handelt es sich um wichtige Zulaufstrecken aus den stark besiedelten Bereichen zur Innenstadt. Die Ausschilderung als Fahrradstraße würde dem Netzelement ein größeres Gewicht geben und das Nebeneinanderfahren wäre erlaubt. Im Verlauf der Gestfeldstraße liegt die zu querende Bahnhofstraße.



Abbildung 20 Gestfeldstraße (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Es wäre zu prüfen, ob an dieser Stelle als Fördermaßnahme für den Radverkehr hier die Vorfahrt geändert werden kann. Dies wäre durch bauliche Maßnahmen und Ausleuchtung des Knotenpunktes zu flankieren.

Die dritte vorgeschlagene Fahrradstraße ist ein verbindendes Element bei der Erschließung der Kamp-Lintforter Innenstadt. Es verbindet mehrere wichtige Hauptradrouten von und zur Innenstadt.

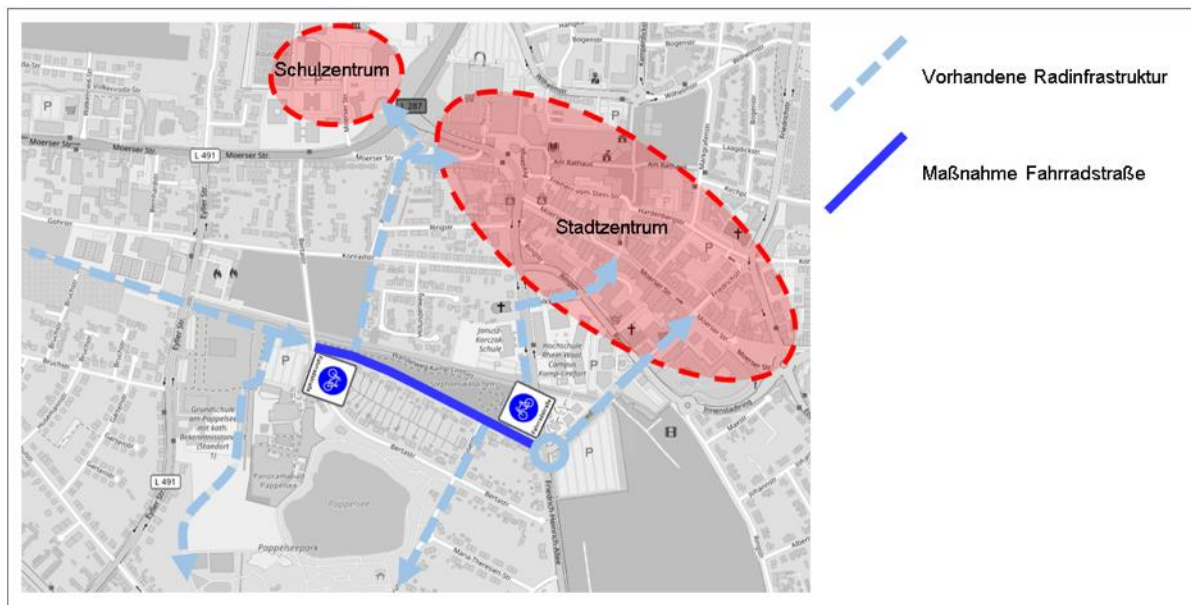


Abbildung 21 Maßnahmenvorschlag Fahrradstraße Stephanstraße (Quelle: eigene Darstellung)

Netzlücken:

- Stephanswäldchen Separater Radweg zwischen Friedrich-Heinrich-Allee und Stephanstraße fehlt
- Verbindung Niersenbruch – Schanzstr Querungshilfe oder Zweirichtungsradweg
- Feldstraße zw. Ferdinandenstr. u. B 510 Neubau

Mangelhafter Fahrbahnbelag:

- | | |
|---|------------------------|
| • Prinzenstraße östliche Straßenseite | Fahrbahnbelag erneuern |
| • Östliche Mittelstraße nördl. Schulstraße | Fahrbahnbelag erneuern |
| • Saalhoffer Straße westliche Straßenseite | Fahrbahnbelag erneuern |
| • Ferdinantenstraße zw. Kendel- u. Feldstr. | Fahrbahnbelag erneuern |

Führung an Knotenpunkten, Grundstückszufahrten etc.:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| • Rundstraße / Lessingstraße | Kantensteine problematisch |
| • Prinzenstraße östliche Straßenseite | Prüfung von alternativen Lösungen |
| • Linkseinbieger an allen Knotenpunkten entlang der Friedrich-Heinrich-Allee | |

Sichtbeziehungen:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| • Unterführung | Stützwand nördlich der Querspange |
| • Ringstraße nördl. Kreisverkehr EK3 | Büsche / Hecke |

„Parkmoral“:



Abbildung 22 Problematisch parkende PKW (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

Fahrradabstellen an der Quelle

Für eine regelmäßige Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel ist ein ebenerdiger wettergeschützter Abstellplatz mit einer hohen Diebstahl- und Vandalismussicherheit von großer Bedeutung.



Abbildung 23 Ungesicherte Fahrradabstellmöglichkeit an Mehrfamilienhaus (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)



Abbildung 24 Gesicherte Fahrradabstellanlage (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

2.1.6 Elektromobilität

Grundlagen

Die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs ist eine Möglichkeit, den Ausstoß des Treibhausgases CO₂ zu reduzieren. Näheres hierzu ist Kapitel 5.1.1 zu entnehmen. Die besten Einspareffekte werden durch einen Verzicht auf die Kfz-Nutzung erzielt. Ein Umstieg auf das Fahrrad, den ÖPNV oder das Bewältigen eines Weges zu Fuß ist jedoch nicht immer möglich. Haushaltsbefragungen zeigen regelmäßig, dass mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Bei rund 20.000 Kfz in Kamp-Lintfort zugelassenen Kfz ergibt sich bei einer täglichen Fahrleistung von nur zehn Kilometern ein täglicher CO₂-Ausstoß von rund 28 t.

Die Entwicklung der Zulassungszahlen kann den monatlich vom Kraftfahrtbundesamt veröffentlichten Daten entnommen werden. Elektromobilität spielte demzufolge bis zum Jahre 2012 kaum eine Rolle. Mit den ersten angebotenen in Serie produzierten Elektroautos (Mitsubishi, Citroen, Peugeot, Renault, VW, Tesla) nahmen die Zulassungszahlen sukzessive zu. Seit die Akkugrößen sich regelmäßig verdoppeln, die Anzahl der Ladesäulen ebenfalls zunahm stoßen die Hersteller an ihre Grenzen. Die Anzahl der Zulassungen ist derzeit limitiert durch die Fähigkeit der Hersteller, in ausreichender Zahl E-Autos zu liefern. Mit der Aufnahme der Produktion in neuen Werken (VW, Opel, Peugeot, Tesla) wird sich dieser Lieferengpass entspannen.

Die weitere Entwicklung des Anteils an Elektroautos ist aufgrund der geschilderten Entwicklung und der Zulassungszahlen als stark steigend zu erwarten.

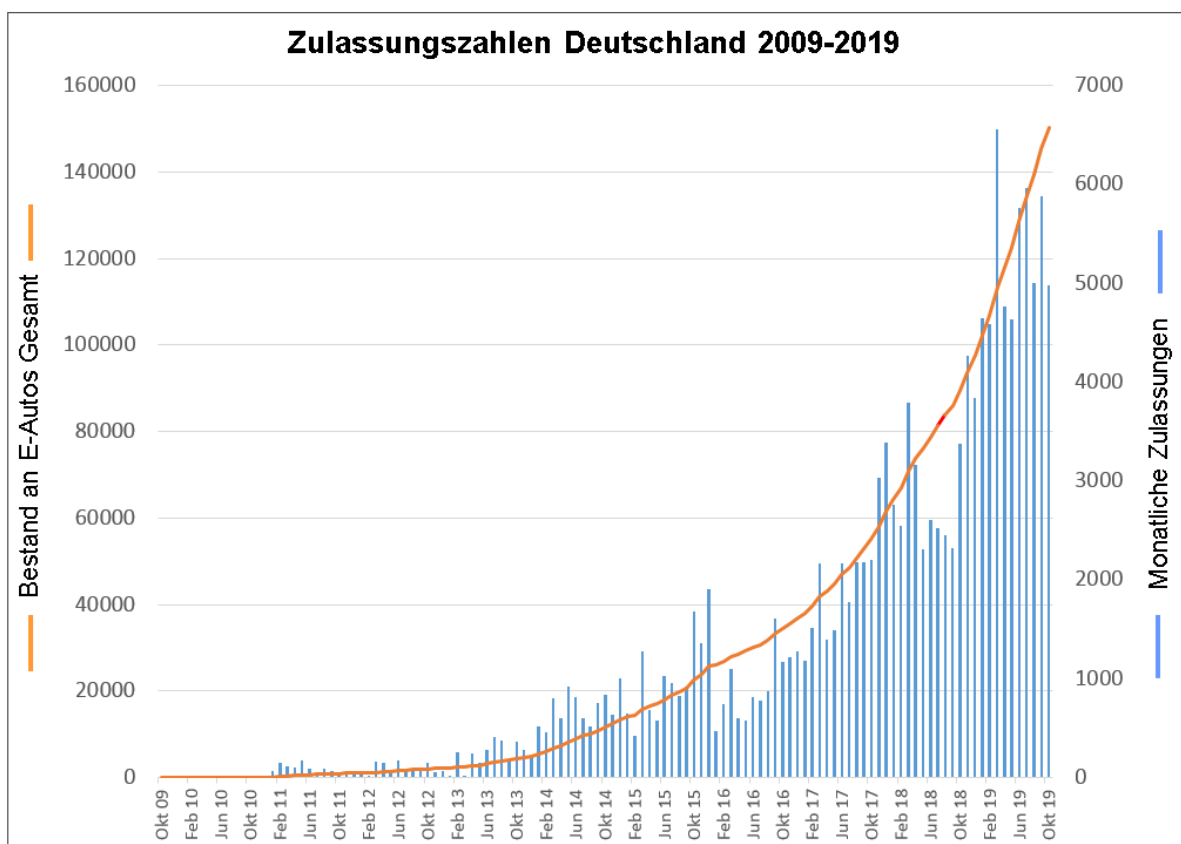


Abbildung 25 Zulassungszahlen E-Autos (Quelle: BVS Rödel & Pachan auf Basis der monatlichen Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes)

Konzeption für eine Ladesäuleninfrastruktur in Kamp-Lintfort: Gleichstrom (DC) „High-Speed“-Schnellladen auf der Mittel- und Fernstrecke

Angebote für das Gleichstrom-Schnellladen gehören nicht zu den Aufgabenstellungen einer Stadt wie Kamp-Lintfort. Schnellladesäulen und Superschnelllader (HPC) dienen dem Aufladen von Elektroautos entlang der Autobahnen. Diese Infrastruktur ist sehr aufwändig und wird sukzessive von spezialisierten eigenwirtschaftlichen Anbietern (Tesla, Ionity, FastNed) aufgebaut.

Wechselstrom (AC) bis 22 kW als „Destination-Charger“

Das Wechselstromladen bis 22 kW erfolgt über das vorhandene Stromnetz und erfordert im Gegensatz zum Gleichstromladen keinen Wechselrichter. Daher sind diese Ladesäulen günstiger in Bau und Betrieb. Diese Ladesäulen haben die Funktion, Elektroautofahrer mit Strom zu versorgen, die in Kamp-Lintfort eine Erledigung verrichten. Dies können beispielsweise folgende Zwecke sein:

- geschäftlicher Termin
- Besuch bei einer Dienstleistungseinrichtung (Arzt, Krankenhaus, Anwalt etc.)
- Besuch einer Freizeiteinrichtung (Schwimmbad, Kloster Kamp etc.)
- Privatbesuch (Wohnsiedlungsbereich)

Damit ist auch grundlegend umrissen, wo in Kamp-Lintfort weitere sinnvolle Standorte für 22-kW-Ladesäulen sind.

Zurzeit existieren drei Standorte mit derartigen Ladesäulen in Kamp-Lintfort:

1	INNOGY	Innenstadt Wilhelmstraße 1 „Stadtwerke“
2	INNOGY	Innenstadt Rathausplatz (in Bau)
3	INNOGY	Gewerbegebiet Dieprahm Carl-Friedrich-Gauß-Straße 2 „IMST“
4	New Motion	Wellings Parkhotel Neuendickstraße 96

Mit Ausnahme der in Bau befindlichen Ladesäule am Rathausplatz sind die Ladeeinrichtungen bisher nicht barrierefrei. Bei der Planung zukünftiger Ladesäulen sollte das Grundprinzip der Barrierefreiheit selbstverständlich Berücksichtigung finden.

Wie bereits weiter oben erwähnt ist es grundsätzlich nicht erforderlich, in sehr großer Zahl 22-kW-Lader im Stadtgebiet zu errichten. Angestrebt werden sollten Ladesäulen – die jeweils zwei Lade Steckplätze haben – jedoch mindestens in folgendem Umfang:

- Jeder Ortsteil
- Jedes Gewerbegebiet
- Ziele des Freizeitverkehrs (mit Besucherverkehr von außerhalb oder starkem Andrang)
- Ziele des Dienstleistungs- und Einkaufsverkehrs (Parkplätze ab ca. 30-50 Stellplätze)

Ein darüber hinaus gehendes Engagement hat steuernde Wirkung und kann die Elektromobilität in der Stadt Kamp-Lintfort durchaus maßgebend fördern. Wenn an stark frequentierten Parkplätzen (hoher Parkdruck!) in der Kamp-Lintforter Innenstadt für Elektroautos reservierte Stellplätze vorhanden sind, hat dies Auswirkungen. Welcher Art diese Auswirkungen sind, ist an dieser Stelle schwer einzuschätzen. Denkbar sind viele Szenarien, zwei seien nachfolgend kurz skizziert:

Szenario 1:

Es regt sich Unmut, dass die Elektroparkplätze nicht genutzt werden und Nutzer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hier keine Parkplätze mehr finden.

Szenario 2:

Die Präsenz von Ladesäulen an „prominenten Stellen“ führt zu einer Förderung der Elektromobilität. Mehr Menschen entscheiden sich für die auch zunehmend angebotenen E-Autos im Kleinwagen-segment. Da Kamp-Lintfort vorausgedacht hat, kommen zunehmend sogar mehr Kunden aus der Region, weil sie wissen, dass man hier nach dem Einkauf mit einem vollgeladenen Auto nach Hause fährt.

Im Rahmen des ersten „Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität“, das die Stadt Kamp-Lintfort erarbeiten lässt, wird ermittelt welche Handlungsmöglichkeiten die Stadt hat. Im Bereich Radverkehr hat die Stadt die Möglichkeit, durch gute Rahmenbedingungen Anreize für einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu setzen. Da ein großer Teil der Besucher der Innenstadt weiterhin das eigene Auto für die Fahrt „in die Stadt“ nutzen wird, ist die Frage zu stellen, was man im relevanten Segment des Autoverkehrs tun will. Neben einer Verbotsstrategie zum Beispiel durch einen höheren Anteil kostenpflichtiger und höherpreisig bewirtschafteter Stellplätze ist die Anreizpolitik durch Angebote für das Laden von Elektroautos möglicherweise ein kluger Weg.

„Langsamladen“ mit Wechselstrom (AC)

Elektroautos sollen so betrieben werden, dass eine Fahrt „zum ‚Tanken‘ bzw. Laden“ in der Regel gar nicht erforderlich ist. Das Laden eines Elektroautos geschieht nebenbei während des Parkens.

Eigenheimbesitzer

Für Besitzer einer Garage kann dies in vielen Fällen durch das nächtliche Einstöpseln geschehen. Für die meisten Fahrprofile reicht es, dies einmal in der Woche zu machen.

Vermieter

Wer kein Eigenheimbesitzer ist, muss sich auf seinen Vermieter verlassen. Der Stadt Kamp-Lintfort kann die Aufgabe zukommen, die größten Wohnungsbaugesellschaften anzuregen, Lademöglichkeiten für ihre Mieter zu realisieren.

Arbeitgeber

Wenn Vermieter keine Stellplätze für ihre Mieter anbieten oder nicht bereit sind, zu handeln, gibt es weitere Möglichkeiten. Viele Autos stehen während der Arbeit über einen längeren Zeitraum auf einem Werksparkplatz oder -gelände. Auch hier kann die Stadt aktiv werden und Arbeitgeber gezielt auf die Möglichkeiten ansprechen, die sich eröffnen, wenn sie Ihren Mitarbeitern das Laden während der Arbeitszeit technisch ermöglichen.

Straßenlaternen

Kommerzielle Anbieter ermöglichen die Aktivierung von Straßenlaternen als Ladeplätze. Es ist zu prüfen, ob diese Vorgehensweise auch für Kamp-Lintfort von Interesse ist.



Abbildung 26 Laden eines Elektroautos an vorhandener Infrastruktur (Doppelnutzung Straßenlaterne / Ladesäule) (Quelle: ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH)

Komplementäre Nutzung von Parkplätzen der Discounter

Parkplätze von Discountern liegen häufig in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten. Dies trifft in Kamp-Lintfort beispielweise auf folgende Märkte zu:

- Aldi, Bürgermeister-Schmelzing-Straße
- Edeka, Parkstraße
- Lidl, Prinzenstraße
- Penny, Moerser Straße
- Rewe (geplant), Ebertstraße

Nachts sind diese Parkplätze in der Regel ungenutzt und eignen sich in dieser Zeit hervorragend für die Nutzung als Ladestandort. Es muss selbstverständlich gewährleistet sein, dass die Parkplätze tagsüber wieder dem Kundenverkehr zur Verfügung stehen. Dies ist über die ohnehin vorhandenen Parkdauerbegrenzungen gegeben. Die Rahmenbedingungen (Verkehrssicherungspflicht u.a.) wären zu klären, allerdings liegen hier große Potenziale für das nächtliche Laden von E-Autos der umliegenden Wohnquartiere.

2.1.7 Sonstige Angebote

Carsharing

Zurzeit bietet die Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (NIAG) ein Carsharing Angebot in Kooperation mit Ford an.

Es handelt sich hier um ein stationsbasiertes System. Das bedeutet, man kann das Fahrzeug online oder per Telefon buchen kann. Der Verleih erfolgt auf Zeitbasis und das Fahrzeug muss am Standort (Kolkshenstraße) wieder zurückgegeben werden. Da NIAG/Ford ein Partner der DB-Flinkster-Gruppe ist, können auch Besucher der Stadt Kamp-Lintfort, die mit der Bahn anreisen, das Angebot z.B. über www.bahn.de finden und auf das Angebot zugreifen.

The image shows a screenshot of the NIAG website. At the top, there is a navigation bar with the NIAG logo and links for 'Bus & Bahn', 'Logistik', 'Karriere', 'Die NIAG', and 'Kontakt'. Below this, there is a secondary navigation bar with 'Bus & Bahn' highlighted, and other links like 'Tickets & Preise', 'Abo-Service', 'Fahrpläne & mehr', 'KundenCenter & mehr', 'Bus & mehr', and 'Buswerbung'. On the left side, there is a vertical menu with links for 'Ford-Carsharing', 'Barrierefreiheit', 'E-Scooter', 'Bürgerbus', 'NIAG TaxiBus', 'NIAG AST', and 'Gut zu wissen'. The main content area features a large banner with the text 'NIAG und Ford Carsharing bieten Ihnen Mobilität:' and 'Jetzt zum Freundschaftspreis anmelden!'. The banner includes the NIAG and Ford Carsharing logos, a red Ford Fiesta car, and the text 'Mobilität 2.0 am Niederrhein.'. Below the banner, there are three columns of partner locations: 'Autohaus Bernds GmbH Dinslaken', 'Autozentrum Ebber GmbH Bocholt', 'Autohaus Espey GmbH & Co KG Kamp-Lintfort', 'Autohaus Stefan Janßen Sonsbeck', and 'Laurff Jakob GmbH & Co KG Moers'. It also mentions 'Und in ausgewählten NIAG KundenCentern'.

Abbildung 27 Carsharing der NIAG und FORD Carsharing (Quelle: NIAG)

Fahrrad- und eScooter-Verleih

Das Verleihsystem „NiederrheinRad“ umfasst 26 Verleihstationen, zurzeit verfügen laut <https://niederrhein-tourismus.de> allerdings nur Neukirchen-Vluyn und Moers über einen Verleih-Partner.

Es gibt zum Zeitpunkt der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität keinen eScooter-Verleih in Kamp-Lintfort.

2.2 Energie- und Treibhausgas-Bilanz für den Verkehrssektor in Kamp-Lintfort

Mit Hilfe der Energie- und Treibhausgas (THG)-Bilanz wird zunächst der verkehrsbedingte Energieverbrauch in Kamp-Lintfort berechnet, aus dem im nächsten Schritt mit Hilfe von Emissionsfaktoren die Treibhausgasemissionen im Verkehr errechnet werden.

Mit Hilfe der daraus resultierenden Kenntnis

- über die Relevanz des Verkehrssektors für die Gesamtstadt im Vergleich mit den anderen Sektoren, wie der Wirtschaft und den Privaten Haushalten, als auch der Kenntnis
- über die Entwicklung des Verbrauchs und der Emissionen seit dem Referenzjahr 1990 und
- über die Verteilung des Verbrauchs und der Emissionen innerhalb des Mobilitätssektors auf die einzelnen Verkehrsträger

wird eine wichtige Basis für die Ermittlung von Potenzialen und Szenarien als auch für die im Rahmen des Konzeptes folgende Maßnahmenentwicklung gebildet. Darüber hinaus kann die Bilanz auch als Instrument für das spätere Controlling in der Umsetzungsphase des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität zur Nachverfolgung der Verbrauchs- und Emissionsentwicklung genutzt werden.

Die vorliegende Energie- und THG-Bilanz wurde für das Jahr 2017 erstellt. Als Werkzeug für die Erstellung der Energie- und THG-Bilanz wurde das Tool ECOSPEED Regionsmart von Ecospeed genutzt. Dieses wurde der Stadt Kamp-Lintfort, wie allen anderen Städten in NRW, vom Land NRW kostenlos zur Verfügung gestellt.

Für die Erstellung einer „Startbilanz“ wurde zunächst – auf Basis der jahresbezogenen Einwohner- und Beschäftigtenzahlen (differenziert nach Wirtschaftszweigen) in Kamp-Lintfort – anhand bundesdeutscher Verbrauchskennwerte der lokale Endenergiebedarf, differenziert nach Energieträgern und Verbrauchssektoren, berechnet. Die Bilanz wurde anschließend mit Hilfe lokal verfügbarer Daten zu einer „Endbilanz“ nach der Bilanzierungs-Systematik Kommunal (BISKO) konkretisiert. Somit wurden in der Bilanzierung ausschließlich die auf dem Territorium der Stadt Kamp-Lintfort anfallenden Energieverbräuche auf Ebene der Endenergie berücksichtigt.

Anhand von Emissionsfaktoren der in Kamp-Lintfort relevanten Energieträger (vgl. Abbildung 28) können die Energieverbräuche in THG-Emissionen umgerechnet werden.

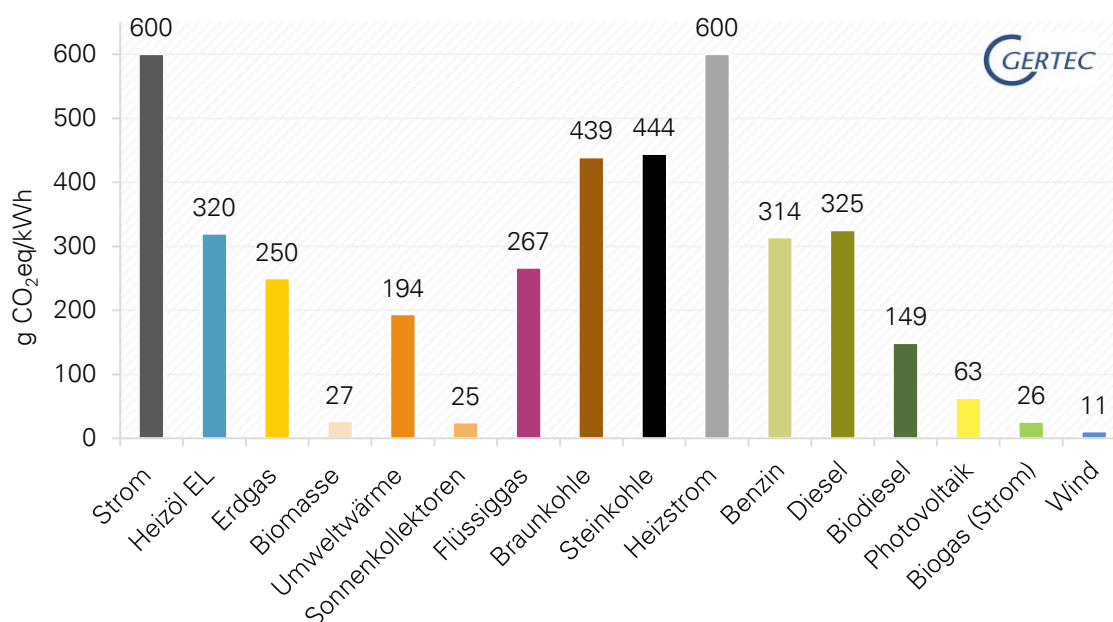


Abbildung 28 Für Kamp-Lintfort relevante Emissionsfaktoren für das Jahr 2017 (Quelle: Gertec nach Daten aus ECOSPEED Regionsmart)

Die in diesem Konzept erstellte Bilanz bezieht sich nicht ausschließlich auf das Treibhausgas CO₂, sondern betrachtet zudem die durch weitere klimarelevante Treibhausgase (wie Methan (CH₄) oder Distickstoffmonoxid (N₂O)) entstehenden Emissionen. Um die verschiedenen Treibhausgase hinsichtlich ihrer Klimaschädlichkeit vergleichbar zu machen, werden diese in CO₂-Äquivalente (CO₂eq) umgerechnet, da das Treibhausgas CO₂ mit 87 % der durch den Menschen verursachten Treibhausgas-Emissionen in Deutschland das mit Abstand klimarelevanteste Gas darstellt.

Grundlage für die Berechnung der stadtweiten THG-Emissionen ist die Betrachtung von Life-Cycle-Assessment-Faktoren (LCA-Faktoren). Das heißt, dass die zur Produktion und Verteilung eines Energieträgers notwendige fossile Energie (z. B. zur Erzeugung von Strom) zu dem Endenergieverbrauch (wie am Hausanschluss abgelesen) addiert wird. Somit ist es beispielsweise möglich, der im Endenergieverbrauch emissionsfreien Energieform Strom „graue“ Emissionen aus seinen Produktionsstufen zuzuschlagen und diese in die THG-Bilanzierung mit einzubeziehen.

Im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes für die Stadt Kamp-Lintfort konnte aufgrund der Datengüte – d. h. der Menge und Qualität der zur Verfügung stehenden Daten eine Endbilanz für die Zeitreihe von 1990 bis 2017 erstellt werden, die Aussagen über die Energieverbräuche sowie über die vor Ort verursachten THG-Emissionen erlaubt. Je weiter man in die Vergangenheit blickt, wird diese Bilanz – aufgrund der Datenlage – zwar ungenauer, den näherungsweise Verlauf der Energieverbräuche und THG-Emissionen kann diese Bilanz dennoch abbilden.

Die Mobilität hat - wie eingangs bereits beschrieben - einen hohen Anteil an den gesamtstädtischen Emissionen. Der Anteil liegt mit 30% an zweiter Stelle nach den Haushalten. Von den 277 Tsd. Tonnen CO₂eq/a werden 82,91 Tsd. Tonnen CO₂eq/a durch Mobilität verursacht.

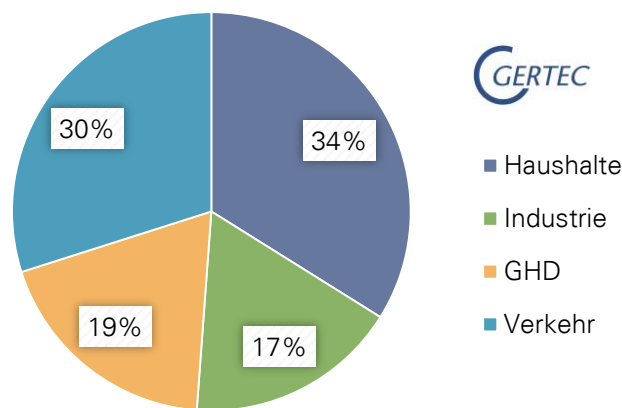


Abbildung 29 Gesamtstädtische THG-Emissionen 2017 (277 Tsd. Tonnen CO₂eq/a) – differenziert nach Sektoren)

Der Energieverbrauch im Verkehrssektor ist zwischen 1990 und 2000 kontinuierlich angestiegen (von ca. 234,27 GWh/a auf ca. 269,76 GWh, also um ca. 15 %). Zwischen den Jahren 2000 bis 2010 ist das Verbrauchsniveau zwar leicht um ca. 4 % zurückgegangen, seit dem Jahr 2011 haben die Verbräuche aber bis 2015 wieder um ca. 2 % auf insgesamt 265,26 GWh/a zugenommen. In den letzten Jahren verharren die Emissionen auf gleichem Niveau.

Im Vergleich der Verkehrsmittel s. [Abbildung 30](#) haben die Personenwagen mit 70 % den deutlich höchsten Anteil an den Emissionen. Den zweitgrößten Anteil an den Emissionen nehmen die Lastkraftwagen ein. Dieses Fahrzeugsegment, ebenso wie die an dritte Stelle folgenden leichten Nutzfahrzeuge, nehmen im Gegensatz zu den PKW seit 1990 zu.

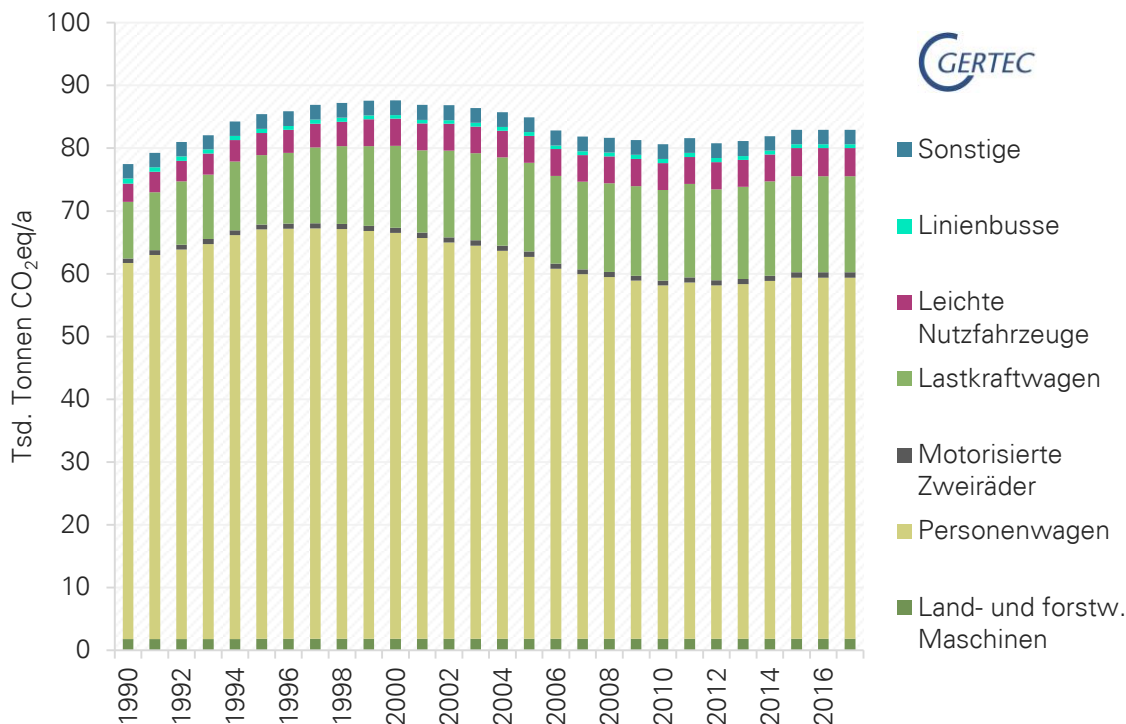


Abbildung 30 THG-Emissionen im Verkehrssektor – differenziert nach Fahrzeugkategorien

Aufgrund der Bilanzierungsmethodik werden alle Fahrten im Stadtgebiet in die Bilanzierung einbezogen. Kommunen mit einer das Stadtgebiet durchkreuzenden Autobahn - so wie Kamp-Lintfort – werden die Emissionen des – kaum beeinflussbaren – Autobahnverkehrs zugerechnet. Die nachfolgende Abbildung macht deutlich, dass der Verkehr auf den Autobahnen mit 31,99 Tsd. Tonnen CO₂eq einen relevanten Anteil an den Emissionen einnimmt - auch wenn die sonstigen verkehrsbedingten Emissionen im Stadtgebiet insgesamt überwiegen.

Darüber hinaus ist für die Konzepterstellung eine Differenzierung zwischen dem inner- und außerörtlichen Verkehr wichtig. Mit 27,71 Tsd. Tonnen CO₂eq im Jahr 2017 hat der innerörtliche Verkehr die zweitgrößte Bedeutung. Der außerörtliche Verkehr liegt bei 22,59 Tsd. Tonnen CO₂eq.

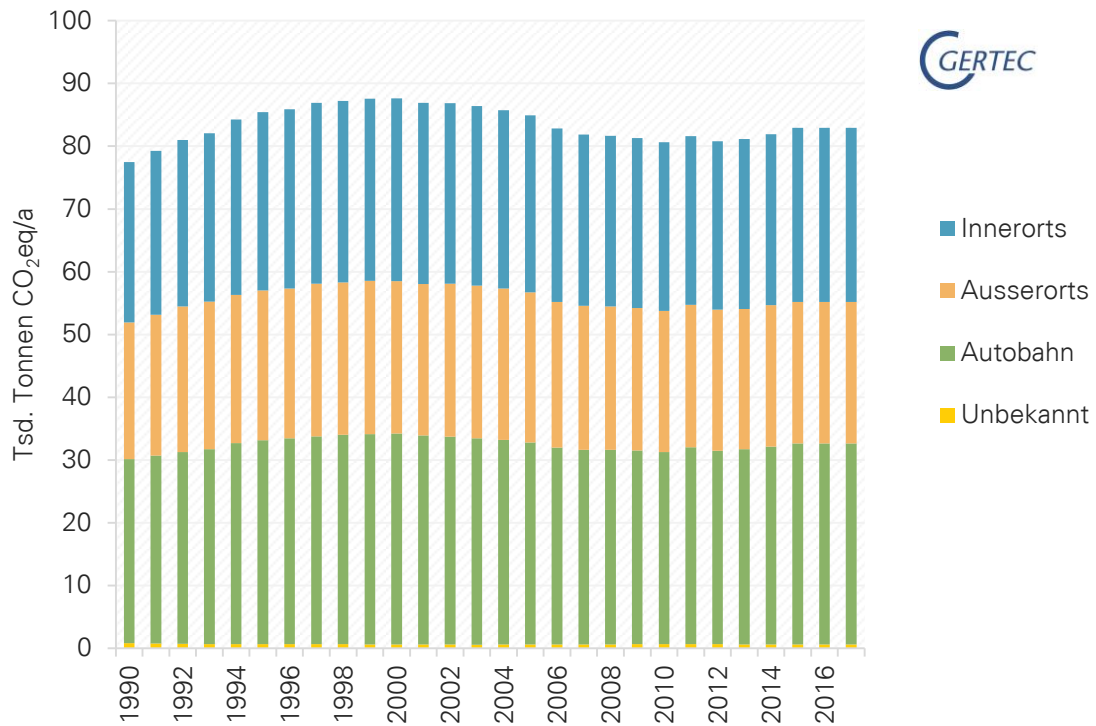


Abbildung 31 THG-Emissionen im Verkehrssektor – differenziert nach Straßenkategorien

Aus der nachfolgenden Zeitreihe wird eine deutliche Energieträgerverschiebung von Benzin zu Diesel erkennbar. Seit der Jahrtausendwende ist ebenfalls der Anteil der Biotreibstoffe (Biobenzin und Biodiesel) angestiegen, so dass Biotreibstoffe im Jahr 2017 einen Anteil von 2% an den Energieverbräuchen im Verkehrssektor ausmachen. Strom-, erdgas- und flüssiggasbetriebene Fahrzeuge haben (mit zusammen ca. 1%) derzeit lediglich eine untergeordnete Rolle am Energieverbrauch im Verkehrssektor.

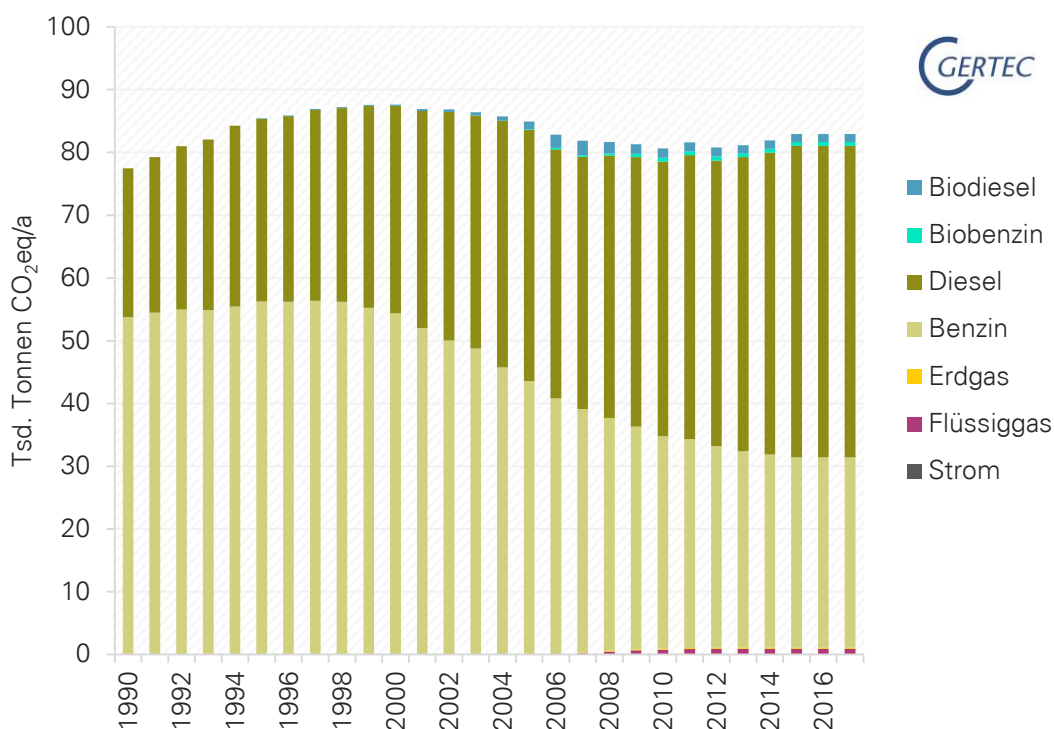


Abbildung 32 THG-Emissionen im Verkehrssektor – differenziert nach Energieträgern

Die nachfolgende Tabelle stellt im Detail die Anteile der Emissionen im Jahr 2017 pro Energieträger an den einzelnen Fahrzeugarten sowie insgesamt dar.

Personenwagen und Zweiräder		in Tonnen CO ₂ eq/a 2017	% Personenwagen und Zweiräder	% Ges Verkehr
	Strom	50	0%	0%
	Benzin	28.555	50%	37%
	Diesel	26.385	46%	34%
	Erdgas	94	0%	0%
	Biogase	0	0%	0%
	Flüssiggas	756	1%	1%
	Biodiesel	642	1%	1%
	Biobenzin	577	1%	1%
Summe Personenwagen und Zweiräder		57.059	100%	73%

Busse		in Tonnen CO ₂ eq/a 2017	% Busse	% Ges Verkehr
	Strom	0	0%	0%
	Benzin	0	0%	0%
	Diesel	1.301	98%	2%
	Erdgas	0	0%	0%
	Biogase	0	0%	0%
	Flüssiggas	0	0%	0%
	Biodiesel	32	2%	0%
	Biobenzin	0	0%	0%
Summe Busse		1.333	100%	2%

Lastkraftwagen		in Tonnen CO ₂ eq/a 2017	% Lastkraftwagen	% Ges Verkehr
	Strom	2	0%	0%
	Benzin	0	0%	0%
	Diesel	15.229	98%	20%
	Erdgas	3	0%	0%
	Biogase	0	0%	0%
	Flüssiggas	0	0%	0%
	Biodiesel	371	2%	0%
	Biobenzin	0	0%	0%
Summe Lastkraftwagen		15.605	100%	20%

Leichte Nutzfahrzeuge		in Tonnen CO ₂ eq/a 2017	% Leichte Nutzfahrzeuge	% Ges Verkehr
	Strom	8	0%	0%
	Benzin	157	4%	0%
	Diesel	3.765	93%	5%

	Erdgas	17	0%	0%
	Biogase	0	0%	0%
	Flüssiggas	25	1%	0%
	Biodiesel	92	2%	0%
	Biobenzin	3	0%	0%
Summe	Nutzfahr- zeuge	4.068	100%	5%
Summe	Gesamt	78.064		

Tabelle 6 Emissionen pro Energieträger und Fahrzeugtyp (ECOSpeed Region)

3 Soziodemografie und Zielgruppen

Verkehrsflüsse und Verkehrsnachfrage ergeben sich aus den unterschiedlichen Anforderungen und der Präsenz der Zielgruppen in einer Stadt. Daher ist ein Überblick über die Zielgruppen und deren bisheriges Nutzerverhalten von großer Bedeutung.

Die derzeitige Altersverteilung der Bürgerschaft in der Stadt Kamp-Lintfort hat einen bedeutenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Stadt. Die nachfolgende Abbildung visualisiert die derzeitige Altersverteilung in Kamp-Lintfort.

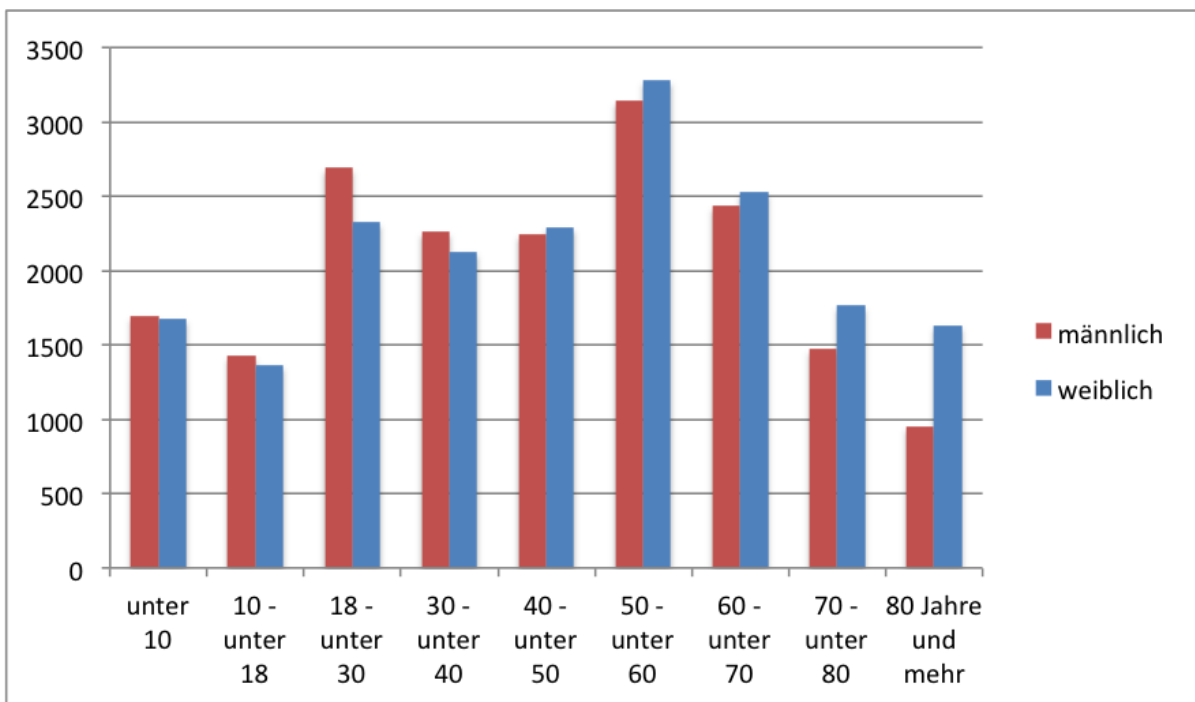


Abbildung 33 Altersverteilung im Jahr 2019 (Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung)

Für die Stadt Kamp-Lintfort wird ein leichter Bevölkerungsrückgang um 4 % bis zum Jahr 2040 prognostiziert.¹ Diese Entwicklung wird insbesondere in der Abnahme der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren sowie der Erwerbstätigen zwischen 18 und 70 Jahren deutlich.

Der Anteil an Personen über 70 Jahre wird hingegen bis zum Jahr 2040 zunehmen. Im Hinblick auf das Geschlecht lassen sich darüber hinaus weitere, wenn auch kleinere, Unterschiede in der Entwicklung feststellen.² Diese Gesamtentwicklung schlägt sich einerseits in dem Verkehrsverhalten nieder und beeinflusst andererseits die Bestandteile des Mobilitätskonzeptes.

Diese demografischen Entwicklungen stehen im direkten Zusammenhang mit den zu entwickelnden Maßnahmen im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes und deren Adressaten, weshalb diese bereits bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes berücksichtigt werden müssen. Daher wird für die Betrachtung ein sogenannter Zielgruppenansatz gewählt.

¹ IT.NRW

² IT.NRW

Bei einer Zielgruppe handelt es sich um eine Gruppe an Mobilitätsteilnehmern. Diese zeichnen sich durch ihre homogenere Reaktion auf unterschiedliche Maßnahmen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung aus. Daher lassen sich für diese Zielgruppen spezifische Potenziale identifizieren und entsprechende Maßnahmen erarbeiten. Wie die Mobilität in Deutschland (MiD)-Erhebungen der Jahre 2002 und 2008 gezeigt haben, lassen sich altersgruppenbedingte Unterschiede im Verkehrsverhalten vor allem durch die Strukturvariablen

- Siedlungsraum,
- Lebenssituation bzw. Lebensphase sowie
- ökonomischer Situation

erklären.³

Am stärksten ist die Mobilitätsquote jedoch vom Alter abhängig, sodass eine Zielgruppeneinteilung auf Basis der Lebensphasen der Bevölkerung erfolgt.⁴ Wie [Abbildung 34](#) verdeutlicht, lässt sich die Bevölkerung anhand des Modal Splits in die folgenden drei Zielgruppen untergliedern:

- Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren
- Erwerbstätige zwischen 18 und 70 Jahren
- Senioren ab 70 Jahren

³ Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2018): 22

⁴ Nobis, Kuhnimhof 2018: 25

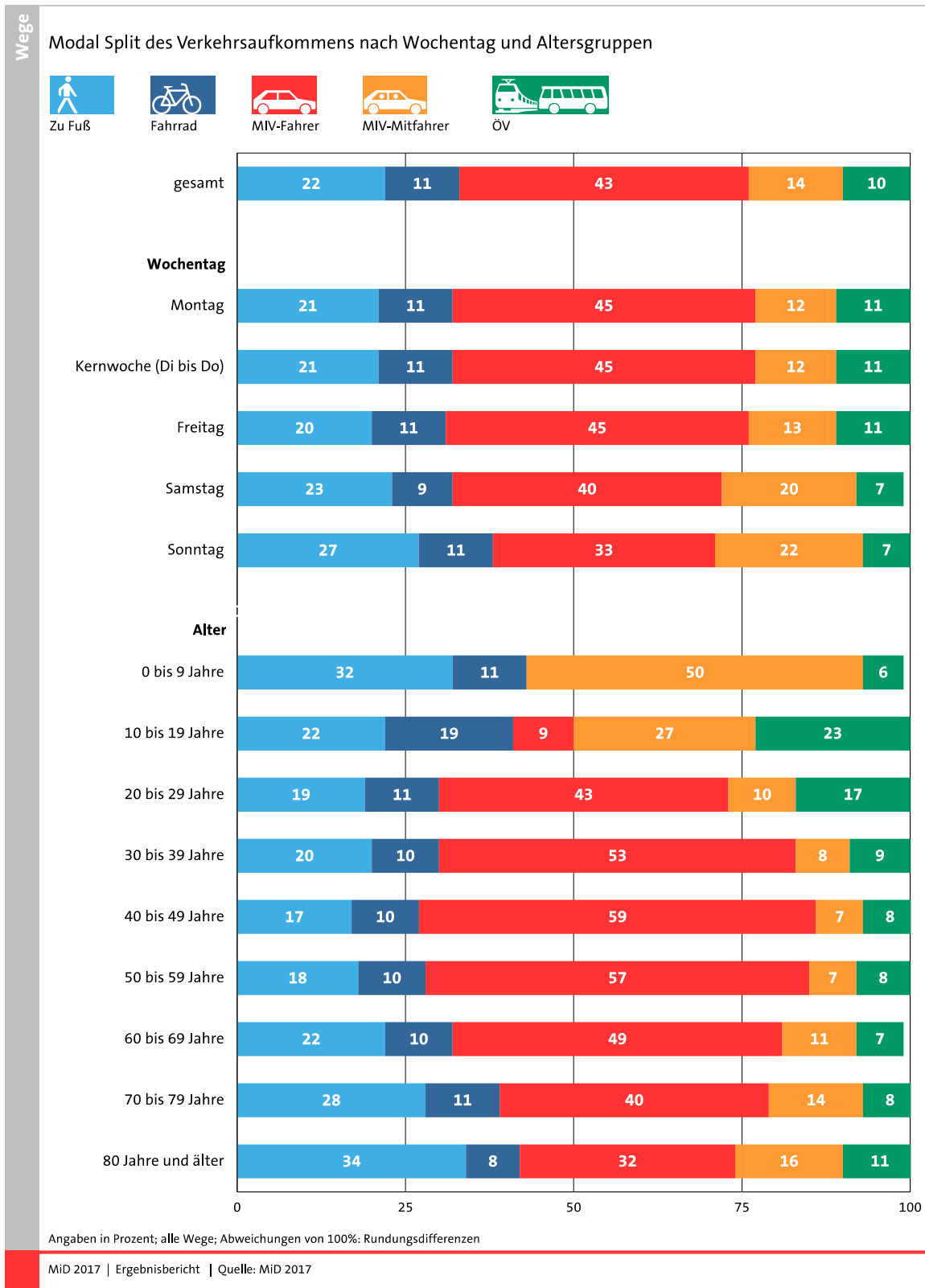


Abbildung 34 Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Wochentagen und Altersgruppen (Quelle: Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2018): 50)

Auf Grund dieser differenzierten Bevölkerungsentwicklung sowie dem differenzierten Verkehrsverhalten der jeweiligen Altersgruppen werden die drei Zielgruppen zunächst separat betrachtet. Dabei unterscheidet sich nicht nur die Verkehrsmittelwahl sondern beispielsweise auch der Grund für zurückgelegte Wege⁵.

Gemäß des Modal-Splits für die Stadt Kamp-Lintfort aus dem Jahr 2000 nimmt der PKW mit 64% mit Abstand die größte Rolle bei der Verkehrsmittelwahl ein (vgl. [Abbildung 35](#)). Der ÖPNV hingegen ist im Jahr 2000 deutlich unterrepräsentiert.

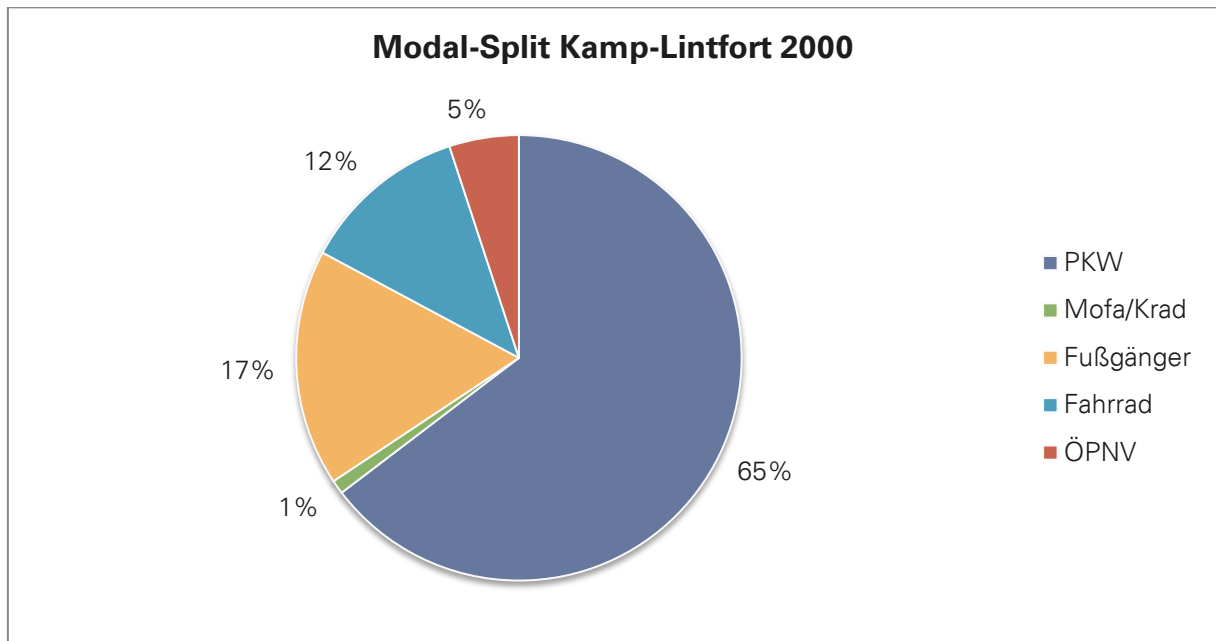


Abbildung 35 Modal-Split für die Stadt Kamp-Lintfort aus dem Jahr 2000 (Quelle: eigene Darstellung nach BVS et. al. 2001: 24)

Vergleicht man diese Zahlen mit dem Modal-Split für Deutschland aus dem Jahr 2002 zeigt sich ein ähnliches Bild (siehe [Abbildung 36](#)). Basierend auf der Annahme, dass sich das Mobilitätsverhalten in Kamp-Lintfort ähnlich wie in der gesamten Bundesrepublik entwickelt hat, wird im Folgenden für die Analyse der Modal-Split für Deutschland aus dem Jahr 2017 zugrunde gelegt.

⁵ Nobis, Kuhnimhof 2018: 61ff.

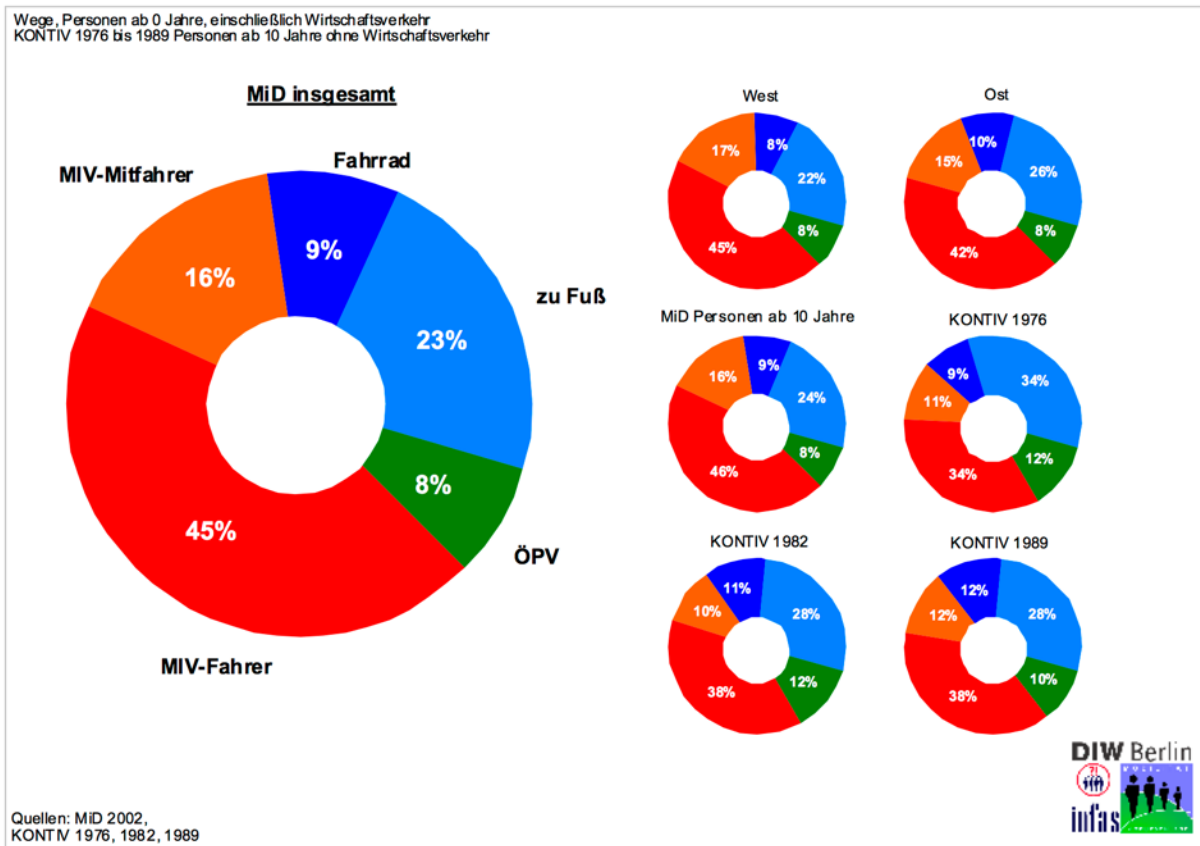


Abbildung 36 Modal-Split für Deutschland im Jahr 2002 (Wege) (Quelle: infas, DIW 2004: 62)

3.1 Zielgruppe Kinder und Jugendliche

Diese Zielgruppe zeichnet sich durch den fehlenden Zugang zum eigenen PKW aus, weshalb die eigene Automobilität keine Option im Mobilitätsverhalten darstellt. Jedoch sind insbesondere Kinder bis zu neun Jahren sehr stark von Erwachsenen abhängig.⁶ Darüber hinaus steht das Mobilitätsverhalten dieser Zielgruppe sehr stark unter dem Einfluss seines Umfeldes, welches sich nachhaltig auf das Verhalten der Kinder und Jugendlichen auswirkt.

Die Abhängigkeit der Kinder von Erwachsenen spiegelt sich auch in dem Modal-Split wieder. Diese Zielgruppe legt 40% ihrer Wege als motorisierter Individualverkehr (MIV)-Mitfahrer zurück, was die starke Prägung auf dieses Verkehrsmittel verdeutlicht (vgl. [Abbildung 37](#)). Die ÖPNV-Nutzung mit lediglich 14% nimmt hingegen eine untergeordnete Rolle ein.

⁶ Nobis, Kuhnimhof 2018: 49

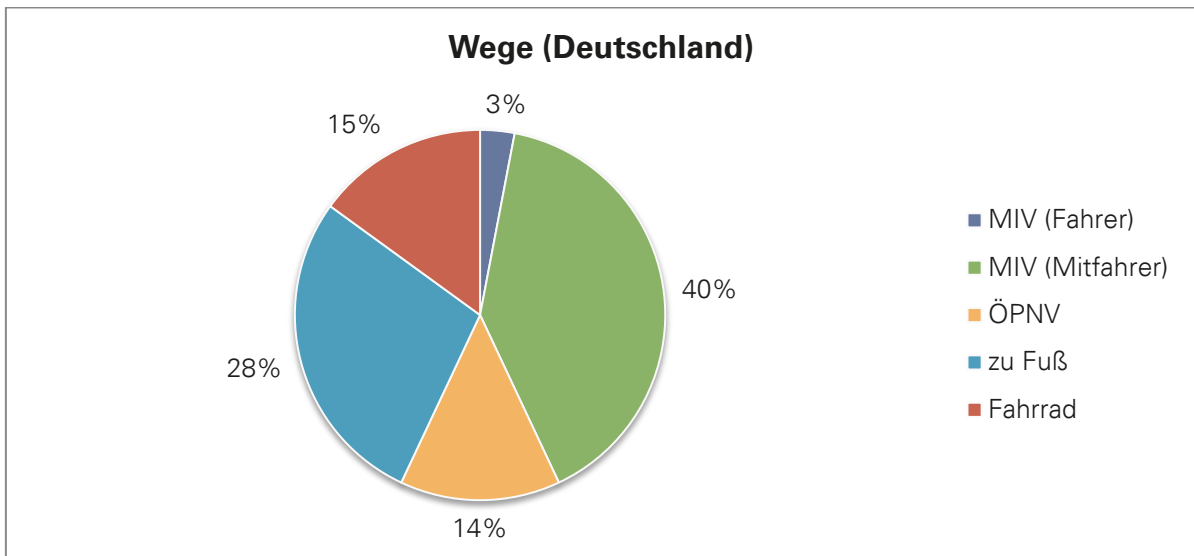


Abbildung 37 Hauptverkehrsmittel der Altersgruppe U18 in Deutschland im Jahr 2017 (Quelle: Mobilität in Tabellen 2017, eigene Darstellung)

Derzeit macht die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen einen Anteil von 15,5% an der Gesamtbevölkerung in Kamp-Lintfort aus, welcher sich perspektivisch auf 16% im Jahr 2040 entwickelt und somit nahezu stagniert.⁷ Somit verändert sich der eher geringe Einfluss dieser Zielgruppe auf den Modal-Split nicht. Dennoch geht von Verhaltensänderungen im Umfeld der Kinder und Jugendlichen ein langfristiges Einflusspotenzial aus, welches in der Erarbeitung der Maßnahmen zu berücksichtigen ist.

3.2 Zielgruppe Erwerbstätige zwischen 18 und 70 Jahren

Diese Zielgruppe zeichnet sich durch ihre hohe Mobilität im Vergleich zu den anderen Zielgruppen aus. Dies spiegelt sich sowohl in der Anzahl und Entfernung der Wege sowie in der Unterwegszeit wider. Die berufliche Situation der Personen ist dabei besonders für das Mobilitätsverhalten entscheidend.

Insgesamt verhält sich diese Zielgruppe homogen, dennoch unterscheidet sich die Altersgruppe von 18 - 29 Jahren leicht. In dieser Altersgruppe nimmt der MIV mit ca. 42% Weg die prominenteste Rolle bei der Verkehrsmittelwahl ein. Der ÖPNV wird hingegen für 17% der Wege gewählt und 19% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt.

In der Altersgruppe von 30 bis 69 Jahren ist die Verkehrsmittelwahl noch stärker vom PKW geprägt, da 54% der Wege als PKW-Fahrer bestritten werden. Die Nutzung des ÖPNV ist in dieser Altersgruppe mit lediglich 8% stark unterrepräsentiert. Die Carsharing-Mitgliedschaft ist jedoch in der Altersgruppe zwischen 30 und 49 Jahren mit 55% bei einem Anbieter und 63% bei mehreren Anbietern besonders hoch⁸.

⁷ it.NRW

⁸ Mobilität in Tabellen 2017

Bezogen auf die gesamte Zielgruppe prägt der MIV mit 61% der Wege die Verkehrsmittelwahl (vgl. [Abbildung 38](#)). Die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem ÖPNV wird nur jeweils bei 10% der Wege gewählt.

Diese Zeitgruppe nimmt derzeit einen Anteil von ca. 55% an der Gesamtbevölkerung ein und stellt somit die größte Zielgruppe dar. Perspektivisch wird dieser Bevölkerungsanteil im Zuge des demographischen Wandels bis zum Jahr 2040 um ca. 4% abnehmen⁹. Die hohe Bedeutung dieser Zielgruppe bleibt dennoch erhalten und stellt einen strategischen Ansatzpunkt für eine langfristige Veränderung im Mobilitätsverhalten dar.

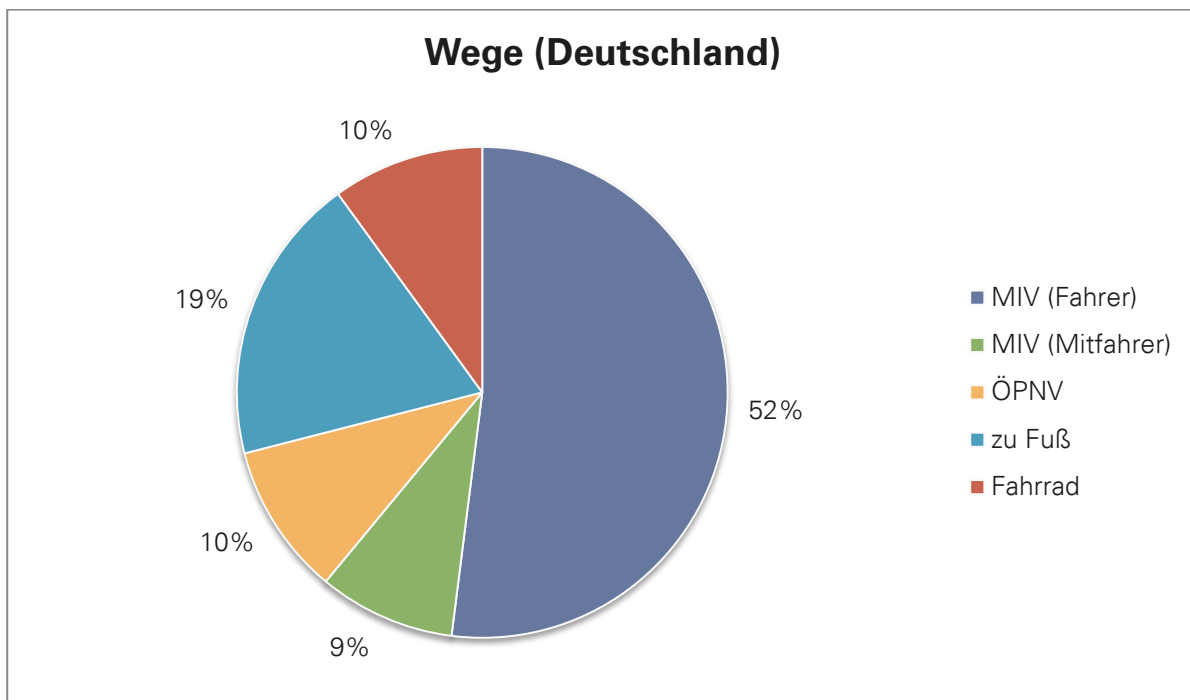


Abbildung 38 Hauptverkehrsmittel der Altersgruppe 18 bis 69 Jahre in Deutschland im Jahr 2017 (Quelle: Mobilität in Tabellen 2017, eigene Darstellung)

3.3 Zielgruppe Senioren

Die Zielgruppe der Senioren über 70 Jahren ist durch eine starke PKW-Orientierung gekennzeichnet, welche unter anderem auf die signifikant steigende Führerscheinbesitzquote zurückzuführen ist¹⁰. Darüber hinaus ist diese Zielgruppe durch zunehmende Mobilitätseinschränkungen geprägt, welche sich im Mobilitätsverhalten niederschlagen. Dies zeigt sich bspw. in der Entfernung der zurückgelegten Wege oder der Anzahl an Wegen als MIV-Mitfahrer¹¹.

Die starke PKW-Orientierung spiegelt sich ebenfalls im Modal-Split für Deutschland aus dem Jahr 2018 wider, bei welchem 38% der Wege als PKW-Fahrer sowie 14% der Wege als PKW-Mitfahrer zurückgelegt werden (vgl. [Abbildung 39](#)). Somit werden in dieser Altersgruppe immer noch 52% der

⁹ it.NRW

¹⁰ Kraftfahrt Bundesamt 2019

¹¹ Nobis, Kuhnimhof 2018: 101

Wege mit dem PKW bestritten. Die Rolle als Fußgänger ist mit 29% der Wege am zweitstärksten vertreten. Die Rolle des Fahrradfahrers (10%) und ÖPNV-Nutzers (8%) nehmen Senioren lediglich vereinzelt ein.

Im Jahr 2019 beträgt der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung in Kamp-Lintfort ca. 16%. Dieser Anteil wird im Zuge des demographischen Wandels auf ca. 21% ansteigen, weshalb dieser Zielgruppe eine zunehmende Bedeutung zukommt.¹²

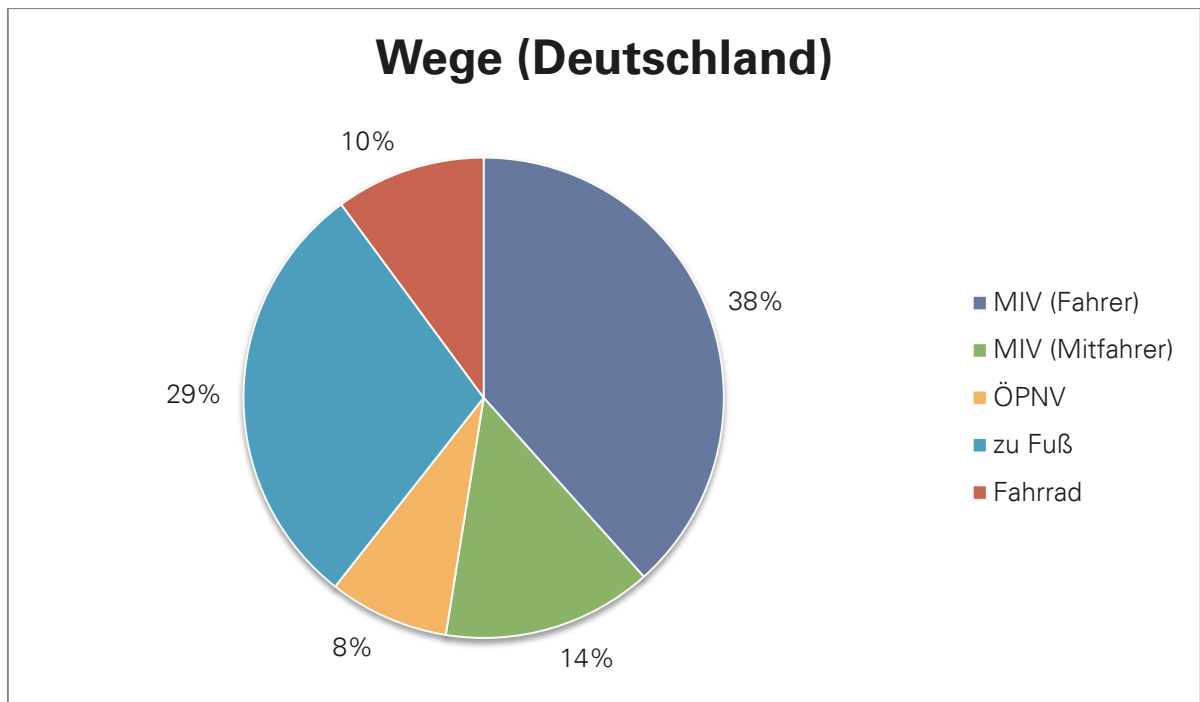


Abbildung 39 Hauptverkehrsmittel der Altersgruppe Ü70 in Deutschland im Jahr 2017 (Quelle: Mobilität in Tabellen 2017, eigene Darstellung)

¹² IT.NRW

4 Verkehrsmittelwahl in Kamp-Lintfort

Eine repräsentative Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl hätte das vorhandene Budget um mehr als das Doppelte überstiegen. Die Kamp-Lintforter Verkehrssituation im Jahre 2019 soll durch verschiedene Verkehrszählungen dokumentiert werden. Gegebenenfalls können vergleichende Messreihen – die unter sonst gleichen Bedingungen durchgeführt werden – Aufschluss über die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl und des -aufkommens geben. Folgende Erhebungen wurden durchgeführt und nachfolgend dokumentiert.

4.1 Schulzentrum Kamp-Lintfort (Hermann-Gmeiner-Berufskolleg, Unesco Gesamtschule, Georg-Forster-Gymnasium, Kindergarten Zwergenland)

4.1.1 Verkehrsaufkommen, Modal Split

Ein Aufkommensschwerpunkt im Radverkehr in Kamp-Lintfort ist das Schulzentrum. Mit Gesamtschule, Gymnasium, Berufskolleg und Kindertageseinrichtung ist der Quell- und Zielverkehr stark ausgeprägt. Zwei Dreifachturnhallen sind außerhalb der Schulzeiten mit Vereinssport belegt. Die im gleichen Bereich befindliche Stadthalle führt bei Veranstaltungen mit bis zu 500 Besuchern zu einem entsprechenden Verkehrsaufkommen.

Eine Betrachtung der vorhandenen Verkehrssituation soll Art und Umfang des Verkehrsaufkommens an den vier wichtigsten Zufahrten darlegen.

Die wesentlichen Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst:

- Im vormittäglichen Zufluss ist mit 806 Fahrrädern und 314 Fußgänger ein hoher Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs festzustellen. Dieser liegt bei 74%
- Im Fußgängerverkehr sind in großem Maße die "Busfahrer" enthalten, die von der Haltestelle Prinzenplatz zum Schulzentrum laufen
- In der vormittäglichen Spitzenstunde verlassen 218 Kfz das Schulzentrum. Es ist davon auszugehen, dass der Großteil dieser Kfz aus Chauffeuren besteht. Dies zeigt, dass mehr als die Hälfte des gesamten Kfz-Zielverkehrs (411) aus Bringfahrten besteht. An Tagen mit starkem Regen dürfte dieser Wert erfahrungsgemäß noch deutlich höher liegen
- Die Zufahrt Moerser Straße wird im Kfz-Verkehr von 66% genutzt, die Schanzstraße von 34%
- Auffällig ist der starke Fußgänger-Zielverkehr in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Als Grund dafür scheint die Lage zweier Imbissbetriebe an der Prinzenstraße logisch
- Der Zugang von der Neuendickstraße wurde nicht in die Erhebung einbezogen

	Vormittägliche Spitzenstunde		Nachmittägliche Spitzenstunde			Vormittägliche Spitzenstunde		Nachmittägliche Spitzenstunde		
	rein	raus	rein	raus		rein	raus	rein	raus	
Kfz	411	218	143	188	Dies entspricht in Prozent: →	Kfz	27%	96%	42%	21%
Rad	806	2	35	359		Rad	53%	1%	10%	40%
Fuß	314	7	166	360		Fuß	21%	3%	48%	40%
	1531	227	344	907						

Tabelle 7 Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrszählung "Schulzentrum" für die Zeit der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden

Maßnahme:

Aus dem hohen Anteil Bringfahrten wird abgeleitet, dass die Einrichtung einer Bringzone zum Beispiel auf dem Parkplatz "real" nahe der Unterführung Querspange und der Schaffung einer Fußwegverbindung zur Schanzstraße sinnvoll erscheint.

4.1.2 Nutzung der "Unterführung"

Es existiert eine kreuzungsfreie Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den wesentlichen Wohnsiedlungsbereichen. Diese unterquert die Moerser Straße von der Pappelstraße und vom Prinzenplatz kommend. Für Radverkehr aus den Siedlungsbereichen Geisbruch und Gestfeld stellt diese Unterführung eine kurze und sichere Verbindung dar.



Abbildung 40 Schulzentrum, Zufahrt Moerser Straße - Unübersichtliche Szenen mit "drängelndem" Kfz-Verkehr - unproblematische Situation ohne Kfz-Verkehr



Abbildung 41 Verkehrsverstöße wie das Blockieren der Furt (hier stand der Wagen eine halbe Minute) sind unnötig und führen zusätzlich zu unsicheren Verkehrssituationen

Wie die Verkehrszählung ergab, wird mehrheitlich die alternativ zur Verfügung stehende Straßenquerung genutzt. Hier ist eine Mittelinsel vorhanden und eine die Überquerung wird mit Verkehrshelfern gesichert. Nahezu 70% der Radfahrer nutzen die ebenerdige Querung über die Moerser Straße.

Ursache für diese Routenwahl sind möglicherweise folgende Gründe:

- die Lage der Fahrradabstellanlagen der Gesamtschule machen die ebenerdige Route günstiger
- die Unterführungsanlage ist in Teilen unübersichtlich, schlecht beleuchtet und der Fahrbahnbelag ist in einem schlechten Zustand
- die Unterführungen stellen Angsträume dar. Dies ist im starken Schülerverkehr nicht so relevant, spielt aber auch eine Rolle und ist vor allem in der Normalverkehrszeit ein Hinderungsgrund, diese Strecke zu nehmen



Abbildung 42 Verteilung des Radverkehrs auf die verschiedenen Routen (7:30-8:30 Uhr). Die objektiv sichere Route durch die Unterführung (rechts) wird nur in 30% der Fahrten genutzt

Maßnahmen:

Zu prüfen ist, ob folgende Maßnahmen durchführbar und sinnvoll sind:

- Bessere Beleuchtung der Unterführungen
- Überwachung mit Videogeräten
- Fahrbahnbelag für Radverkehr erneuern und ggfs. rot einfärben

- Gute Ausleuchtung auch außerhalb der Unterführungen
- Prüfung der Anbindungsrouten aus Richtung Geisbruch / Gestfeld auf Schwachstellen

4.2 Zentrum (ZOB „Neues Rathaus“, Fußgängerzone, Nähe zu Rathaus und Hochschule Rhein-Waal)

An einem zentralen Knotenpunkt in der Innenstadt (Moerser Straße / Kolkschenstraße) wurden über längere Zeiträume (7 Tage) Videoaufnahmen gemacht.

Kolkschenstr./Moerser Str.		
Radfahrende		13.11.2019
von	bis	
07:30	08:30	259
11:30	12:30	128
15:30	16:30	202



Abbildung 43 Zählung des Radverkehrs an der Kreuzung Moerser Straße / Kolkschenstraße. In der Tabelle sind Werte eines regnerischen Novembertages abgebildet

Die Zählwerte deuten auf hohe Mengen Radverkehr hin. Eingeräumt werden muss, dass in der Tabelle auch der Schülerverkehr eine Rolle spielt, insbesondere zwischen 07:30 und 08:30 Uhr.

4.3 Anzahl abgestellter Fahrräder

Auch eine Zählung der abgestellten Fahrräder ergab Hinweise auf eine starke Akzeptanz des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel.

Geparkte Fahrzeuge

14.11.2019	Pkw	Rad	Krad	Radanteil
Friedrichstraße zw. Ring- und Moerser Str	9			
EK 3 Umfeld	18	6		25%
EDEKA, Parkstraße	39	5	1	11%
Aldi, Bürgermeister-Schmelzing-Straße	48	9		16%
Moerser Str. West	49	51		51%
Penny / Bäcker	88	18		17%
EK 3	298	46		13%
	549	135		20%

14.11.2019	Rad	Krad
Krankenhaus	12	3
HRW	25	
Fatih Market	0	
Moerser Str. zw. Friedrich- und Kolkschestr	16	
ZOB	31	
Kodi und Kiosk	6	
Prinzenplatz	34	
Real Parkplatz	7	
OBI	7	3
Aldi Oststr	0	

Tabelle 8 Geparkte Pkw, abgestellte Fahrräder - teilweise im Vergleich - an einem trockenen Novembertag

4.4 Knotenpunktzählungen

4.4.1 B 510 / Schanzstraße / Wiesenbruchstraße (Anbindung Wohngebiet Niersenbruch an das Stadtzentrum, auch Schülerverkehr zur Grundschule Niersenbruch und zum Schulzentrum)

Dieser Knotenpunkt bindet einen zusammenhängenden Siedlungsbereich (Niersenbruch) an die Innenstadt und das Schulzentrum an. Im Niersenbruch liegen mit einer KiTa, einer Grundschule und einem Nahversorger sowie diverser kleinerer Dienstleister aber Ziele des Verkehrs.



Abbildung 44 Zählstelle B 510 / Schanzstraße / Wiesenbruchstraße

Die Zählung vom 27.06.2019 ergab 215 in der vormittäglichen und 107 Radfahrer in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Im Vergleich zum Kfz-Verkehr ergibt sich folgendes Bild:

		raus		rein	
von	bis	Rad	Pkw	Rad	Pkw
7:20	8:20	128	181	21	98
15:25	16:25	40	128	33	131
		168	309	54	229
		35%	65%	19%	81%

Tabelle 9 Vergleich Fahrrad / Pkw in Bezug auf den in das Niersenbruch ein- und ausfahrenden Verkehr

Es wurden folglich Radverkehrsanteile von 35% (morgens) bzw. 19% (nachmittags) festgestellt. Die Werte wurden am 27.6.2019, einem schönen sommerlichen Tag, ermittelt. Es soll an dieser Stelle keine Wertung vorgenommen werden, diese Daten dienen einer späteren Vergleichsmessung als Grundlage

Folgende Probleme werden bei der Knotenpunktgestaltung gesehen bzw. wurden durch die Videoanalyse erkannt:

- Am vorliegenden Knoten verfügt die Schanzstraße über gemeinsame Fuß- und Radwege, während auf der Wiesenbruchstraße keine Radverkehrsanlagen existieren. Da die Wiesenbruchstraße eine Tempo-30-Zone ist, ist eine Führung des Radverkehrs im Straßenraum regelgerecht. Probleme ergeben sich allerdings daraus, dass der Radverkehr über die abgesetzten Furten geführt wird. Dadurch nutzen in der Wiesenbruchstraße viele Radfahrer die Gehwege bis zur nächsten Bordsteinabsenkung

- Viele Radfahrende, die aus Richtung Niersenbruchstraße kommen nutzen bis zur signalisierten Kreuzung den "linken" Radweg. Der Fuß- und Radweg entlang der B 510 ist aber nur für eine Fahrtrichtung als solcher gewidmet
- Das Signal für die Fußgänger / Radfahrer auf dem Nebenstrom "Wiesenbruchstraße / Schanzstraße" wird nur auf Anforderung geschaltet. Dies führt zu zusätzlichen Wartezeiten für Radfahrende. Wie im Interview mit dem Landesbetrieb Straßen NRW dargelegt, wird diese Regelung damit begründet, dass unnötig lange Sperrzeiten für den Kfz-Verkehr auf der B 510 vermieden werden sollen.

4.4.2 B 510 / Saalhoffer Straße / Prinzenstraße (Radverkehr Richtung Nachbarkommune Rheinberg, untergeordnete Bedeutung im lokalen Radverkehr, wichtige regionale Hauptverkehrsstraßen)

Auch an diesem Knotenpunkt wurden in anderem Kontext während der Erarbeitungsphase des Klimaschutzteilkonzeptes Erhebungen durchgeführt. Daher liegen auch hier Zahlen zum Radverkehr vor, die für eventuelle Vergleichszählungen zu einem späteren Zeitpunkt als Grundlage dienen können.

von	bis	Rad
07:15	08:15	51
15:45	16:45	60

Tabelle 10 Radverkehr am gesamten Knotenpunkt (alle Richtungen am Zähltag 14.11.2019)

5 Potenzialanalyse und Bewertung der Ausgangssituation

5.1 Technische und räumliche Potenziale

5.1.1 Vermeidung von Pkw-Fahrten durch Verlagerung auf andere Verkehrsträger

Durch die alltägliche Mobilität entstehen Treibhausgase (CO₂). Den größten CO₂-Ausstoß hat der Kfz-Verkehr, der 2017 zu ca. 47% mit Diesel, zu ca. 49 % mit Benzin, zu 0,2% % mit Erdgas, zu 1,3% mit Flüssiggas und zu 0,1% mit Elektromotor angetrieben wurden. Biodiesel und Biobenzin machten 2,1% aus.

Hauptantrieb sind folglich Benzin- und Dieselmotoren. Bei der Verbrennung von Kraftstoff entsteht CO₂.

Der Kohlenstoffanteil im Kraftstoff bestimmt, wie viel CO₂ bei der Verbrennung des Kraftstoffes entsteht. So werden bei der Verbrennung von einem Liter Benzin 2,37 kg CO₂ freigesetzt und bei der Verbrennung der gleichen Menge Diesel 2,65 kg CO₂. Bezogen auf den Kilometer kann man durch einen einfachen Rechengang die in der Presse oft zitierten „Gramm je Kilometer“ errechnen:

			kg CO ₂ / Liter	kg CO ₂ / 100km	g CO ₂ / km
6	Liter	Benzin	2,37	14,22	142
5	Liter	Diesel	2,65	13,25	133

Tabelle 11 Eckdaten und Beispiel zum CO₂-Ausstoß (Quelle: eigene Berechnungen BVS Rödel und Pachan)

Die Tabelle zeigt den CO₂-Ausstoß je Kilometer, wenn man ein Kfz mit Benzin oder Diesel betreibt. Geht man von einem Benzinverbrauch von 6 Litern auf 100 km aus, so ergibt sich ein CO₂-Ausstoß von 142 g je Kilometer. Bei einem Diesel mit einem Verbrauch von bspw. 5 Litern auf 100 km ergeben sich 133 g CO₂ je Kilometer.

Auch bei einer kurzen Fahrt zum Einkauf von bspw. zwei Kilometern entsteht also ein CO₂-Ausstoß. Hin- und Rückweg ergeben vier Kilometer und demzufolge nach dem obigen Beispiel 569 bzw. 530 g CO₂. Über ein halbes Kilogramm CO₂ für eine kurze Fahrt zum Einkauf stehen also zu Buche.

5.1.1 Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Pkw durch alternative Antriebe

Verbrennungsmotoren sind nicht nur im Bereich CO₂ problembehaftet. Auf Kurzstrecken kann die Abgasreinigung nicht arbeiten, da die entsprechenden Betriebstemperaturen nicht erreicht werden. Und auch mit einer funktionierenden Abgasreinigung bleiben neben anderen das Stickstoffdioxidproblem sowie die Feinstaubthematik. Gerade im innerstädtischen Kurzstreckenverkehr sind diese Aspekte von großer Relevanz.

Als neue Antriebstechnologie hat in der letzten Dekade der batteriebetriebene Elektromotor die größten Fortschritte gemacht. Als Beispiel für die gestiegene Marktfähigkeit sollen einige Pkw-Modelle genannt werden, bei denen durch Fortschritte in der Akkutechnologie auf dem gleichen Raum größere Akkus realisiert und damit eine erhöhte Marktfähigkeit erzielt werden konnte:

	Akkugröße in kWh	Reichweite bei 15 kW Verbrauch
2012	22	147
2016	41	273
2019	52	347

Tabelle 12 Werte vom Renault Zoe

Auf lokaler Ebene stoßen Elektroautos keine Schadstoffe aus. Sie machen im Stadtverkehr deutlich weniger Lärm. Feinstaub aus dem Verbrennungsprozess tritt nicht auf und Feinstaub aus Betriebsbremsungen tritt kaum noch auf, da die meiste Bremsenergie in Form von elektrischem Strom in den Akku zurückgespeist wird.

Ein Elektroauto stößt im Betrieb deutlich weniger CO₂ aus, als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Es ist hilfreich, vier Fahrzeuge mit den unterschiedlichen Antriebskonzepten diesbezüglich gegenüber zu stellen.

		Verbrauch auf 100 km	kWh auf 100 km	g CO ₂ je km
Hyundai Kona	Elektro	14,59 kWh	14,6	69
Hyundai Kona	Diesel	5,58 Liter	55,8	148
Hyundai Kona	Benzin	7,40 Liter	65,1	175

Tabelle 13 Vergleich Antriebstechnologie und Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß

Der Vergleich zeigt, dass in Bezug auf den Energieeinsatz in Kilowattstunden (kWh) und CO₂-Ausstoß der Elektroantrieb die höchste Effizienz besitzt. Im vorliegenden Rechenbeispiel wurde der deutsche Strommix aus dem Jahr 2018 mit 474 g je kWh lt. Umweltbundesamt zu Grunde gelegt. Der CO₂-Ausstoß wird in den kommenden Jahren weiter kontinuierlich sinken.

Von diesem Fortschritt profitieren auch heute betriebene Wasserstoff- oder Elektroautos sukzessive. Nicht dargestellt wurde die Variante eines Elektroautos, das mit Strom aus Sonnen- oder Windenergie betrieben wird. Hier würde der CO₂-Ausstoß im Betrieb dann gegen Null tendieren.

Dass für die Herstellung der Antriebsbatterie CO₂ verbraucht wird, muss in die Rechnung einbezogen werden. Er beläuft sich – je nach Strommix bei der Produktion - auf 19-35 g je Kilometer bei einer angenommenen Laufleistung von 200.000 km in der Akku-„Lebenszeit“. Es wird deutlich, dass sich an der Grundaussage zur Effizienz und Klimafreundlichkeit des Elektroantriebs nichts ändert.

Wenn man hier eine Vergleichbarkeit herstellen wollte, müsste man den CO₂-Aufwand für Förderung, Transport, Produktion, Lagerung und Vertrieb von Benzin und Diesel ebenfalls in die Betrachtung einbeziehen.



5.1.2 Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch zunehmende Nutzung des Fahrrades bzw. des Pedelecs

Im Bereich der Wege, die sich innerhalb des Kamp-Lintforter Stadtgebietes abspielen, bestehen große Potenziale zur Einsparung von CO₂ durch eine geänderte Verkehrsmittelwahl.

Da 90% der Kamp-Lintforter Bevölkerung in einem Radius von maximal zwei Kilometern um das Zentrum herum wohnen, liegen große Potenziale im nichtmotorisierten Verkehr. Auf derartigen Strecken sind das Fahrrad oder die eigenen Füße dem Kfz-Verkehr hinsichtlich der Reisezeit häufig konkurrenzfähig. Am Ziel entfallen die Parkplatzsuche und der Weg zum Ziel, sodass Fuß- und Radverkehr dem privaten Kfz hinsichtlich der Reisezeit mitunter sogar überlegen sind. Dem öffentlichen Verkehr sind Fuß- und Radverkehr ebenfalls in der Regel überlegen, da keine Wartezeiten entstehen.

In der Studie "Mobiliteitsbeeld 2016" des Niederländischen Verkehrsministeriums (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) wird festgestellt, dass sich durch die Nutzung eines Pedelec der Aktionsradius des Fahrrads erweitert. Mit dem Pedelec fährt man demnach ca. 50% weiter als mit dem „normalen“ Fahrrad. Übertragen auf Kamp-Lintfort bedeutet dies, dass auch die Erreichbarkeit der Innenstadt mit seinen Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunkten aus den ländlichen Stadtteilen sich durch diesen technischen Fortschritt verbessert. Auf diese Entwicklung muss planerisch reagiert werden.

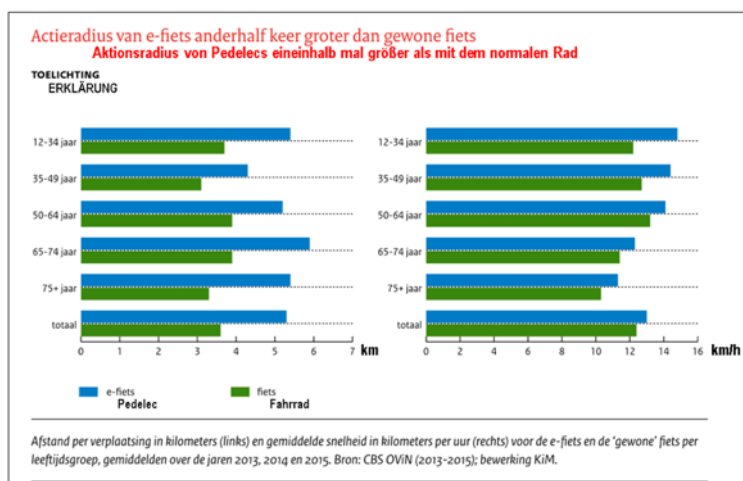


Abbildung 45 Pedelec-Nutzung

Die Nutzer von Pedelecs fahren deutlich weiter als vom Fahrrad her bekannt (Quelle: Studie "Mobiliteitsbeeld 2016" des Niederländischen Verkehrsministeriums (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)).

Die Studie "Mobiliteitsbeeld 2016" des Niederländischen Verkehrsministeriums (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) zeigt weiter auf, dass Pedelec zunehmend auch von jüngeren Nutzergruppen gefahren werden. Dabei spielen die Fahrtzwecke Arbeit und Einkauf eine wachsende Rolle. Dass diese Entwicklung in nur zwei Jahren feststellbar ist, zeigt die Dynamik dieser technischen Entwicklung.

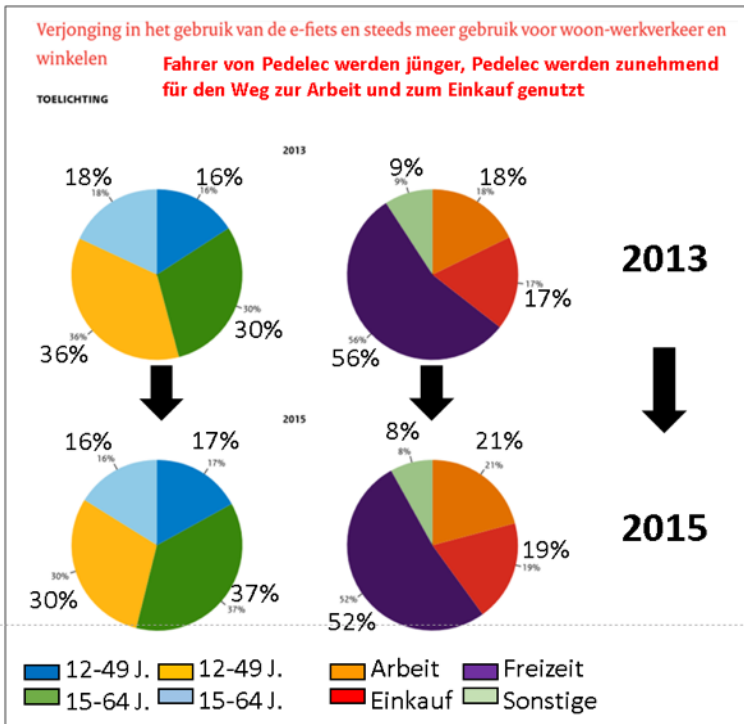


Abbildung 46 Nutzergruppen für Pedelec

Die Nutzer von Pedelec werden jünger und die Nutzung im Berufs- und Einkaufsverkehr nimmt zu, die Nutzung zu Freizeit Zwecken nimmt ab (Quelle: Studie "Mobiliteitsbeeld 2016" des beim Niederländischen Verkehrsministerium (Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

5.1.3 Elektrifizierung des Fahrrades öffnet neue Möglichkeiten des Fahrraddesigns

Es gab bereits in der Frühzeit des Fahrrades Lastenräder, Dreiräder und überdachte Fahrräder. Diese Fahrzeuge konnten keine nennenswerten Marktanteile generieren, da sie mit Muskelkraft nur mit hohem Kraftaufwand zu bewegen sind und waren. Mit der Entwicklung leistungsfähiger und kompakter Motoren und Akkumulatoren hat sich dieser Nachteil stark reduziert. Lastenräder zur gewerblichen und privaten Nutzung erleben zurzeit einen Boom.



Abbildung 47 Pedelecs für den Kinder- und Lastentransport, Transportrad für Dienste im Kurier-Express-Paket-Dienst (<https://www.sueddeutsche.de/auto/fahrradtrends-2019-1.4376028-3>), Transportrad für Dienste im Kurier-Express-Paket-Dienst (<https://logistik-heute.de/news/urbane-logistik-ups-mikrodepot-ein-erfolg-14598.html>)

Eine weitere Diversifizierung findet in Bezug auf die Verknüpfbarkeit der Verkehrsträger statt. Bequeme, stabile und leistungsfähige Falträder werden für die Fahrt zum ÖPNV genutzt, im Verkehrsmittel als Gepäck mitgeführt und am Ziel der ÖPNV-Fahrt erneut für die „letzte Meile“ zum Büro oder zu anderen Zielen genutzt. Auch hier hilft die technische Entwicklung, die Potenziale des Rades als Verkehrsmittel besser auszuschöpfen.



Abbildung 48 Falträder zur Mitnahme im ÖPNV (www.brompton.de)

5.1.4 Busse und Bahnen (ÖPNV) besitzen Potenzial zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

Ein gut ausgebautes ÖPNV stellt auch mit konventionellen Bussen ein wichtiges Element zur CO₂-Einsparung im Verkehr dar, denn nicht jeder ist in der Lage oder willens, längere Strecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.

Die THG-Emissionen bei durchschnittlich 15 Fahrgästen je Bus im Vergleich zum privaten Pkw, der durchschnittlich mit ca. 1,5 Personen besetzt ist, liegen deutlich niedriger (je Person ca. 55 g/km im Bus / ca. 150 g im Pkw). Dennoch ist eine Verbesserung dieser Werte anzustreben. Auf eine Verbesserung des CO₂-Ausstoßes hat die Stadt Kamp-Lintfort keinen direkten Einfluss. Jedoch kann eine Umstellung der Busflotte auf elektrischen Antrieb oder Wasserstoffantrieb im Rahmen der Möglichkeiten eingewirkt werden.

5.1.5 Fahrrad- oder e-Scooter-Verleihsysteme

Fahrradverleih oder e-Scooter-Verleih ist derzeit nur aus Großstädten bekannt. Der Zusatznutzen für Anwender ergibt sich in der Regel erst dann, wenn eine Reihe von Standorten (Fahrrad) betrieben wird. Beim e-Scooter ist dagegen in der Regel ein freizügiges Leihen und Abstellen innerhalb des abgedeckten Gebietes vorgesehen. Diese Systeme „leben“ davon, dass ein großes Nutzerpotenzial vorhanden ist. In kleineren oder mittleren Städten wie Kamp-Lintfort gibt es bislang keine Beispiele für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb.

Hier kann die Stadt nur die Entwicklung am Markt abwarten. Im Zusammenhang mit der im Jahre 2021 geplanten Aufnahme des Bahnverkehrs und zwei Haltepunkten in Kamp-Lintfort, rund 2.000 Studierenden sowie einem relativ kompakten Siedlungsbereich, in dem 90% der Einwohner leben, sind möglicherweise durchaus gute Rahmenbedingungen für ein solches System gegeben (siehe auch Interview in Kap. 7.3.3).

5.2 Treibhausgas-Minderungspotenziale im Verkehrssektor

Potenzielle Maßnahmen zur Reduzierung der THG-Emissionen im Verkehrssektor lassen sich in folgende Kategorien differenzieren:

- Verkehrsvermeidung,
- Verkehrsverlagerung,
- Verkehrsverbesserung (bzw. effiziente Nutzung von Verkehrsmitteln)
- sowie ordnungsrechtliche Vorgaben.

In die Kategorie Verkehrsvermeidung fallen Maßnahmen aus dem Bereich der Siedlungs- und Verkehrsplanung. Hierzu zählen z. B. verkehrsoptimierte Stadtentwicklungskonzepte, aus denen kürzere Wegstrecken für die Bevölkerung resultieren. Maßnahmen, die auf eine Mentalitätsveränderung der Verkehrsteilnehmer abzielen, können ebenfalls der Kategorie Verkehrsvermeidung zugeordnet werden. Hierzu zählt beispielsweise die stärkere Nutzung von Telefon- bzw. Videokonferenzen im beruflichen Kontext, anstelle von THG-produzierenden Dienstreisen.

Der Kategorie Verkehrsverlagerung können diejenigen Maßnahmen zugeordnet werden, die auf eine Nutzungssteigerung von umweltverträglichen Verkehrsmitteln abzielen. Radförderprogramme, Attraktivierungsmaßnahmen für den ÖPNV und touristische Angebote (wie Wanderrouten oder Fahrradbusse) fallen in diese Kategorie. Je besser individuelle Reiseketten im sog. „Umweltverbund“ (also zu Fuß, mit dem Fahrrad und/oder mit Bussen und Bahnen) bestritten werden können, desto höher ist das THG-Einsparpotenzial.

Emissionsminderungsziele können auch durch eine effizientere Nutzung von Verkehrsmitteln erreicht werden. Hierzu zählt der Einsatz moderner Technologien, z. B. die Nutzung von Hybridbussen im ÖPNV oder der Einsatz kraftstoffsparender PKW im Alltags- und Berufsverkehr sowie die Nutzung von Elektroautos im privaten Bereich und für gewerbliche (und stadteigene) Flotten mit Ökostromnutzung.

Ordnungsrechtliche Vorgaben auf EU-, Bundes- und Landesebene können ebenfalls THG-Emissionsminderungen im Verkehrssektor auf lokaler Ebene bewirken. So können beispielsweise Emissionsgrenzwerte für Neuwagen gesetzlich vorgeschrieben oder Fahrzeuge entsprechend ihrem THG-Ausstoß besteuert werden. Die Nutzung von innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur kann vorzugsweise in Großstädten über eine sogenannte „City-Maut“ besteuert werden. Insgesamt ist das THG-Minderungspotenzial durch gesetzliche Regelungen als hoch bis sehr hoch einzuschätzen. Dem stehen jedoch bei vielen potenziellen Maßnahmen Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung entgegen.

Obgleich in der Theorie die THG-Minderungspotenziale im Bereich Verkehr weitgehend bekannt sind, existieren bislang wenige ausführliche und aktuelle Studien, die eine konkrete Quantifizierung des Einsparpotenzials durch verkehrliche Klimaschutzmaßnahmen ausweisen. Den bis dato umfassendsten Ansatz liefert das Öko-Institut e.V. und Agora Verkehrswende im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) mit Studien aus den Jahren 2016 und 2018.^{13,14} Darin enthalten ist (unter Einbeziehung aller bereits beschlossenen zukünftigen Maßnahmen und Gesetzesänderungen) ein Maßnahmenkatalog mit Einzelmaßnahmen zur THG-Einsparung, die den genannten Kategorien (Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverbesserung (bzw.

¹³ Agora Verkehrswende (2018): Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030. <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Klimaschutz-im-Verkehr-Massnahmen-zur-Erreichung-des-Sektorziels-2030.pdf>

¹⁴Endbericht Renewability III: Optionen einer Dekarbonisierung des Verkehrssektor. (2016). https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/RenewabilityIII_Endbericht.pdf

technische Innovationen) und ordnungsrechtliche Vorgaben) zugeordnet werden können. Darüber hinaus liefert die Studie detaillierte Trend- und Zielszenarien der verschiedenen Verkehrsträger bis 2030 sowie bis 2050. Die Maßnahmen reichen von der Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe (Verkehrsvermeidung), über eine Verkehrsverlagerung vom PKW zum ÖPNV/Fahrradverkehr (Verkehrsverlagerung) und kraftstoffsparendem Fahren (Verkehrsverbesserung) bis hin zu CO₂-Grenzwert-Gesetzgebungen (ordnungsrechtliche Vorgaben), E-Mobilität und Änderungen der Treibstoffherstellung sowie Versorgung durch strombasierte Kraftstoffe (Power-to-Liquid).

Übertragen auf die Gegebenheiten in Kamp-Lintfort lässt sich gemäß Trendszenario des BMU im Verkehrssektor eine zukünftige Minderung der THG-Emissionen um 6 % bis 2030 und 14 % bis 2050 errechnen, was einer THG-Reduktion in Höhe von 11,6 Tsd. Tonnen CO₂eq/a entsprechen würde (vgl. Abbildung 49).

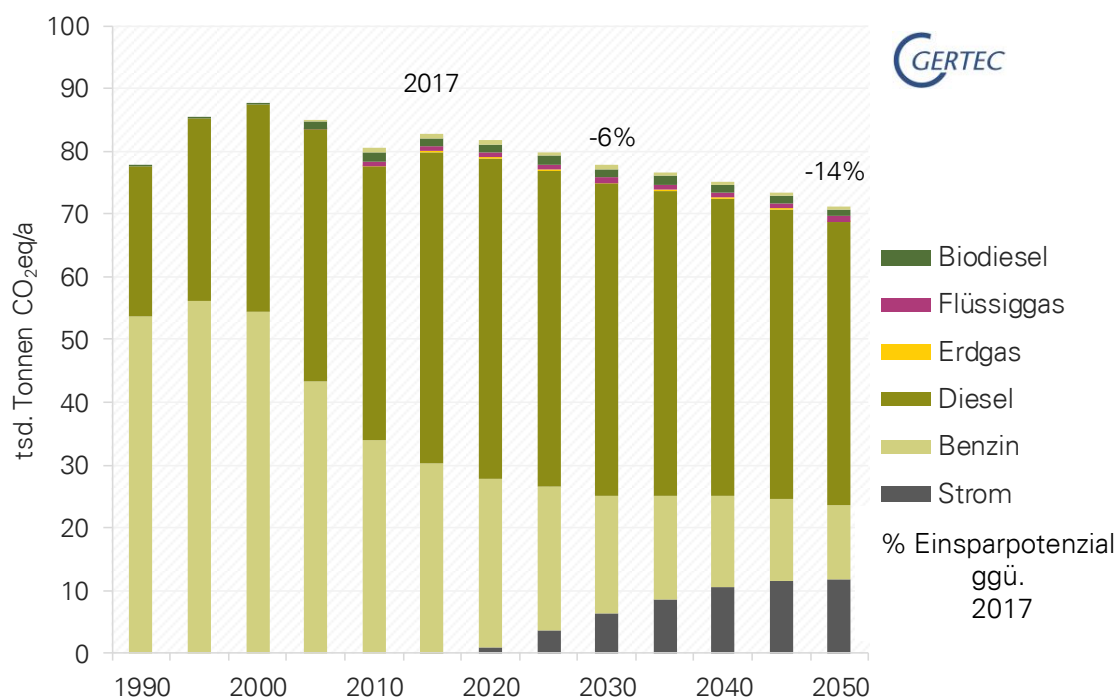


Abbildung 49 THG-Emissionen nach Trendszenario des BMU – übertragen auf die Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Gertec).

Demgegenüber ließe sich durch eine vollständige Umsetzung der vom BMU in die Potenzialermittlung einbezogenen Maßnahmen – übertragen auf die Gegebenheiten in Kamp-Lintfort – bis zum Jahr 2030 eine THG-Emissionsminderung um 25 % und bis zum Jahr 2050 um insgesamt 90 % gegenüber 2016 (also eine Reduktion um 74,8 Tsd. Tonnen CO₂eq/a) errechnen (vgl. Abbildung 50).

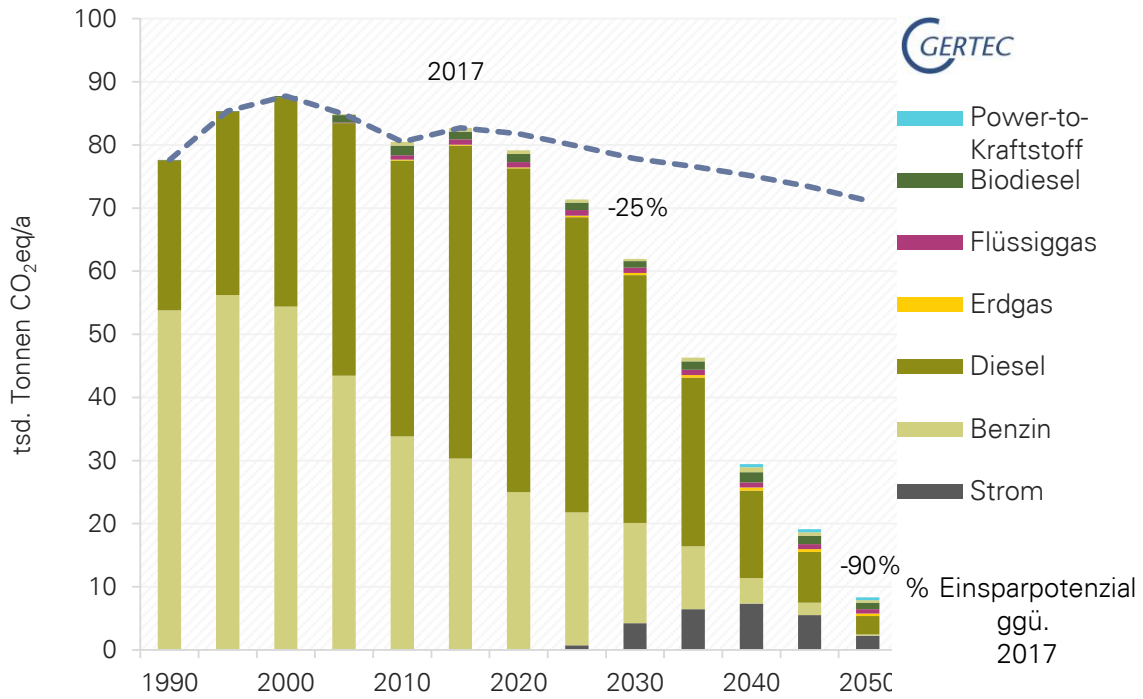


Abbildung 50 THG-Emissionen nach Klimaschutzscenario des BMU – übertragen auf die Stadt Kamp-Lintfort (Quelle: Gertec).

6 Kommunalpolitische Zielsetzung

Im Juli 2019 hat der Rat der Stadt Kamp-Lintfort eine Kommunale Verpflichtungserklärung zum Kampf gegen den Klimawandel beschlossen. Darin sind u.a. folgende Verpflichtungen benannt:

- Rat und Verwaltung werden die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Entscheidungen berücksichtigen und, wenn immer möglich, jene Entscheidungen prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen. Im Ergebnis geht es konkret darum, auf dieses Oberziel alle Maßnahmen zu fokussieren, die die Erderwärmung so kurzfristig wie möglich und dauerhaft auf max. 1,5 Grad Celsius begrenzen!
- Möglichst kurzfristig soll ein Konzept für das mit dem Kreis Wesel angedachte Kooperationsprojekt Wasserstoffmobilität erstellt werden. Dabei soll geprüft werden ob als Pilotprojekt eine Wasserstofftankstelle am Abfallentsorgungszentrum (AEZ) Asdonkshof in Betrieb gehen kann. Ziel ist es dabei, zunächst möglichst viele kommunale Müllfahrzeuge mit Brennstoffzellentechnik zu versorgen. Darüber hinaus wird die NIAG aufgefordert, die vorhandenen technischen Möglichkeiten zum Betrieb von Wasserstoffbussen offensiv zu nutzen. In der Erwartung, dass auch der Individualverkehr mittel- bis langfristig die Wasserstofftechnologie nutzen wird, soll in einem dritten Schritt das Wasserstoff-Tankstellennetz kommunal ausgebaut werden. Ziel ist es darüber hinaus, weitere Nutzungsmöglichkeiten z.B. bei Schienenfahrzeugen und in der Binnenschifffahrt zu nutzen. Hierbei sollen alle Fördermöglichkeiten genutzt werden. Elektromobilität soll, wie auch emissionsreduzierende Maßnahmen bei modernen Bestandsfahrzeugen, in einem angemessenen und bedarfsgerechten Rahmen parallel gefördert werden.
- Die Maßnahmen des kommunalen Mobilitätskonzeptes werden zeitnah umgesetzt, ein Schwerpunkt bildet die Pflege, Instandsetzung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Dabei soll die Nahmobilität insgesamt gestärkt werden.
- Das vorhandene Controlling in Bezug auf das Klimaschutzkonzept wird ausgebaut und intensiviert. Die regelmäßigen Berichte nimmt der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz entgegen. Begleitet wird das von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit in allen verfügbaren Medien.

Die Stadt Kamp-Lintfort hat mit dem vorliegenden Klimaschutzteilkonzept eine Grundlage für den Ausbau und die Optimierung einer umweltfreundlichen Nahmobilität geschaffen.

In Anlehnung an die Ziele der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW) e.V. sollte auf Basis des Konzeptes folgende vertiefende Zielsetzung politisch beschlossen werden:

- Grundsatzentscheidung für stringente kommunale Nahmobilitätspolitik.
- Der Anteil der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen sollte auf 60% steigen. Hierzu sollte eine Evaluation gegenüber dem bisherigen Modal-Split durchgeführt werden. Im Jahr 2000 lag der Modal Split für Nahmobilität noch bei nur 29%.
- Der Radverkehrsanteil sollte bei 25% und der Fußverkehrsanteil bei 35% liegen (2000: 12% Rad- und 17% Fußverkehr).
- Es wird das Förderprinzip „Nahmobilität als System“ angewendet.
- Weitere Gesundheits-, umwelt- und sozialpolitische Zielsetzungen zur weiteren Verbesserung der Nahmobilität:

- Reduktion der CO₂-Emissionen
 - Reduktion weiterer Luftschadstoffe
 - Lärmreduktion
 - Sicherheit für Verkehrsteilnehmer (insbesondere für Radfahrer und Fußgänger)
 - Stärkung der Gesundheit
 - Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Für die Nahmobilitätsförderung sollten ausreichend organisatorische, personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden und auch ein Zugang zu Fortbildungsangeboten geschaffen werden. Hierbei können zumindest befristet Fördermittel genutzt werden, um personelle Ressourcen zu schaffen.

7 Akteursbeteiligung

Neben der infrastrukturellen Analyse bildet die Akteursbeteiligung eine wesentliche Grundlage bei der Erarbeitung des Maßnahmenprogramms. Ziel der Akteursbeteiligung war es zielgerichtet Chancen und Hemmnisse zu identifizieren und gemeinsam Maßnahmenideen für Kamp-Lintfort zu entwickeln sowie Einschätzungen zu Maßnahmenempfehlungen zu gewinnen. Die unterschiedlichen Formate haben zur Entwicklung eines von vielen Akteuren unterstützten Maßnahmenprogramms beigetragen.

Die Ergebnisse der Beteiligung werden hier detailliert beschrieben:

7.1 Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe

Zur kontinuierlichen Abstimmung zwischen Auftragnehmer und Stadt Kamp-Lintfort als Auftraggeber wurde eine Arbeitsgruppe gebildet. Hierbei lag der Fokus auf der gemeinsamen Abstimmung des Vorgehens und der Vorstellung und Diskussion der Zwischenergebnisse. Im Laufe der Konzepterstellung fanden mehrere Treffen statt. Nach einem internen Auftaktermin wurde ein Treffen zur Vorbereitung der Workshops durchgeführt.

7.2 Workshopreihe

Im Laufe der Konzepterarbeitung fanden insgesamt drei Workshops statt, zu denen wechselnde Fachleute, lokale Akteure und Verwaltungsmitarbeiter eingeladen wurden:

- Workshop „Klimagerechte Mobilität in der Verwaltung“ am 11.07.2019
- Workshop „E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement in Kamp-Lintfort“ am 04.09.2019
- Workshop „Stärkung der Nahmobilität und der ÖPNV-Verknüpfung“ am 19.09.2019

Workshop „Klimagerechte Mobilität in der Verwaltung“

Im Rahmen des verwaltungsinternen Workshops zum Thema „Klimagerechte Mobilität in der Verwaltung“ wurden nach einem Vortrag zu potenziellen Handlungsmöglichkeiten der Status quo und damit verbundene Chancen und Hemmnisse erfasst sowie gemeinsame Ideen generiert, die im Rahmen des Konzeptes als Maßnahmenempfehlungen ausgearbeitet werden sollen. Daraus wurden folgende Erkenntnisse festgehalten:

- Es soll eine Wohnstandortanalyse durchgeführt werden, um theoretische Verlagerungs- und Vermeidungspotenziale zu erfassen (Umstieg auf das Fahrrad, Bildung von Fahrgemeinschaften),
- Mobilitätsinformationen über das Intranet der Stadtverwaltung sollen verstärkt verbreitet werden.
- Schaffung einer ausreichend dimensionierten, abschließbaren und überdachten Fahrradabstellanlage für die Verwaltungsmitarbeiter.
- Realisierung einer modularen Fahrradabstellanlage für Besucher des Rathauses, die bei wachsender Nachfrage erweitert werden kann.
- Beschaffung von Pedelecs und E-Lastenfahrräder zum Ersatz von Dienstfahrten mit dem PKW.
- Schrittweise Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements zur zentralen Verwaltung und Disposition der Fahrzeuge, der Buchung und Auswertung der Fahrten beim Hauptamt,

- Auswertung der Fahrtenbücher, um zu ermitteln, wie viele Fahrten auf Dienstpedelecs und (E-)Lastenräder umgestellt werden könnten und Anschaffung entsprechender Pedelecs und Lastenräder.
- Die Empfehlung aus dem Projekt "mobil gewinnt", Mietradangebote anzuwerben, wird als nicht erfolgsversprechend angesehen.
- Das Jobradangebot ist für kommunale Verwaltungen aufgrund von steuerrechtlichen Bedenken schlecht bis nicht nutzbar.
- Schrittweise Umstellung der Dienst-PKW auf E-Fahrzeuge. Wasserstoff wird bei Großfahrzeugen (Müllfahrzeuge, Busse) perspektivisch als sinnvoll angesehen. Hier bieten sich ggf. über das Abfallentsorgungszentrum (AEZ) Asdonkshof mittelfristig Möglichkeiten, da dort Wasserstoff aus Verbrennungsprozessen günstig hergestellt werden kann.
- Entwicklung einer Konzeption für ein Carsharing mit Dienstfahrzeugen und privater Nutzung vorgestellt (u.a. Austausch mit Hamminkeln und anderen Beispielstätten als "best-practice"-Beispiele).
- Das aktuelle Homeoffice-Modell soll beibehalten werden.
- Seit zwei Jahren finden bereits viele Aktionen zum Thema Schülermobilität statt. Unter anderem gibt es Befragungen zum Schulweg, Walking Bus-Angebote und ein "Verkehrzähler"-Projekt an Grundschulen. Die Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum werden sehr gut angenommen. Es gibt Verkehrswächter, die für eine sichere Situation an den Schulen sorgen.

Workshop "E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement in Kamp-Lintfort"

Im Workshop zum Thema Workshop "E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement in Kamp-Lintfort" wurden mit Kamp-Lintforter Unternehmen, der NIAG und der Stadtverwaltung der Status quo in den Unternehmen erfasst und Chancen und Hemmnisse zur Einführung von betrieblichen Mobilitätsmanagementprozessen und -maßnahmen inklusive der E-Mobilität erfasst.

Bei den teilnehmenden Unternehmen gibt es bereits einzelne Ansatzpunkte und umgesetzte Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität in Bezug auf die Mitarbeitermobilität, den Fuhrpark und die Gestaltung von Dienstreisen. Dazu gehören beispielsweise überdachte Fahrradabstellanlagen, E-Fahrzeuge, Fahrradleasing und privat organisierte Fahrgemeinschaften oder auch die Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement wird jedoch noch nicht als Qualitätsmanagementprozess initiiert und behandelt.

Für die Entwicklung von Maßnahmen in Unternehmen spielt das räumliche Umfeld und die Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Rolle.

- Gewerbegebiet "Nord-Rossenray":
Der Asdonkshof, das Lidl-Logistikunternehmen und die anderen dort angesiedelten Unternehmen sind schlecht an den ÖPNV angebunden. Die nächstgelegene Bushaltestelle ist nicht fußläufig erreichbar. Man benötigt ca. 15 Minuten bis zu dieser Bushaltestelle. Hier verkehrt der Bus im 1-Stunden-Takt zwischen Kamp-Lintfort und Rheinberg. Eine neue Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe wäre aus wirtschaftlichen Gründen wahrscheinlich nicht realisierbar. Sinnvoll wäre eine bessere Beleuchtung der Bushaltestelle und des Weges. Die Bushaltestellenbeleuchtung sollte im Rahmen der barrierefreien Umgestaltung von Bushaltestellen bis 2022 realisiert werden können.
Die B510 kann von Radfahrern derzeit nur schlecht überquert werden. Es sollte geprüft werden, ob eine Direktverbindung Richtung Stadtzentrum über das ehemalige Zechengelände geschaffen werden kann oder eine Verbesserung bei der Querung der Bundesstraße möglich wäre.

- Gewerbegebiete "Süd" und "Dieprahm":
Es gibt bislang keine Busanbindung in dieses Gewerbegebiet mit ca. 2.000 Arbeitsplätzen. Die Beleuchtung der Fußwege durch den Wald Richtung Norden sollte verbessert werden, um die Fußwegeverbindungen zu attraktivieren und Angsträume zu minimieren. Geprüft werden sollte auch die Schaffung eines Sonderbusangebotes, das eine Erschließung des Gewerbegebietes mit den neuen Bahnhalte-stellen ermöglicht. Hierfür müsste eine konkrete Untersuchung über die Nachfrage durchgeführt werden und ein einjähriger Feldversuch durchgeführt werden, bevor ein festes Angebot eingeführt werden würde.
- Die NIAG bietet Unternehmen die Möglichkeit im Verbund mit anderen Unternehmen ein Sonderticket zu beschaffen, das besonders attraktive Konditionen bietet. Dieses Angebot sollte stärker in den Unternehmen bekannt gemacht werden.
- Leihradangebote wurden bereits von der Stadt Kamp-Lintfort hinsichtlich Realisierbarkeit geprüft und aufgrund fehlenden Interesses seitens potenzieller Anbieter verworfen. Ggf. wäre dies eine Option für die neue Mobilstation am Bahnhof.
- Insgesamt zeigt sich, dass betriebliches Mobilitätsmanagement in Kamp-Lintfort noch am Anfang steht. Durch Informationsveranstaltungen für kleinere Unternehmen können Wissenslücken z.B. hinsichtlich Ticketoptionen, Jobradangeboten etc. abgebaut werden und ein gewisser Anteil der Fahrten auf umweltfreundliche Alternativen verschoben werden.
- Aufgrund der lokalen Struktur ist eine umfassende Umstellung mit einem starken Ausbau des ÖPNV-Angebotes abseits der neuen Mobilstationen jedoch unwahrscheinlich.

Workshop „Stärkung der Nahmobilität und der ÖPNV-Verknüpfung“

Der Workshop zum Thema „Stärkung der Nahmobilität und der ÖPNV-Verknüpfung“ mit Vertretern der Stadtverwaltung, der NIAG, Vertreter lokaler Initiativen und bestimmter Zielgruppen startete mit einem Vortrag zur aktuellen Situation und potenziellen Handlungsmöglichkeiten. Dieser bildete die Basis für eine Diskussion über die aktuelle Situation in Kamp-Lintfort, potenzielle Handlungserfordernisse und realistische Handlungsoptionen. Es lassen sich folgende Erkenntnisse festhalten:

Handlungsfeld Radverkehr:

- Durch die zunehmende Anzahl von Pedelec-Nutzern treten vermehrt Unfälle auf. Gefahrensituationen treten u.a. in der Innenstadt auf, in denen zu wenig Rücksicht auf Fußgänger genommen wird. Ebenso häufig entstehen Gefahrensituationen beim Abbiegen von Lkw und Pkw, da die Fahrer die Radfahrer nicht rechtzeitig erkennen beziehungsweise die Geschwindigkeit des Radfahrers unterschätzen.
- Die Verkehrswacht bietet Schülern bereits die Möglichkeit die Perspektive eines LKW-Fahrers kennen zu lernen. Lkw-Fahrschüler werden ebenso mit der Sicht des Radfahrers vertraut gemacht.
- Die Freien Radler bieten u.a. ein Pedelecseminar an, um die Fahrsicherheit insbesondere bei älteren Fahrern zu verbessern. Ziel sollte es sein, über Testtage alternative Mobilitätsformen, wie z.B. Pedelecs zu testen und gleichzeitig die Perspektiven der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer kennen zu lernen, um vorausschauender und rücksichtsvoller zu fahren.
- Verbesserungsbedarf bei der Qualität der Radwege besteht insbesondere bei den Radwegen von Straßen.NRW.

Handlungsfeld ÖPNV:

- Während der ÖPNV für eine Verkehrswende ausgebaut werden sollte und er vermehrt von den Bürgern genutzt werden sollte, besteht ein großer Mangel an Busfahrern, der perspektivisch weiter zunehmen wird. Dieses Problem kann eventuell in einigen Jahren durch automatisiertes Fahren begrenzt werden.
- Die Ticketpreise sind für viele Kamp-Lintforter unattraktiv. Die VRR-Stufung über Stadtgrenzen ist für die Großstädte im Ruhrgebiet zwar attraktiv, für kleine Städte wie Kamp-Lintfort, bei denen häufiger in andere Städte gefahren wird, aber zu teuer. Es handelt sich um das Tarifsystem des VRR und ist daher nicht gestaltbar. Perspektivisch soll eine automatisierte Abrechnung über die Luftlinienmessung erfolgen.
- Ein weiteres Problem ist das zu unübersichtliche Tarifsystem, das viele Bürger von einer Nutzung abhält.
- Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist zwar erlaubt, aber durch den Vorrang von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren, besteht immer die Gefahr, die Fahrt nicht antreten bzw. fortsetzen zu können. Fahrradanhänger, die im touristischen Bereich eingesetzt werden, eignen sich nicht, da diese nicht mit der Fahrzeiteneinhaltung vereinbar sind. Vielmehr bedarf es guter Fahrradabstellanlagen an Haltestellen, um die Kombination von Radverkehr und ÖPNV zu ermöglichen.
- Als Studentenstadt sollten attraktive Nachtfahrangebote (22 - 5 Uhr) geschaffen werden, bei denen Studenten ohne eigene Pkw-Nutzung in die Nachbarstädte kommen und wieder zurückbefördert werden. Mit Hilfe einer Befragung könnte abgeklärt werden, ob Interesse an einem Sammeltaxi-Angebot besteht. Hintergrund ist die Vermeidung von tödlichen Unfällen durch alkoholisierte Fahrer. In den Kreisen Kleve und Viersen werden Taxifahrten an Wochenenden und vor Feiertagen verbilligt angeboten, in dem die Kreise pro Fahrgast 5 € zuzahlen. Dieses flexible Angebot ist wirtschaftlicher als eine feste Linie.

Handlungsfeld Schülerbringverkehr:

- Nachdem die Schulbezirke weggefallen sind und die Kinder auch Schulen außerhalb des für sie vorgesehenen Schulbezirks besuchen können, hat der Bringverkehr der Eltern stark zugenommen und viele Kinder werden bis zum Schuleingang gefahren. Damit entsteht an den Schulen eine hohe Verkehrsbelastung mit Gefahren für die Schüler.
- Für die Grundschule Ebertschule wurde bereits ein schulisches Mobilitätskonzept erstellt und erste verkehrstechnische Maßnahmen umgesetzt. Durch „Haltestellen“ für Eltern in größerer Entfernung zur Schule und die Erschwerung des Parkens an der Schule wird die Verkehrssituation an der Schule entlastet. In einer weiteren Schule wird das Konzept nächstes Jahr umgesetzt.
- Es zeigt sich, dass eine Ansprache der Eltern über die Schule nicht erfolgreich ist. Aktionen, wie die „Zu Fuß zur Schule-Woche“, bei der Kinder Punkte für jeden Fußweg sammeln und am Ende der Woche bei Erfolg ein Gewinn lockt, sind deutlich wirksamer. Die Kinder erziehen damit ihre Eltern, die bislang zu selten als Vorbild auftreten. Die Verteilaktion roter Karten durch Schüler und Polizisten an vor der Schule parkende Eltern, zeigte eine hohe Wirkung.
- Es sollte verstärkt an sicheren Schulwegen gearbeitet werden, damit mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Die Sichthöhe und das Blickfeld der Kinder unterscheiden sich deutlich von Erwachsenen. Dies sollte bei der Überprüfung und Sicherung von Schulwegen beachtet werden. Aktionen wie der „Walking-Bus“, bei dem Grundschulkindern der 1. und 2. Klasse gemeinsam mit einem Elternteil eine feste Route ablaufen und weitere Kinder mitnehmen, hat sich ebenfalls als wirksam erwiesen.

Handlungsfeld Parkraumbewirtschaftung:

- Mit Hilfe einer stärkeren Parkraumbewirtschaftung könnten Bürger motiviert werden, verstärkt auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass der Einzelhandelsstandort mit Einnahmerückgängen rechnen müsste, da ggf. vermehrt Nachbarstädte angefahren würden oder vermehrt der Online-Handel genützt würde. Im Rahmen einer langfristigen Strategie über 10 Jahre sollte die Bewirtschaftung dennoch ausgebaut werden.
- Auch in Wohngebieten wird der Rückbau von Parkplätzen bei der Bürgerschaft kaum akzeptiert. Dies trifft bisher nur bei einem Rückbau zugunsten der Zufahrtsmöglichkeiten für die Feuerwehr auf Akzeptanz. Hr. Rödel empfiehlt im Rahmen der Schulwegsicherung bei Bedarf auch die Rücknahme von Parkplätzen zur Verbesserung des Sichtfeldes von Schülern.

Handlungsfeld Mobilitätssicherung älterer Bürger:

- Ältere Bürger aus den ländlichen Stadtteilen, wie z.B. in Gestfeld, bemängeln, dass diese Stadtteile mit dem Bus schlecht an das Stadtzentrum angebunden sind.
- Es bedarf insgesamt einer hohen Qualität der Busse, der Netze und der Taktung, um Bürger, die vielfach früher ausschließlich den Pkw genutzt haben, für einen Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.
- Der Ein- und Ausstieg aus den Bussen ist problematisch. Bis 2022 soll die Barrierefreiheit umgesetzt worden sein, aber eine vollständige Barrierefreiheit ist nicht zu erwarten.

7.3 Interviews

7.3.1 Straßen.NRW Niederlassung Wesel, Herr Hartjes, Abteilung Signalanlagen

An allen Signalanlagen (Ampeln) des Landesbetriebs Straßen NRW sind Anforderungstaster verbaut. Für die Nutzer von Fahrrädern aber auch Fußgänger sind diese Anforderungstaster ein Ärgernis, da es mit einer statistischen Wahrscheinlichkeit von 50% vorkommt, dass der Anfordernde länger warten muss als wenn er mit dem Kraftfahrzeug an die Ampel heranrollt.

Es liegt demzufolge nahe, als Maßnahme zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs pauschal die Abschaffung der Anforderungstaster zu formulieren.

Der Baulastträger einer Verkehrseinrichtung hat jedoch die entsprechenden vertieften Kenntnisse über seine Anlagen und die Hintergründe, warum ein Anforderungstaster erforderlich ist oder gegebenenfalls deaktiviert werden kann.

Daher wurde ein Termin bei der Niederlassung Wesel von Straßen NRW vereinbart, in dem der Ampel-Experte zu allen Kamp-Lintforter Knotenpunkten „Rede und Antwort“ stand.

Das Interview wird hier als Fließtext zusammengefasst, da keine Tonaufzeichnung durchgeführt wurde. Im Folgenden wird zu jedem signalisierten Knotenpunkt das Gesprächsergebnis zusammengefasst:

Vorab soll darlegt werden, worin die Notwendigkeit von Anforderungstastern liegt. Wenn keine Anforderung installiert wird, wird in jeder Ampelphase das Fuß-/Radsignal freigegeben. Dagegen spricht grundsätzlich nichts.

Bei allen Kamp-Lintforter Signalanlagen ist zu berücksichtigen, dass sie im Zuge von „Gemeinsamen Fuß- und Radwegen“ (Zeichen 240 StVO) liegen. Dies löst beim Freischalten der Grünphase für Fußgänger eine relativ lange Mindestsperrzeit aus. Diese Mindestsperrzeit besteht aus:

- Grünzeit
- Räumzeit

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

Knotenpunkt B 510 / Prinzenstraße / Saalhoffer Straße

An dieser Kreuzung muss der Fußgänger- und Radverkehr für jede Richtung seine Grünphase „anfordern“. Gegen ein regelmäßiges Freischalten der Fußgänger- und Radverkehrsfurt sprechen aus Sicht des Landesbetriebs Straßen.NRW folgende Aspekte:

- Gemeinsamer Fuß- und Radweg führt durch die langen Räumzeiten für Fußgänger zu langen Sperrzeiten im konkurrierenden Verkehrsstrom.
- Als Folge der langen Sperrzeiten kommt es in der Summe zu längeren Wartezeiten im Kfz-Verkehr. Dies wiederum hat zur Folge, dass sich der Kraftstoffverbrauch und der Schadstoff- sowie CO₂-Ausstoß ansteigen würde.

Als Lösungsweg wäre eine getrennte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs denkbar. Alternativ wäre es auch denkbar, dass durch die Stadt Kamp-Lintfort der Nachweis geführt wird, dass ein regelmäßiges Freischalten für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer für die Abläufe im Kfz-Verkehr unschädlich wäre.

Knotenpunkt B 510 / Wiesenbruchstraße / Schanzstraße

Am Knotenpunkt werden die Signale für Fußgänger- und Radverkehr im Nebenstrom (Schanzstraße / Wilhelmstraße) nur auf Betätigung des Anforderungstasters geschaltet.

Auch hier vertritt der Landesbetrieb Straßen NRW die Auffassung, dass diese Regelung sinnvoll ist. Gründe dafür sind auch in diesem Fall:

- Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg führt durch die langen Räumzeiten für Fußgänger zu langen Sperrzeiten im konkurrierenden Verkehrsstrom
- Als Folge der langen Sperrzeiten kommt es in der Summe zu längeren Wartezeiten im Kfz-Verkehr. Dies wiederum hat zur Folge, dass sich der Kraftstoffverbrauch und der Schadstoff- sowie CO₂-Ausstoß ansteigen würde

Wenn der Nachweis geführt werden kann, dass der Fußgänger- und Radverkehr von Bedeutung ist, würde diese Situation neu bewertet.

Knotenpunkt B 510 / Moerser Straße / Rheinberger Straße (L 287)

Auch an dieser Kreuzung muss der Fußgänger- und Radverkehr für jede Richtung seine Grünphase mit Betätigung eines Schalters „anfordern“. Gegen ein regelmäßiges Freischalten der Fußgänger- und Radverkehrsfurt sprechen aus Sicht des Landesbetriebs Straßen.NRW auch hier die bekannten Aspekte:

- Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg führt durch die langen Räumzeiten für Fußgänger zu langen Sperrzeiten im konkurrierenden Verkehrsstrom
- Als Folge der langen Sperrzeiten kommt es in der Summe zu längeren Wartezeiten im Kfz-Verkehr. Dies wiederum hat zur Folge, dass sich der Kraftstoffverbrauch und der Schadstoff- sowie CO₂-Ausstoß ansteigen würde

Als Lösungsweg wäre eine getrennte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs denkbar. Alternativ wäre es auch denkbar, dass durch die Stadt Kamp-Lintfort der Nachweis geführt wird, dass ein regelmäßiges Freischalten für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer für die Abläufe im Kfz-Verkehr unschädlich wäre.

Querspange / Prinzenstraße (L 287)

Der Fußgänger- und Radverkehr muss sein Signal zur Querung der Prinzenstraße mit einem Taster anfordern. Gegen eine regelmäßige Freigabe der Fußgänger- und Radfahrerfurt sprechen aus Sicht des Landesbetriebs Straßen NRW auch hier die durch die Räumzeit des Fußgängerverkehrs ausgelöste verminderte Leistungsfähigkeit insbesondere auf der Prinzenstraße.

Die Stadt Kamp-Lintfort müsste nachweisen, dass ein Bedarf für eine Änderung der Schaltung besteht und dass es zu keiner Minderung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes kommt.

Nordtangente (L 287) / Friedrichstraße

Auch hier müssen Fußgänger und Radfahrer ein grünes Signal anfordern. Für eine Änderung dieser Regelung müsste die Stadt Kamp-Lintfort nachweisen, dass ein Bedarf für eine Änderung der Schaltung besteht und dass es zu keiner Minderung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes kommt

Friedrich-Heinrich-Allee (L 491) / B 528

Hier wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Neukirchen-Vluyn über die Signale des Kfz-Verkehrs geregelt. Stadteinwärts ist eine Freigabe anzufordern. Für eine Änderung dieser Regelung müsste die Stadt Kamp-Lintfort nachweisen, dass ein Bedarf für eine Änderung der Schaltung besteht und dass es zu keiner Minderung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes kommt.

7.3.2 Wasserstoffmobilität (Veranstaltung 02.12.2019)

Die Stadt Kamp-Lintfort strebt die Nutzung alternativer Antriebe und Nutzung von Förderprogrammen zur kommunalen Nutzung von Wasserstoff an. Für das Klimaschutzteilkonzept Mobilität ist von Relevanz, dass bei einem Erfolg die Möglichkeit besteht, den kommunalen Fuhrpark mit Wasserstoff zu betreiben. Angestrebt würde ein Traktionswechsel für die Entsorgungsfahrzeuge.

7.3.3 eScooter Verleih TIER, Frau Mühlfenzl

Zurzeit werden eScooter-Verleihsysteme nur in Großstädten eigenwirtschaftlich betrieben. Für eine Stadt der Größenordnung von Kamp-Lintfort würde die Firma Tier nur bei Subvention durch die Stadt oder einen anderen Akteur den Versuch unternehmen, ein Projekt anzusiedeln.

7.4 Ausschüsse

Am 5. September 2019 wurden erste Zwischenergebnisse im Ausschuss vorgestellt. Im März 2020 ist die politische Beschlussfassung des Konzeptes vorgesehen.

8 Projektempfehlungen

8.1 Konzeptionelle Grundlagen und wichtige Projekte

Die Entwicklung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ist ein weiterer Schritt zur fokussierten Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Diesem Konzept liegen bereits weitere konzeptionell-strategische Planungen und Untersuchungen zu Grunde. Dazu zählen u.a.:

- der Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort aus dem Jahr 2001 und die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Kamp-Lintfort für den Bereich Innenstadt aus dem Jahr 2005
- der Stadtentwicklungsplan 2020
- das integrierte Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2016
- Nahverkehrsplan für den Kreis Wesel aus dem Jahr 2017

Verkehrsentwicklungsplan

Mit dem im April 2001 vom Rat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan wurde ein integriertes Konzept beschlossen, das einen umwelt- und stadtverträglichen Verkehr fördern soll. Dabei galt es den Umweltverbund zu stärken und Verkehr, Städtebau und Umwelt integriert zu betrachten und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherung, der Leistungsfähigkeit, des Radverkehrs und des ÖPNVs zu entwickeln. Der Umsetzungszeitraum umfasste einen zehnjährigen Zeitraum.

Im Jahr 2005 wurde zur Vorbereitung der Stadtumbaumaßnahme eine Fortschreibung für den Innenstadtbereich erarbeitet.

Stadtentwicklungsplan 2020

Mit dem Stadtentwicklungsplan 2020 wurde das Ziel verfolgt Stadtentwicklungsmaßnahmen zu erarbeiten, die dabei unterstützen die Bürgerschaft zu halten und neue Einwohner zu gewinnen. Das Planungsbüro Pesch & Partner wurde im Jahr 2006 mit der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans beauftragt. Es wurde ein Maßnahmenprogramm für alle relevanten Stadtentwicklungsthemen erarbeitet. Dazu gehörten die Themen Wohnen, Gewerbe, Handel und Grün sowie Jugend, Soziales, Kultur, Bildung und Senioren. Das Konzept wurde am 12.05.2009 einstimmig vom Rat der Stadt als kommunales Handlungskonzept beschlossen. Zu den wichtigsten Themen gehörte die Masterplanung Bergwerk West, die Errichtung der Hochschule und die Umgestaltung der Innenstadt.

Integriertes Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2016

Die strategische Grundlage für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in der Stadt Kamp-Lintfort bildet das am 5. Juli 2016 durch den Rat der Stadt Kamp-Lintfort beschlossene integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK). Die Erstellung des IKSK für die Stadt Kamp-Lintfort erfolgte in der Zeit vom 1. Mai 2015 bis zum 31. Juli 2016 und wurde im Rahmen der Klimaschutzinitiative der Bundesregierung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit finanziell gefördert (Förderkennzeichen: 03K01486).

Auf Basis einer Analyse der Ausgangssituation und Potenzialhebungen sowie einer breiten Akteursbeteiligung wurde ein umfassender Maßnahmenkatalog erarbeitet. Dabei wurde die Bedeutung des Handlungsfeldes Mobilität für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen deutlich und bereits meh-

rere Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Seit 2016 wurden einzelne Maßnahmen bereits durch den Klimaschutzmanager und den Mobilitätsmanager umgesetzt, einzelne Maßnahmen haben sich aufgrund geänderter Rahmenbedingungen als nicht mehr erforderlich erwiesen und andere Maßnahmen werden mit dem vorliegenden Konzept vertieft ausgearbeitet.

Nahverkehrsplan für den Kreis Wesel

Die Planung und die rechtliche Grundlage für das Nahverkehrsangebot im Kreis Wesel mit Bussen und Straßenbahnen bildet der Nahverkehrsplan. Die aktuelle Grundlage bildet der am 13.07.2017 vom Kreistag des Kreises Wesel beschlossene Nahverkehrsplan. Dieser verfolgt im Sinne der Daseinsvorsorge Angebotsqualitäten zu sichern und zu verbessern.

Mobilitätsprojekte

Neben der Entwicklung von strategischen Grundlagen wurden bereits mehrere Maßnahmen konkret umgesetzt und es befinden sich weitere in Vorbereitung. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über umgesetzte Projekte. Laufende Maßnahmen, wie die Verbesserung des Radwegenetzes und des Fußwegenetzes werden als Dauermaßnahmen nicht nochmals explizit aufgeführt.

Umgesetzte Projekte (nicht vollständig):

Maßnahmen	Jahr
Schulung und Benennung eines Mobilitätsmanagers	2017
STADTRADELN	Seit 2017
Mitgliedschaft Zukunftsnetz NRW	2016
Verkehrszähler	laufend
Schulisches Mobilitätsmanagement an der Ebertschule	2019
Carsharing-Angebot der NIAG und Autohaus Ford Espey	10/ 2017
Teilnahme am Projekt „mobil gewinnt“	
Roadshow Elektromobilität beim Frühlingsfest	4.5.2019

In Vorbereitung befindliche Projekte (nicht vollständig):

Maßnahmen	Jahr
Schaffung einer Fahrradabstellanlage für Besucher am Rathaus	2019 ff.
Anschaffung 2 Pedelecs für die Verwaltung	2019 ff.
Anschaffung eines E-PKW als Dienstwagen	2019
Schulisches Mobilitätsmanagement	2020

8.2 Maßnahmenempfehlungen

Mit Hilfe der Analyse und der Potenzialermittlung, ebenso wie den Ergebnissen der Akteursbeteiligung wurde ein breiter Maßnahmenkatalog erarbeitet. Dieser umfasst einen Umsetzungszeitraum von bis zu 15 Jahren und umfasst Maßnahmen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern. Dabei handelt es sich um

- Übergreifende Maßnahmen
- Maßnahmen im kommunalen Umfeld
- Rad- und Fußverkehr
- Stärkung der multimodalen Mobilität und des ÖPNV

Dabei lassen sich Maßnahmen nicht immer einwandfrei einem bestimmten Handlungsfeld zuweisen und häufig existieren Beziehungen zwischen den einzelnen Maßnahmen, auf die in der Maßnahmenbeschreibung hingewiesen wird.

Durch das Handlungsfeld „Übergreifende Maßnahmen“ werden wichtige Rahmenbedingungen geschaffen, die als Voraussetzung für die Umsetzung erfolgreicher Mobilitätsmaßnahmen gelten können. Hierzu gehören u. a. die Mitgliedschaft in der AGFS NRW. e.V., Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kamp-Lintforter Unternehmen.

Das Handlungsfeld „Maßnahmen im kommunalen Umfeld“ beinhaltet alle Maßnahmen im direkten Einflussbereich der Verwaltung. Dazu gehören Maßnahmen für die kommunalen Mitarbeiter, die Schaffung eines zentralen Fuhrparkmanagements ebenso wie Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements.

Im Handlungsfeld „Rad- und Fußverkehr“ finden sich konkrete Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Infrastruktur und begleitende Angebote.

Ein für Kamp-Lintfort wichtiges Thema bildet insbesondere die Schaffung und Verbesserung multimodaler Mobilitätsangebote und die Verbesserung der Angebote im ÖPNV.

Bei den Maßnahmen wird eine zeitliche Priorisierung empfohlen. Dabei handelt es sich um folgende Zeiträume

- Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
- Mittelfristig (4 – 7 Jahre)
- Langfristig (mehr als 7 Jahre)

Der Fokus liegt auf den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen. Bei der Entwicklung dieser Maßnahmen wurden die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen berücksichtigt. Darüber hinaus werden Maßnahmen empfohlen, die für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen von großer Bedeutung sind, aber mit den aktuell verfügbaren Ressourcen nicht umgesetzt werden können. Hier wurde ein langfristiger Umsetzungszeitraum vorgesehen. Bei sich ändernden Rahmenbedingungen wie z.B. neuen Förderprogrammen, sollte eine Vorziehung der Maßnahmen geprüft werden.

8.3 Übersicht zum Maßnahmenprogramm

Maßnahmennummer	Maßnahmentitel
Übergreifende Maßnahmen	
1	Einrichtung eines Klimaschutzmanagements zur Konzeptumsetzung
2	Mitgliedschaft in der AGFS NRW e.V.
3	Marketing für umweltfreundliche Nahmobilität
4	Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kamp-Lintforter Unternehmen
5	E-Mobilitätskonzept
6	Ausbau der Parkraumbewirtschaftung
7	Aktualisierung des Modal-Splits für Kamp-Lintfort
8	Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität
9	Info-Paket für Neubürger
10	Stadtplanung, Nutzungsanordnung („Kurze Wege“)
Maßnahmen im kommunalen Umfeld	
1	Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements
2	Nutzung alternativer Antriebe für den kommunalen Fuhrpark
3	Verlagerung von Dienstfahrten auf Pedelecs- und E-Lastenräder
4	Schaffung einer attraktiven Fahrradabstellanlage für Verwaltungsmitarbeiter
5	Durchführung einer Wohnstandortanalyse
6	Stärkung einer klimagerechten Mitarbeitermobilität
7	Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements
8	Infrastrukturverbesserungen für eine klimagerechtere Schülermobilität
Rad- und Fußverkehr	
1	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet
2	Ausbau und Verbesserung der Radabstellanlagen an Quelle und Ziel
3	Umgestaltung von Lichtsignalanlagen / „Bettelampeln“
4	Verbesserung der Radwegeverbindungen in Nachbarkommunen
5	Durchführung eines Fußverkehrschecks
6	Autofreie Aktionstage mit Umgestaltung von Straßen zu Nutzungsräumen
Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV	
1	Kommunale Fahrzeuge als Carsharing-Angebot für Bürger
2	Entwicklung von Mobilstationen u.a. an den neuen Bahnhaltstellen
3	Beseitigung von Erschließungsdefiziten

4	Verbesserung des Sicherheitsgefühls an Haltestellen
5	Schaffung von Nachtverbindungen in Nachbarstädte
6	Unterstützung alternativer Antriebe im ÖPNV

8.4 Maßnahmenprogramm

Die im vorgehenden Abschnitt genannten Maßnahmen wurden als Projektsteckbriefe ausgearbeitet. Die Projektsteckbriefe wurden entsprechend der Vorlage des Fördermittelgebers vorstrukturiert. Diese Projektsteckbriefe erfassen alle Informationen, die für die spätere Umsetzung erforderlich sind. Ein Umsetzungsfahrplan mit Zeit- und Kostenplan sowie die räumliche Verortung von Maßnahmen runden das Maßnahmenprogramm ab.

8.4.1 Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen

Übergreifende Maßnahmen	
1	Einrichtung eines Klimaschutzmanagements zur Konzeptumsetzung
2	Mitgliedschaft in der AGFS NRW e.V.
3	Marketing für umweltfreundliche Nahmobilität
4	Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kamp-Lintforter Unternehmen
5	E-Mobilitätskonzept
6	Ausbau der Parkraumbewirtschaftung
7	Aktualisierung des Modal-Splits für Kamp-Lintfort
8	Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität
9	Info-Paket für Neubürger
10	Stadtplanung, Nutzungsanordnung („Kurze Wege“)



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen / Nr. 1

Einrichtung eines Klimaschutzmanagements zur Konzeptumsetzung

Maßnahmen-Typ: Organisationsstruktur

Einführung der Maßnahme:

Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: 2 Jahre + 1 Jahr Folgeförderung

Ziel und Strategie:

Das u.a. auch stark auf nicht-investive Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit ausgerichtete Konzept bedarf zusätzlicher Personalressourcen, um erfolgreich umgesetzt werden zu können. Dazu empfiehlt sich die Beantragung von Fördermitteln für ein Klimaschutzmanagement der nationalen Klimaschutzinitiative.

Ausgangslage:

Derzeit gibt es bereits einen zum Mobilitätsmanager weiterqualifizierten Verwaltungsmitarbeiter, der jedoch auch weitere Projekte im Themenfeld Klimaschutz umsetzt. Daher reichen die bisherigen Personalressourcen für die Umsetzung nicht aus.

Beschreibung:

Zunächst gilt es einen Beschluss des Konzeptes sowie zur Einführung eines Controllings und zur Beantragung eines Klimaschutzmanagements zu fassen. Nach erfolgreicher Antragstellung kann für zunächst zwei Jahre ein Klimaschutzmanager eingestellt werden. Eine Verlängerung um ein weiteres Jahr ist möglich.

Zu den Aufgaben des Klimaschutzmanagers gehören die verwaltungsinterne als auch externe Information über das Teilkonzept und die Initiierung von Prozessen und Projekten für die übergreifende Zusammenarbeit und Vernetzung relevanter lokaler und regionaler Akteure. Mit Hilfe von Information und Öffentlichkeitsarbeit sowie Moderation und Management soll die Umsetzung des Gesamtkonzeptes und einzelner Klimaschutzmaßnahmen unterstützt und initiiert werden. Klimaschutzaspekte sollen verstärkt in die Verwaltungsabläufe und in der Stadt Kamp-Lintfort integriert werden.

Zu den konkreten Aufgaben gehören lt. Fördermittelgeber folgende Leistungen:

- Prozess- und Projektmanagement, z. B. Koordinierung und Initiierung der Mobilitätsmaßnahmen,
- Koordinierung der ämterübergreifenden Kooperation zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes inklusive Moderation,
- fachliche Unterstützung bei der Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen aus dem Teilkonzept,
- Recherche von Finanzierungsmöglichkeiten und Prüfung sowie Beratung zur Anwendbarkeit,
- Durchführung (verwaltungs-)interner Informationsveranstaltungen und Schulungen,
- Koordinierung der Erfassung und Auswertung von klimaschutzrelevanten Daten,
- methodische Beratung bei der Entwicklung konkreter Qualitätsziele, Klimaschutzstandards und Leitlinien,

- Aktivitäten zur Vernetzung mit anderen klimaschutzaktiven Kommunen, Institutionen und Einrichtungen; (z.B. Vorbereitung, Moderation und Nachbereitung regionaler Netzwerktreffen),
- Aufbau von Netzwerken,
- Beteiligung externer Akteure und Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Initiativen (z.B. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)),
- Etablierung des Klimaschutzmanagements in die Organisationsstruktur der Verwaltung,
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit bzw. Umsetzung des Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit,
- Einführung von EMAS

Das Klimaschutzmanagement soll gemäß Fördermittelgeber in seiner Tätigkeit wesentliche Teile des Teilkonzeptes umsetzen. Eine Förderung für die Umsetzung einzelner, selektierter Maßnahmen ist nicht förderfähig. Pro Konzept kann einmalig die Schaffung einer oder mehrerer Stellen für ein Klimaschutzmanagement beantragt werden.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Beschlussfassung Konzept, Einführung Controlling & Beantragung Klimaschutzmanagement
2. Antragstellung
3. Ausschreibung und Besetzung der Stelle
4. Einarbeitung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Verwaltung

Zielgruppe:
Verwaltung



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Personalaufwand: bis 10 Arbeitstage für Antragstellung Kostenaufwand: ca. 60.000 €/a (abzgl. Förderung für Personalstelle).
+++	Finanzierungsansatz	NKI-Förderung: max. 65 % bzw. 90 % für finanzschwache Kommunen Zusätzliche Förderung für Sachkosten, Öffentlichkeitsarbeit, Reisekosten und Weiterbildung nutzbar
++	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Nicht quantifizierbar; Indirekte Einsparung durch das verstärkte Bewerben der bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangebote und der Neu- und Weiterentwicklung
++	THG-Einsparungen (t/a)	Nicht quantifizierbar; Indirekte Einsparung durch das verstärkte Bewerben der bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangebote und der Neu- und Weiterentwicklung

+++	Wertschöpfung	Förderung der Standortattraktivität für Bürger und Unternehmen
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Klimaschutzmanager ist eingestellt. Folgeförderung ist genehmigt und Verlängerung erfolgt.
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen/ Nr. 2

Mitgliedschaft in der AGFS NRW e.V.

Maßnahmen-Typ: Vernetzung und Öffentlichkeitsarbeit

Einführung der Maßnahme:
Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: Mindestens 7 Jahre. Eine Verlängerung der Mitgliedschaft um weitere sieben Jahre muss erneut beantragt werden

Ziel und Strategie:

Mit der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. können drei Ziele verfolgt werden:

- Zum einen wird mit der Mitgliedschaft ein spezieller Zugang zu Fördermitteln des Landes geschaffen (z.B. für Öffentlichkeitsarbeit und Modal-Split-Erhebungen)
- des Weiteren wird die Möglichkeit zum Austausch in einem etablierten Netzwerk und Beratung sowie zur Nutzung von Kampagnenmaterial gegeben,
- letztlich kann auch das Image Kamp-Lintforts als fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt gestärkt werden.

Ausgangslage:

Die seit 1993 bestehende Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) zielt heute auf die Förderung aller Nahmobilitätsformen im nichtmotorisierten Verkehr. Die Mitgliederzahl liegt bei ca. 100 Städten, Gemeinden und Kreisen. Voraussetzung ist die Verpflichtung der Verwaltung und Politik zu einer innovativen Förderung der Nahmobilität.

Beschreibung:

Die Stadt Kamp-Lintfort muss zunächst folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Vorlage eines nahmobilitätsfreundlichen Gesamtkonzeptes,
- die Stadt muss innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen bevorzugen sowie
- kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für Nahmobilität setzen.

Es sollte eine Bestandsanalyse durchgeführt werden bzw. dieses Konzept genutzt werden und mit den Beitrittskriterien abgeglichen werden. Ebenfalls müssen politische Beschlüsse über die bereits erwähnte kommunale Zielsetzung inklusive der Förderung des Radanteils und über die Beantragung der Mitgliedschaft gefasst werden. Es bedarf ebenso eines Beschlusses über ein konkretes Maßnahmenprogramm zur Erarbeitung und Behebung möglicher Defizite, die zu einer Nichtaufnahme führen könnten. Es folgt die Umsetzung dieser Maßnahmen und die Formulierung eines Antrags mit einer auf Kamp-Lintfort bezogenen Zielsetzung und Konzeptentwicklung zur Umsetzung, welcher dann eingereicht wird. Der 2. Schritt ist ein Coachingtermin als Vorbereitung. Die Kommissionsmitglieder erstellen eine Liste mit Verbesserungsvorschlägen, ggf. auch zur Nachbesserung (örtliche Mängel, Ergänzungen im Antrag). Der 3. Schritt ist die Hauptbereisung durch die Auswahlkommission, die eine Aufnahmeempfehlung ausspricht. Sofern keine Ablehnung erfolgt, wird eine Negativliste benannt, die im Laufe der nächsten sieben Jahre abzuarbeiten ist. Den 4. Schritt bildet die Urkundenübergabe durch das Verkehrsministerium.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Beschlussfassung Konzept und Zielsetzung
2. Aufnahmeantrag
3. Vorbereitung / Coachingtermin
4. Hauptbereisung
5. Entscheidung über Aufnahme und Auszeichnung
6. Abarbeitung der Negativliste innerhalb von 7 Jahren



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
AGFS NRW e.V.

Zielgruppe:
Stadt und Bürger



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	2.500 €/Jahr Mitgliedsbeitrag Einmalig bis zu 20 Personentage für die Bewerbung (Mobilitätsmanagement in Abstimmung mit Planungsamt) Weiterer Aufwand für Umsetzung von Maßnahmen aus der AGFS-Bewerbung
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Keine unmittelbare Einsparung; indirekte Wirkung über Öffentlichkeitsarbeit
+	THG-Einsparungen (t/a)	Keine unmittelbare Einsparung; indirekte Wirkung über Öffentlichkeitsarbeit
++	Wertschöpfung	Keine direkten Effekte für lokale Unternehmen, aber Förderung eines positiven Images der Stadt Kamp-Lintfort
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	1. Beschlussfassung Konzept und Zielsetzung 2. Aufnahmeantrag 3. Vorbereitung /Coachingtermin 4. Hauptbereisung 5. Entscheidung über Aufnahme 6. Verlängerungsantrag
	Flankierende Maßnahmen:	Marketingmaßnahmen
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen/ Nr. 3

Marketing für umweltfreundliche Nahmobilität

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit

Einführung der Maßnahme:
Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: langfristig

Ziel und Strategie:

Mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit wird das Ziel verfolgt, Bürger der Stadt Kamp-Lintfort für klimagerechte Formen der Mobilität zu begeistern und damit einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung weg vom PKW zu leisten. Hier liegt der Fokus auf Kurzstrecken, die für die Rad- und Pedelecnutzung gut geeignet sind.

Ausgangslage:

Der PKW-Verkehr bildet in der Alltagsmobilität das Hauptverkehrsmittel. Gleichzeitig sind viele der Wege wie z.B. zum Einkauf oder für Freizeitaktivitäten auf das Stadtgebiet reduziert und kurz. Aufgrund der geringen Topographie und des gut ausgebauten Radwegenetzes ist eine gute Basis für den Umstieg auf das Rad gegeben. Es mangelt derzeit vielmehr an einem fehlenden Bewusstsein und der mangelnden Verankerung des Rades als selbstverständliches Verkehrsmittel - gleichberechtigt mit dem PKW - in den Köpfen der Bevölkerung. Hierbei können die Niederlande oder das Münsterland als Vorbild dienen, in denen das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel gesehen und intensiv genutzt wird.

Beschreibung:

Um Bürger zu motivieren, andere Verkehrsmittel als den PKW zu nutzen, bedarf es neben einer guten Infrastruktur (s. weitere Maßnahmen) der Vermittlung einer neuen Sichtweise. Dabei soll der Gewinn an Lebensqualität im Fokus stehen.

Durch das Aufzeigen der Fahrlänge von Stadtteilen ins Zentrum bzw. zu wichtigen Zielorten im Stadtgebiet mit dem Rad, dem Pkw und ggf. zu Fuß sollte ein Bewusstsein geschaffen werden, dass die Radnutzung nicht immer länger dauert als die Fahrt mit dem Pkw. Diese Information kann über Plakate, Flyer, Pressemitteilungen bis hin zu Schildern transportiert werden.

Zur Orientierung kann eine in Düsseldorf durchgeführte Kampagne dienen (s. [Abbildung 51](#)).

Weitere Maßnahmen (s.a. gesonderte Projektsteckbriefe) wie Aktionstage, Probemöglichkeiten, STADTRADELN, Mit dem Rad zur Arbeit, Autofreie Sonntage etc. sollten diese Aktion ergänzen. Dabei sollte die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr konsequent über das Jahr hinweg erfolgen, da punktuelle Aktivitäten keine ausreichende Wahrnehmung sichern.



Abbildung 51 Vergleich Rad/PKW Stadt Düsseldorf

Für die Zielgruppe der Senioren können ggf. folgende weitere Maßnahmen initiiert werden:

- Bustraining (durch NIAG, Stadt, Seniorenrat, Polizei): In den Stadtteilen werden Tipps und Informationen rund um das Thema ÖPNV bekannt gemacht. Behandelt werden sollten folgende Themen: Sicherheit an Haltestellen, richtiges Ein- und Aussteigen, Lesen der Fahrpläne, Ticketkauf, Sturzvermeidung
- Busbegleitung (durch Stadt, Seniorenrat, KALI Aktiv): Ehrenamtliche Ansprechpartner (z.B. Senioren/innen, die regelmäßig Bus fahren) unterstützen bei der Nutzung von Linienbussen (Fahrkartenkauf, Lesen von Fahrplänen, konkrete Planung von Fahrten).
- Erprobung bzw. Einrichtung eines „Sonderverkehr“ durch Stadt, Seniorenrat und Malteser: Einsatz eines Kleinbusses, der regelmäßig in der Woche Senioren/-innen aus bestimmten Stadtteilen zum Einkaufen (bestimmte Lebensmittelläden), zum Friedhof usw. fährt. In Betracht kämen beispielsweise ein „Einkaufsbus“ oder ein „Theatermobilservice“ zu einem symbolischen Preis.
- Radfahrkurse durch Seniorenrat, ADFC und Polizei: In Kursen werden ältere Radfahrer, die sich unsicher fühlen, wieder fit gemacht für den Radfahrverkehr. Neben einer theoretischen Unterweisung sollten auch Fahrübungen stattfinden; zunächst auf einem verkehrsfreien Platz und danach im öffentlichen Straßenverkehr.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Auswahl der Kampagneninhalte
2. Ermittlung Fahrzeiten und grafische Aufbereitung
3. Bewerbung über Plakate, Flyer, Pressemitteilungen
4. Durchführung von ergänzenden Aktionen



Initiator:
Stadtverwaltung Kamp-Lintfort

Zielgruppe:
Bürger

Akteure:
Ggf. AGFS NRW e.V.
Ggf. Werbegemeinschaft



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Bis zu 10.000 € abh. von Umfang (Art der Plakatierung) für Fahrzeitenbewerbung; weitere 2.000 €/a für Veranstaltungen; Personalaufwand für Planung, ggf. Koordination der Agentur, Umsetzung: bis zu 18 Tage abh. vom Umfang Weiterer Aufwand für Aktionen: mind. 10 Tage/a
+	Finanzierungsansatz	Eigenmittel erforderlich
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Abh. von der ersetzten km-Zahl; nicht quantifizierbar, Einsparung: gering
+	THG-Einsparungen (t/a)	THG-Minderung: gering Ansatz: Einsparung von 140 g CO ₂ eq pro gefahrenem km per Rad anstelle der PKW-Nutzung Ziel: Ersatz von Kurzstreckenfahrten unter 5 km im Alltagsverkehr

++	Wertschöpfung	Ggf. Förderung des lokalen Fahrradhandels und der lokalen Wirtschaft
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Veröffentlichung der Materialien Ergänzende Veranstaltung(en) wurden durchgeführt
	Flankierende Maßnahmen:	STADTRADELN
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen/ Nr. 4

Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kamp-Lintforter Unternehmen

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit

Einführung der Maßnahme:

Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: 2020-2025

Ziel und Strategie:

Mit der Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kamp-Lintforter Unternehmen soll ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung-, -einsparung und -verlagerung im Sektor der privaten und gewerblichen Mobilität geleistet werden.

Ausgangslage:

Der Workshop zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ hat gezeigt, dass die Entwicklung von Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement in vielen Kamp-Lintforter Unternehmen erst am Anfang steht und das Potenzial in den Unternehmen häufig noch nicht ermittelt wurde.

Die Wege zur Arbeit und die dienstlichen Wege spielen eine wichtige Rolle im Verkehr. Laut der Studie die Mobilität in Deutschland machen die Wege für dienstliche Fahrten und zur Arbeit 27% der Wege und 38% der Personenkilometer aus (Stand 2017). Daher sollten Unternehmen bei der Gestaltung des betrieblichen Fuhrparks und der Dienstreisen, sowie bei der Mitarbeitermobilität unterstützt werden.

Für Kamp-Lintforter Berufseinpender gibt es ein ÖPNV-Potenzial von 69% und ein Fahrradpotenzial von 60%. Darüber hinaus kommen noch 4.500 Binnenpendler als potenzielle Nutzer von ÖPNV und Rad für den Berufsverkehr hinzu.

Unternehmen können mit der Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements mehrere Ziele verfolgen. Dazu gehören neben dem Beitrag zum Klimaschutz die Reduzierung der verkehrsbedingten Kosten (Dienstreisen, Fuhrpark, Stellplätze,...), eine bessere Erreichbarkeit, ein Imagegewinn, eine Produktivitätssteigerung der Beschäftigten sowie eine bessere Mitarbeitermotivation, -bindung und -gewinnung.

Für die Mitarbeiter ergeben sich Vorteile durch finanzielle Einsparungen (z.B. durch JobTicket, Verzicht auf Zweitwagen), Entspannung der Stellplatzsituation und Gesundheitsförderung, Stressreduzierung und mehr Wohlbefinden.

Der Prozess des Mobilitätsmanagements startet mit einer Definition strategischer Ziele und der Festlegung der Organisation und Verantwortlichkeit. Im 2. Schritt werden die Verkehrsbedarfe analysiert. Dazu gehören eine Wohnstandortanalyse, eine Befragung und eine Analyse der Fuhrparkauslastung. Im dritten Schritt werden Maßnahmen entwickelt. Im Umsetzungsprozess werden zur Kontrolle Kennzahlen überprüft und bei Bedarf Anpassungen vorgenommen, z.B. bei der Kommunikation neuer Angebote.

Beschreibung:

Die Anzahl möglicher Maßnahmen für Unternehmen ist groß. Gleichzeitig gibt es bereits eine breite Palette von Beratern, wie z.B. die Industrie- und Handelskammer (IHK), die Unternehmen in dem Themenfeld unterstützen können.

Zum einen empfiehlt sich die Durchführung von Informationsveranstaltungen für interessierte Unternehmen mit Expertenvorträgen zu konkreten Handlungsmöglichkeiten. Hierzu können Experten für Betriebliches Mobilitätsmanagement eingeladen werden, ebenso wie regionale Anbieter (z.B. die NIAG), die über ihre Angebote informieren können. Die Stadt Kamp-Lintfort sollte diese Veranstaltungen organisieren und auch fachlich zu infrastrukturellen Fragen informieren können. Die Unternehmen sollten nach Möglichkeit per Email persönlich eingeladen werden. Eine Verbindung mit Veranstaltungen des Amtes für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing sollte geprüft werden.

Ergänzend oder alternativ zu gesamtstädtischen Informationsveranstaltungen sollten auch gewerbegebietsbezogene Veranstaltungen erprobt und bei Erfolg ausgeweitet werden. Diese Veranstaltungen sollten möglichst vor Ort stattfinden, z.B. bei einem Unternehmen, das Räumlichkeiten bereitstellt. Als Gewerbegebiete kommen z.B. die Gewerbegebiete "Nord-Rossenray", "Süd" und "Dieprahm" in Frage. Diese Veranstaltungen sollten den Fokus auf konkrete Kooperationsmöglichkeiten wie den gemeinsamen Bezug von Firmentickets, die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Ermittlung von Handlungsbedarfen bei der öffentlichen Infrastruktur aus Sicht der Unternehmen werfen. Dazu kann u.a. die Veränderung von Taktung und Linienführung im ÖPNV oder auch die Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Rad gehören.

Im Rahmen der Veranstaltungen sollten folgende Themen behandelt werden:


- Beschaffung effizienter und einsatzgerechter Fahrzeuge inkl. Infrastruktur
- Carsharing für Dienstfahrten und private Nutzung und Parkplatzbewirtschaftung,
- Einführung von privat nutzbaren Bahncards,
- Telefon-, Vide- und Webkonferenzen,
- Anbindung an das ÖPNV- und Radwegenetz,
- Vergünstigte Firmentickets für Mitarbeiter und Mobilitätsberatung,
- Homeoffice-Lösungen und Bildung von Fahrgemeinschaften,
- Abstellanlagen und Jobrad-Angebote
- ...

Darüber hinaus sollte die Stadt als Vermittler von Informationen zur Verfügung stehen und gute Beispiele aus Kamp-Lintfort in der Stadt bekannt machen.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Vorbereitung und Durchführung einer gesamtstädtischen Informationsveranstaltung mit Experten
2. Durchführung von gewerbegebietsbezogenen Veranstaltungen inklusive Probefahrmöglichkeiten
3. Bei Bedarf Initiierung von Maßnahmen seitens der Stadt / NIAG (Infrastruktur)
4. Kommunikation von initiierten Maßnahmen
5. Evaluierung durch stichprobenhafte Nachfragen

	<p>Initiator: Mobilitätsmanager der Stadt Kamp-Lintfort</p>	<p>Akteure: NIAG, Deutsche Bahn (DB)</p>
<p>Zielgruppe: Kamp-Lintforter Unternehmen</p>		

	<p>Kriterienbewertung:</p>	<p>Anmerkung:</p>
---	----------------------------	-------------------

+++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	<p>Sachkosten: Ansatz von bis zu 1.500 €/a für Referenten Personalkosten: 5-7 Tage pro Veranstaltung zzgl. 12 Tage/a für allgemeine Öffentlichkeitsarbeit</p>
+++	Finanzierungsansatz	<p>Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) NRW</p>
++	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	<p>Initiierung diverser Maßnahmen mit entsprechend unterschiedlichen Einsparpotenzialen (auch in Abh. von Größe der Unternehmen und der Struktur). Mittlere Verbrauchseinsparungen durch Reduktion der PKW-Fahrten durch Vermeidung und Steigerung der Rad- und ÖPNV-Nutzung.</p>
++	THG-Einsparungen (t/a)	<p>Mittlere Emissionseinsparungen durch Reduktion der PKW-Fahrten mittels Vermeidung und Steigerung der Rad- und ÖPNV-Nutzung. Einsparung von 140 g CO₂eq pro nicht-gefahrenem PKW-km.</p>
+++	Wertschöpfung	<p>Stärkung der Attraktivität der Unternehmen für Mitarbeiter und mittelfristige Kosteneinsparung für Unternehmen mit entsprechender Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit; Verbesserung des lokalen Images</p>
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	<p>Veranstaltungen haben stattgefunden. Unternehmen haben betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt.</p>
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen / Nr. 5

E-Mobilitätskonzept (siehe auch Kap. 2.1.6)

Maßnahmen-Typ: Strategische Grundlage

Einführung der Maßnahme:
Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: 2020-2023

Ziel und Strategie:

Mit der Erstellung eines Elektroladeinfrastruktur-Konzepts soll der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet strukturiert und ausgewogen ausgebaut werden.

Ausgangslage:

Für Besucher der Stadtverwaltung und der Innenstadt wurde in 2019 unmittelbar vor dem Rathaus eine neue Ladesäule mit zwei Ladepunkten und einer Wechselstrom-Leistung bis 22 kW gebaut. Dies ist die dritte derartige Ladesäule im Stadtgebiet. Weitere Standorte für Ladesäulen sind derzeit am Haltepunkt Kattenstraße geplant.

Beschreibung:

Das E-Mobilitätskonzept sollte den Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet und die Schaffung von Anreizen zur Förderung der E-Mobilität (z.B. kostenloses Parken für E-Fahrzeuge) planen. Das Konzept soll politisch beschlossen werden und sollte zum einen die aktuellen Standorte und deren Nutzung analysieren. Neben der Analyse von öffentlichen Standorten mit potenziellem Bedarf (Schulparkplätze, Sportanlagen, Innenstadt) sollten auch halböffentliche Parkflächen und die private bzw. gewerbliche Infrastruktur berücksichtigt werden. Auch Neubaugebiete sollten in die Planung einbezogen werden. Bei der Planung sollte auch die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien mitgedacht werden. Darüber hinaus sollten Aussagen zur Finanzierung, dem Betrieb sowie der Bewerbung enthalten sein.

Darüber hinaus sollten neben der Konzeption der E-Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet die Handlungsmöglichkeiten für E-Mobilität in den Unternehmen und die Nutzung regenerativer Energien für die Beladung der Fahrzeuge in Privathaushalten und im Gewerbe beworben werden.

Derzeit ist der Anteil von E-Fahrzeugen noch sehr gering. Unwissenheit über Reichweiten, Kosten, Fördermöglichkeiten u.v.m. hemmen vielfach noch die Flottenumrüstung. Daher gilt es die Best-Practice-Beispiele (möglichst aus dem Stadtgebiet) vorzustellen und Möglichkeiten und Wirtschaftlichkeit darzustellen. Die Unterstützung einer betrieblichen Potenzialanalyse in einem Kamp-Lintforter Unternehmen sollte zur Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden und sollte interessierten Unternehmen als Vorlage für die eigene Analyse dienen können. Hierbei sollte eng mit der Wirtschaftsförderung kooperiert werden. Für die Analyse kommen beispielsweise soziale Dienste, wie z.B. Altenheime oder auch Apotheken in Frage.

Hinweise zur Umsetzung und Vorgehensweise können Kapitel 2.1.6 entnommen werden. Es wird dort ein Grobkonzept vorgestellt mit einer Differenzierung der Aufgabenstellungen für Stadt, Unternehmen und Privathaushalte.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Bekanntmachung von Best-Practice-Beispielen
2. Unterstützung einer Analyse in einem Kamp-Lintforter Unternehmen und mediale Verbreitung
3. Beauftragung oder interne Erstellung eines E-Mobilitätskonzeptes
4. Beschlussfassung
5. Umsetzung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Stadtwerke Kamp-Lintfort

Zielgruppe:
Bürger



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

<p>++</p> <p>Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten</p>	<p>Kosten für E-Mobilitätskonzept: bis 50.000 € Personalaufwand: ca. 12 Arbeitstage pro Maßnahmenjahr, für Begleitung der Potenzialanalyse und Begleitung Infrastrukturausbau (ggf. durch Planungsamt) weiterer Aufwand je nach Ausgestaltung der Infrastruktur</p>
<p>+++</p> <p>Finanzierungsansatz</p>	<p>Förderrichtlinie Elektromobilität vor Ort (BMVI) des PtJ</p>
<p>+</p> <p>Endenergieeinsparungen (MWh/a)</p>	<p>Keine direkte Einsparung durch Konzeption.</p>
<p>++</p> <p>THG-Einsparungen (t/a)</p>	<p>Indirekte Wirkung durch Umstellung auf E-Mobilität unter der Voraussetzung, dass Ökostrom genutzt wird. Annahme: mittlere Einsparung, da überwiegende Zahl der Ladevorgänge im privaten und betrieblichen Umfeld zu erwarten sind.</p>
<p>++</p> <p>Wertschöpfung</p>	<p>Beitrag zur effizienten Mobilität in Unternehmen vor Ort</p>
<p>Erfolgsindikatoren/Meilensteine:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bekanntmachung von Best-Practice-Beispielen 2. Fertigstellung einer Analyse in einem Kamp-Lintforter Unternehmen 3. Beauftragung oder interne Erstellung eines E-Mobilitätskonzeptes 4. Beschlussfassung 5. Umsetzung
<p>Flankierende Maßnahmen:</p>	<p>-</p>
<p>Hinweise:</p>	<p>-</p>



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen/ Nr. 6 Ausbau der Parkraumbewirtschaftung

Maßnahmen-Typ: Ordnungsrecht

Einführung der Maßnahme:
Langfristig (mehr als 7 Jahre)

Dauer der Maßnahme: fortlaufend

Ziel und Strategie:

Durch den mittel- bis langfristigen Ausbau der Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum soll ein Anreiz für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel geschaffen werden. Insbesondere die Nutzung des Rades für Einkaufsfahrten sollte gestärkt werden.

Ausgangslage:

Bislang wird der städtische Parkraum im Stadtgebiet nur begrenzt bewirtschaftet.

Es gibt Bereiche mit gebührenfreiem Parken ohne Bewirtschaftung und es gibt Bereiche mit Gebühren an Parkscheinautomaten, die eine halbe Stunde kostenfreies Parken ermöglicht und danach für jede halbe Stunde 0,25 € verlangt.



Abbildung 52 Stadt Kamp-Lintfort

Beschreibung:

Im Rahmen einer langfristigen Strategie über zehn Jahre sollte die Bewirtschaftung weiter ausgebaut werden. Hierzu sollte auf allen Parkplätzen eine moderate Gebühr erhoben werden.

Mit der Einführung einer Bewirtschaftung entsteht das Risiko einer Schwächung des Einzelhandelsstandortes. Nachbarkommunen und der Online-Handel könnten dadurch für Bürger attraktiver werden. Dies gilt es durch ausgleichende Maßnahmen zu vermeiden. Daher sollten einerseits die Kosten moderat sein und andererseits die öffentliche Infrastruktur vorab noch attraktiver und sicherer für Fahrradfahrer gestaltet werden.

Zunächst sollte mittelfristig die Parkplatzbewirtschaftung auf bisher nicht bewirtschaftete Flächen ausgeweitet werden, d.h. die 0,25 €/halbe Stunde sollte für alle Parkplätze eingeführt werden. Perspektivisch sollten die Kosten weiter erhöht werden.

Um die Standortattraktivität nicht zu verringern, sollten zeitgleich weitere attraktive, sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum errichtet werden. Ggf. auch unter Umwidmung von einzelnen Parkplätzen hin zu Fahrradstellplätzen. Im Rahmen der Vorplatzumgestaltung des Rathauses ist bereits eine Fahrradabstellanlage für die Bürger in Planung. Es empfiehlt sich eine modulare Anlage zu beschaffen, die bei wachsender Nachfrage erweitert werden kann.

Es ist zu prüfen, ob in Kombination mit dem E-Mobilitätskonzept (siehe Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen / Nr. 7), sukzessive alle Parkbereiche mit Elektroauto-Ladestationen ausgerüstet werden können und sollen. Mit einer Sonderbehandlung bei der Parkraumbewirtschaftung an den Ladestationen könnte die Einführung der Elektromobilität gefördert werden.


 Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Schaffung von Fahrradabstellanlagen
2. Ausweitung der Bewirtschaftung auf alle kommunalen Parkplätze
3. Erhöhung der Parkplatzgebühren

 Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Stadtwerke Kamp-Lintfort
Werbegemeinschaft

Zielgruppe:
Bürger, Besucher

 Kriterienbewertung:

Anmerkung:

<p>+ Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten</p> <p>+++ Finanzierungsansatz</p> <p>++ Endenergieeinsparungen (MWh/a)</p> <p>++ THG-Einsparungen (t/a)</p> <p>+ Wertschöpfung</p> <p>Erfolgsindikatoren/Meilensteine:</p> <p>Flankierende Maßnahmen:</p> <p>Hinweise:</p>	<p>Nicht quantifizierbar</p> <p>Gegenfinanzierung durch zusätzliche Einnahmen</p> <p>indirekte Einsparungen durch einen Rückgang des PKW-Verkehrs in der Innenstadt; mittlere Einsparung zu erwarten</p> <p>indirekte Einsparungen durch einen Rückgang des PKW-Verkehrs in der Innenstadt; mittlere Einsparung zu erwarten</p> <p>-</p> <p>Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist eingeführt</p> <p>-</p> <p>-</p>
---	--



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen / Nr. 7

Aktualisierung des Modal-Splits für Kamp-Lintfort

Maßnahmen-Typ: Controlling

Einführung der Maßnahme:
Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: langfristig

Ziel und Strategie:

Zur Prüfung des „Erfolgs“ der Maßnahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität ist es erforderlich, eine Messbarkeit der Ergebnisse herzustellen. Im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets konnte eine repräsentative Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Splits nicht durchgeführt werden.

Ausgangslage:

Alternativ wurden im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität eine Reihe von Rad-Verkehrszählungen an Aufkommensschwerpunkten (Kapitel 4.1 / 4.2) und „normalen“ Knotenpunkten (Kapitel 4.4) durchgeführt. Auch abgestellte Fahrräder an ausgewählten Zielen des Verkehrs wurden gezählt (Kapitel 4.3). Es kann durch Zählungen (unter sonst gleichen Bedingungen wie z.B. Wetter, Jahreszeit u.a.) an den gleichen Stellen Aufschluss über die Entwicklung des Radverkehrs gewonnen werden.

Beschreibung:

Eine solche Analyse könnte bei Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW (Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen/ Nr. 2) nachgeholt werden. Modal Split-Untersuchungen werden Mitgliedern der AGFS vom Land NRW gefördert.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Förderantrag wurde bereits gestellt
2. Nach Vorliegen des Zuwendungsbescheides Ausschreibung und Durchführung der Erhebung
3. Bekanntmachung der Ergebnisse



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort
Zielgruppe:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Stadt Kamp-Lintfort



Kriterienbewertung:

++ Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten
++ Finanzierungsansatz
+ Endenergieeinsparungen (MWh/a)

Anmerkung:

25.000 Euro; Betreuungsaufwand mind. 15 AT
AGFS
Indirekt durch bessere Steuerung von Maßnahmen

+	THG-Einsparungen (t/a)	Indirekt durch bessere Steuerung von Maßnahmen
+	Wertschöpfung Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Effizienzsteigerung der Maßnahmen Modal Split liegt vor
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	Grundlage für Controlling



Handlungsfeld Mobilität/ Nr. 8

Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: fortlaufend

Ziel und Strategie:

Durch die Teilnahme an der jährlich stattfindenden Europäischen Mobilitätswoche sollen die Bürger über die Bandbreite der Möglichkeiten für nachhaltige Mobilität informiert und sensibilisiert werden.

Ausgangslage:

Die Stadt Kamp-Lintfort hat sich in 2019 bereits für die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche angemeldet.

Beschreibung:

Bereits seit dem Jahr 2002 wird jedes Jahr vom 16. bis 22. September die Europäische Mobilitätswoche, eine Kampagne der Europäischen Kommission, durchgeführt. Im Rahmen dieser Woche werden innovative Verkehrslösungen getestet oder kreative Alternativen im Bereich nachhaltige Mobilität in den Kommunen beworben. Jede Kommune sollte Aktionen durchführen, welche sich mindestens einer der drei Bestandteile

- Woche der Aktivitäten
- Permanente Maßnahmen
- Autofreier Tag

zuordnen lassen. Im Rahmen der Organisation der Mobilitätswoche bietet die Nationale Koordinierungsstelle Unterstützung in unterschiedlichen Bereichen an, wie bspw. eine Best-Practice-Broschüre, in welcher erfolgreich durchgeführte Aktionen vorgestellt werden, sowie diverse (Druck-)Vorlagen.

Beispielhafte bereits erfolgreich umgesetzte Maßnahmen:

- Umnutzung von Parkplätzen und Straßenräumen
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten auf Einkaufswegen
- Einweihung neuer Fuß- und Radwege
- Erprobung neuer Elektrofahrzeuge
- Durchführung/Initiierung eines Schulwettbewerbs
- Durchführung von Aktionen für mehr Klimaschutz im Verkehr



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Beschlussfassung zur Teilnahme
2. Erarbeitung eines Programms mit Aktivitäten
3. Registrierung
4. Bewerbung
5. Umsetzung
6. Berichterstattung über Ergebnisse



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort (Mobilitätsmanager)

Akteure:
Schulen, NGOs, Krankenkassen, Fahrradverbände, Kirchen, Unternehmen, Sportvereine, NIAG, Behindertenverbände, Hochschule, Künstler

Zielgruppe:
Bürger



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

<p>++</p>	<p>Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten</p>	<p>Personalaufwand: abh. von Maßnahmen: Ansatz bis zu 20 Tage/a Kostenaufwand: Ansatz 2.000 € für Öffentlichkeitsarbeit</p>
<p>+</p>	<p>Finanzierungsansatz</p>	<p>Für die Durchführung wird keine direkte Finanzierungshilfe angeboten. Dennoch können viele Aktionen und Maßnahmen durch unterschiedliche Fördermöglichkeiten finanziert werden.</p>
<p>+</p>	<p>Endenergieeinsparungen (MWh/a)</p>	<p>Indirekte Einsparung durch das verstärkte bewerben von nachhaltiger Mobilität; geringe Wirkung durch Einmaligkeit</p>
<p>+</p>	<p>THG-Einsparungen (t/a)</p>	<p>Indirekte Einsparung durch das verstärkte bewerben von nachhaltiger Mobilität; geringe Wirkung durch Einmaligkeit</p>
<p>+</p>	<p>Wertschöpfung</p>	<p>Keine Effekte auf die Wertschöpfung</p>
	<p>Erfolgsindikatoren/Meilensteine:</p>	<p>Beschlussfassung, Registrierung, Durchführung der Europäischen Mobilitätswoche</p>
	<p>Flankierende Maßnahmen:</p>	<p>-</p>
	<p>Hinweise:</p>	<p>-</p>



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen / Nr. 9 Infopaket für Neubürger

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre) Mittelfristig (4 – 7 Jahre)
Dauer der Maßnahme: fortlaufend

Ziel und Strategie:

Durch ein Infopaket sollen Neubürger über die unterschiedlichen Mobilitätsangebote der Stadt informiert und diese beworben werden. Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist die Erläuterung des konkreten Nutzens von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr für das Klima, aber auch den Nutzer selbst (Kosteneinsparung, Gesundheit, Lebensqualität).

Ausgangslage:

Der PKW stellt in Kamp-Lintfort das Hauptverkehrsmittel dar. Die Topographie sowie die kurzen Entfernungen, insbesondere in der Innenstadt, ermöglichen einen leichten Umstieg auf das Fahrrad. Darüber hinaus ist der ÖPNV in Kamp-Lintfort gut ausgebaut.

Beschreibung:

Für Neubürger soll ein Paket mit Informationen für einen nachhaltigen Verkehr zusammengestellt werden. Dieses kann aus folgenden Bestandteilen bestehen:

- Informationsbroschüren zu den unterschiedlichen Alternativen zum eigenen PKW:
 - ÖPNV samt ÖPNV-Fahrpläne und Angebote der Mobilitätsstationen (in Planung)
 - Car-Sharing-Angebot der NIAG
 - Radverkehrsnetz
 - Standorte des Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R)
- Information über Mobilitätsberatungen
- Gratistickets für den ÖPNV

Durch eine Erläuterung des konkreten Nutzens sollen die Bürger zusätzlich für das Thema sensibilisiert werden.

Die frühzeitige Übergabe an die Neubürger ist dabei besonders wichtig, weshalb die Informationspakete bei der Wohnsitz-Anmeldung in der Verwaltung übergeben werden soll.

Darüber hinaus können gezielt für Neubürger geführte Fahrradtouren angeboten werden, die einerseits interessante Orte anfahren und bekannt machen und gleichzeitig die Attraktivität des Radwegenetzes aufzeigen.

Die Angebote sollten regelmäßig überprüft werden und das Informationsangebot unter Umständen angepasst werden.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Zusammenstellung der Informationen
2. Absprache mit der Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (NIAG)
3. Ausgabe der Informationspakete
4. Durchführung von Fahrradtouren für Neubürger
5. Stichprobenhafte Nachfrage bei den Neubürgern nach einigen Monaten über Angebotsnutzung und potenzielle Hemmnisse



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
NIAG, (ADFC)

Zielgruppe:
Neubürger



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Personalaufwand: 10-15 Arbeitstage für Planung und Abstimmung und Vorbereitung Für ca. 1.700 - 2.000 Neuanmeldungen pro Jahr: ggf. Kosten für Radverkehrsinformationen (Plan, Veranstaltungen, Angebote ,...)
+++	Finanzierungsansatz	Ggf. Sponsoring seitens der NIAG (Testtickets) und Bereitstellung kostenloser Informationsmaterialien
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Indirekte Einsparung durch das verstärkte Bewerben der bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangebote; geringe Einsparungen zu erwarten
+	THG-Einsparungen (t/a)	Indirekte Einsparung durch das verstärkte Bewerben der bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangebote; geringe Einsparungen zu erwarten
++	Wertschöpfung	Werbung von Neukunden für NIAG
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Angebot wurde geschaffen und wird laufend an Neubürger verteilt
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Übergreifende Maßnahmen / Nr. 10

Stadtplanung, Nutzungsanordnung („Kurze Wege“)

Maßnahmen-Typ: Konzeptionelle Arbeit
Einführung der Maßnahme: Dauerhaft
Dauer der Maßnahme: fortlaufend

Ziel und Strategie:

Die Bauleitplanung und Infrastrukturplanung kann dazu beitragen, mehr oder weniger Verkehr zu erzeugen und hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

Ausgangslage:

Es gibt in Kamp-Lintfort eine kompakte Siedlungsstruktur. Auch eine siedlungsnaher Versorgung für den täglichen mit integrierter Lage ist vorhanden.

Beschreibung:

Die Strukturen bei der Verteilung von Einzelhandelsstandorten gilt es zu erhalten und zu stärken. Eine wohnortnahe Versorgung erleichtert die Nutzung des Fahrrades oder der eigenen Füße für die Erledigung von Einkäufen, während die Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen in Gewerbegebieten in der Tendenz dazu führt, dass sie primär mit dem Auto angefahren werden.

Die Stellplatzsatzung sollte einen barrierefreien Zugang zu Fahrradabstellanlagen zum Standard erheben und damit die Nutzung des Fahrrades oder Pedelecs zu erleichtern.

Bei der Planung neuer Wohngebiete ist aus der Perspektive der Einsparung von Treibhausgasen in Erwägung zu ziehen, autoarme oder autofreie Siedlungseinheiten zu planen. Der ruhende Verkehr wird hier auf Sammelparkplätzen am Rand der Siedlung untergebracht, so dass die Nutzung des Fahrrades oder des ÖPNV einen Reisezeitvorteil attraktiviert wird.



Handlungsschritte und Zeitplan:

Kontinuierliche Grundlage der Stadtentwicklungsplanung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Stadtplanungsamt

Zielgruppe:
Bürger



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Kein zusätzlicher Aufwand
+	Finanzierungsansatz	-

+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Basis für Verbesserungen; keine direkten Einsparungen
+	THG-Einsparungen (t/a)	Basis für Verbesserungen; keine direkten Einsparungen
+	Wertschöpfung	-
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	-
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-
		-

8.4.2 Maßnahmen im kommunalen Umfeld

Maßnahmen im kommunalen Umfeld	
1	Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements
2	Nutzung alternativer Antriebe für den kommunalen Fuhrpark
3	Verlagerung von Dienstfahrten auf Pedelecs- und E-Lastenräder
4	Schaffung einer attraktiven Fahrradabstellanlage für Verwaltungsmitarbeiter
5	Durchführung einer Wohnstandortanalyse
6	Stärkung einer klimagerechten Mitarbeitermobilität
7	Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements
8	Infrastrukturverbesserungen für eine klimagerechtere Schülermobilität



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 1

Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements

Maßnahmen-Typ: Organisatorische Maßnahme
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: ab 2021

Ziel und Strategie:

Durch die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements wird das Ziel einer kosten- und umwelt-optimierten Bewirtschaftung für die Stadtverwaltung Kamp-Lintfort verfolgt. Gleichzeitig kann die Stadt Kamp-Lintfort ihrer Vorbildwirkung gerecht werden und mit innovativen Mobilitätsformen Beispiel für andere Arbeitgeber in der Stadt werden.

Ausgangslage:

Bislang werden die Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung dezentral verwaltet. Die PKW der Rathausmitarbeiter werden bislang durch die verschiedenen Ämter (Hauptamt, Jugendamt, Tiefbauamt) bewirtschaftet. Damit geht eine hohe Arbeitsbelastung für die Amtsleiter einher bei gleichzeitig begrenztem Wissen über die Beschaffungsmöglichkeiten effizienter Fahrzeuge und der begrenzten Möglichkeit zur optimalen Auslastung der vorhandenen Fahrzeuge.

Alternative Mobilitätsformen, wie beispielsweise Pedelecs oder Lasten-Pedelecs wurden - mit einer Ausnahme - bislang nicht angeschafft. Die Empfehlung aus dem Projekt "mobil gewinnt", Mietradangebote anzuwerben, wird mangels Nachfrage als nicht erfolgsversprechend angesehen. Das Jobradangebot ist für kommunale Verwaltungen aufgrund von steuerrechtlichen Bedenken ebenfalls nicht nutzbar.

Beschreibung:

Die Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements stellt eine zentrale Maßnahme des Klimaschutzteilkonzeptes für die Verwaltung dar. Die Verwaltung und Disposition der Fahrzeuge, deren Buchung, die Auswertung der Fahrten und Kostenrechnung ebenso wie die Wartung und Beschaffung sowie Bewirtschaftung sollte zukünftig von einer zentralen Stelle übernommen werden. Das Fuhrparkmanagement könnte beispielsweise im Hauptamt angesiedelt werden, da dort auch die Dienstreisen bearbeitet werden. Dazu müssen jedoch ausreichend Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden. Ideal wäre technisch geschultes Personal (u.U. Hausmeisterservice) um auch kleine Wartungsarbeiten vornehmen zu können. Alternativ käme ggf. auch der ASK als Dienstleister für diese Aufgabe in Frage. Hier bedarf es weitergehender Planungen und Abstimmungen.

In diesem Rahmen sollten auch die gefahrenen km-pro Strecken bei den Privatfahrten überprüft werden. Derzeit werden ca. 55.000 km pro Halbjahr (1. Jahreshälfte 2019) mit privaten PKW gefahren und mit 30 Cent pro km vergütet. Diese Variante wird aus Bequemlichkeit von vielen Mitarbeitern derzeit gerne genutzt. Hier lassen sich ggf. deutliche finanzielle Einsparungen durch die Umstellung auf eine Pedelec-Nutzung erzielen. Eine App zur Auswahl der Dienstreisen wird als nicht erfolgsversprechend erachtet. Der Aufbau des Fuhrparkmanagements kann schrittweise erfolgen.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Klärung der Zuständigkeiten
2. Analyse des Bedarfs
3. Realisierung von Maßnahmen



Initiator:
Hauptamt Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Alle weiteren Ämter

Zielgruppe:
Mitarbeiter der Stadtverwaltung



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Durch Zentralisierung der Aufgabe kein zeitlicher Mehraufwand, jedoch notwendige Bereitstellung von ca. einer Personalstelle zur Bearbeitung; Arbeitszeiteinsparungen bei den bisher mit den Aufgaben vertrauten Mitarbeitern. Ggf. Fahrzeugeinsparungen durch bessere Auslastungsplanung und Nutzung alternativer Mobilitätsformen Mind. 5 AT für Klimaschutzmanager
+	Finanzierungsansatz	BAFA: Schwerlastfahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung progres.NRW - Emissionsarme Mobilität
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	s. folgende Maßnahmen
+	THG-Einsparungen (t/a)	s. folgende Maßnahmen
+	Wertschöpfung	Keine Effekte zu erwarten
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Zentrale Stelle wurde eingerichtet
	Flankierende Maßnahmen:	Nutzung alternativer Antriebe für den kommunalen Fuhrpark und Verlagerung von Dienstfahrten auf Pedelecs- und E-Lastenräder
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 2

Nutzung alternativer Antriebe für den kommunalen Fuhrpark

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: dauerhaft

Ziel und Strategie:

Durch die schrittweise Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe wie Elektroantrieb und Wasserstoffnutzung sollen THG-Emissionen eingespart werden.

Ausgangslage:

Es gibt keine kommunalen Vorgaben für die Anschaffung von Kraftfahrzeugen. Im Jahr 2019 wurde erstmals ein E-PKW beschafft. Das E-Auto ZOE ist seit August 2019 im Bestand und im Einsatz. Ein E-Auto für die Feuerwehr ist ausgeschrieben (Stand Januar 2020).

Beschreibung:

Bei weiteren Fahrzeugersatzbeschaffungen im PKW-Segment sollten kurz- und mittelfristig weitere E-Fahrzeuge angeschafft werden. Bestmöglich sollten nur noch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben beschafft werden. Die Entscheidung über den jeweiligen Antrieb ist stark infrastrukturabhängig (H2-Tankstelle, Gastankstelle, E-Ladesäulen, etc...) und es bedarf der Betriebssicherheit.

Für elektrische Dienst-PKW werden Lademöglichkeiten in der Tiefgarage geschaffen. Diese Ladeeinrichtungen können mit niedrigen Spannungen (z.B. 3,7 kW) betrieben werden, da die Nacht für die Ladung zur Verfügung steht. Für die Ladung der E-PKW sollte zertifizierter Ökostrom mit Neuanlagenquote genutzt werden.

Wasserstoff wird bei Großfahrzeugen (Müllfahrzeuge, Busse) perspektivisch als sinnvoll angesehen. Hier bieten sich ggf. über das Abfallentsorgungszentrum (AEZ) Asdonkshof mittelfristig Möglichkeiten, da dort Wasserstoff aus Verbrennungsprozessen günstig hergestellt werden kann.



Handlungsschritte und Zeitplan:


1. Auswertung der Erfahrungen mit dem 1. E-PKW
2. Prüfung der Anschaffung alternativer Antriebe bei Ersatzbeschaffungen



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
-

Zielgruppe:
Stadtverwaltung

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Ggf. Mehrkosten pro Fahrzeug; mind. 10 AT für Klimaschutzmanager
+++	Finanzierungsansatz	Progres.NRW: Emissionsarme Mobilität BMVI: Förderrichtlinie Elektromobilität vor Ort
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Geringe Einsparungen zu erwarten
+	THG-Einsparungen (t/a)	Geringe Einsparungen zu erwarten
+	Wertschöpfung	Keine Effekte zu erwarten
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Beschaffung weiterer E-Fahrzeuge Anschaffung Wasserstofffahrzeug
	Flankierende Maßnahmen:	Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements
	Hinweise:	



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 3

Verlagerung von Dienstfahrten auf Pedelecs- und E-Lastenräder

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur

Einführung der Maßnahme:
Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: langfristig

Ziel und Strategie:

Auf kurzen Strecken sollen anstelle von Pkw vermehrt Pedelecs und E-Lastenräder genutzt werden.

Ausgangslage:

Es wurde bereits eine grundsätzliche Entscheidung getroffen zwei Dienstpedelecs für die allgemeine Nutzung im Fahrzeugpool anzuschaffen.

Beschreibung:

Im Erfolgsfalle sollten weitere Pedelecs beschafft werden. Darüber hinaus hat sich beim verwaltungs-internen Workshop ein hohes Interesse der Verwaltung an der Anschaffung von ein bis zwei elektrifizierten Transporträdern für die allgemeine Nutzung gezeigt.

Die neuen Angebote gilt es intern intensiv zu bewerben. Testtage und eine Ausstellung im Foyer sollen hierbei helfen.

Die Erfahrungen sollten auch öffentlich bekannt gemacht wurden, um die Vorbildwirkung der Verwaltung zu nutzen.



Handlungsschritte und Zeitplan:


1. Testangebote für Pedelecs anbieten
2. Auswertung der Pedelecnutzung
3. Anschaffung weiterer Pedelecs bei Bedarf
4. Mediale Aufbereitung zur Nutzung der Vorbildwirkung
5. Kauf eines E-Lastenrades
6. Auswertung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
-

Zielgruppe:
Verwaltungsmitarbeiter

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Kosten für Pedelec: bis 3.000 € Kosten für E-Lastenrad: bis 6.000 € Mind. 15 AT für Klimaschutzmanager
+++	Finanzierungsansatz	Finanzielle Einsparungen ggf. durch Vermeidung von PKW-Fahrten; progres.NRW - Emissionsarme Mobilität und BAFA: Schwerlastfahräder mit elektrischer Antriebsunterstützung
++	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Annahme: 50.000 Pkw -km Verlagerung auf Pedelec > 3.000 L /a
++	THG-Einsparungen (t/a)	Annahme: Verlagerung von PKW-Fahrten durch Pedelec-Nutzung mit Einsparung von 7,6 t CO ₂ eq/a (140 g CO ₂ pro km bei 50% der 110.000 km Privatfahrten); weitere Einsparungen bei Nutzung von E-PKW mit Ökostromnutzung
+	Wertschöpfung	Keine Effekte zu erwarten
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Anschaffung Pedelecs Anschaffung Lastenfahrrad Auswertung
	Flankierende Maßnahmen:	Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 4

Schaffung einer attraktiven Fahrradabstellanlage für Verwaltungsmitarbeiter

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur

Einführung der Maßnahme:
Kurzfristig (0 - 3 Jahre)

Dauer der Maßnahme: bis 2021, danach Wartung und Pflege, ggf. Erweiterung

Ziel und Strategie:

Mit Hilfe attraktiver und sicherer Abstellmöglichkeiten soll der Anreiz zum häufigeren Umstieg vom PKW auf das Rad gesteigert werden.

Ausgangslage:

Die bisherige Abstellanlage für die Fahrräder befindet sich im Keller des Rathauses. Diese kann nicht beibehalten werden, da der Raum als Archiv genutzt werden soll. Es sollen daher neue Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Beschreibung:

Die Abstellanlage sollte folgende Anforderungen erfüllen:

- Erweiterbar
- Abschließbar
- Trocken
- Beleuchtet
- Lademöglichkeiten für Pedelecs
- Schrank mit Reparaturmaterial
- Ggf. Möglichkeit zum Aufhängen von nasser Kleidung



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Errichtung der neuen Anlage
2. (regelmäßige) Bekanntmachung




Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:

Zielgruppe:
Verwaltungsmitarbeiter

-

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Nicht quantifizierbar; mind. 5 AT für Klimaschutzmanager
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Einsparungen durch Förderung des Radverkehrs Annahme: geringe Einsparungen
+	THG-Einsparungen (t/a)	Einsparungen durch Förderung des Radverkehrs Annahme: geringe Einsparungen
+	Wertschöpfung	Keine Effekte zu erwarten
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Fahrradabstellanlage wurde errichtet Auswertung der Nutzerzahlen
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 5
Durchführung einer Wohnstandortanalyse

Maßnahmen-Typ: Grundlagenarbeit
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: 2021

Ziel und Strategie:

Durch eine Wohnstandortanalyse und darauf aufbauende Maßnahmen soll der Anteil der mit dem Rad oder dem ÖPNV-anreisenden Mitarbeiter erhöht werden.

Ausgangslage:

Bislang liegt nur eine beschränkte Erhebung über die Wohnstandorte der Mitarbeiter der Stadtverwaltung Kamp-Lintfort vor. Diese Auswertung hat allerdings ein hohes Potenzial für den Umstieg auf das Rad ermittelt, so dass von einem noch deutlich größeren Potenzial ausgegangen wird. Insbesondere schaffen Pedelecs neue Möglichkeiten für Radfahrer angesichts realistischer Fahrstreckenlängen von bis zu 20 km pro Strecke.

Homeoffice wird bereits praktiziert und trägt damit zur Verkehrsvermeidung bei. Die in der Verwaltung bisher übliche Praxis zur Schaffung von Homeoffice-Lösungen soll beibehalten werden, da sie sowohl dem Arbeitgeber als auch den Arbeitnehmern die größte Flexibilität ermöglicht.

Beschreibung:

Zu Beginn sollte eine (straßengenaue) Wohnstandortanalyse aller Mitarbeiter durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollten anschließend in der Mitarbeiterzeitschrift MOVE bekannt gemacht werden. Ziel ist die Bildung von Fahrgemeinschaften (z.B. für einzelne Tage). Die Aufbereitung der Ergebnisse kann in Kartenform erfolgen.

Aus der Erhebung lassen sich ggf. weitere Ergebnisse für die stärkere Nutzung des Fahrrads und des ÖPNVs ableiten.

Eine darüber hinaus gehende Mitarbeiterbefragung wird durch den hohen Aufwand als nicht umsetzbar erachtet.


 **Handlungsschritte und Zeitplan:**

1. Ermittlung der Wohnstandorte
2. Erstellung einer GIS-Karte
3. Vorstellung der Ergebnisse
4. Beratung von Mitarbeitern

 **Initiator:**
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:

Zielgruppe:
Verwaltungsmitarbeiter

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Keine Kosten bei interner Erstellung Personalaufwand: bis 15 Arbeitstage
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Keine direkten Effekte durch Erhebung; Ergebnis soll Umstieg und Einsparungen anregen.
+	THG-Einsparungen (t/a)	Keine direkten Effekte durch Erhebung; Ergebnis soll Umstieg und Einsparungen anregen.
+	Wertschöpfung Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Keine Effekte Karte wurde erstellt; Karte wurde vorgestellt; Aktivitäten wurden abgeleitet;
	Flankierende Maßnahmen:	Fuhrparkmanagement, Fahrradabstellanlagen für Verwaltungsmitarbeiter, Stärkung einer klimagerechten Mitarbeitermobilität
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 6

Stärkung einer klimagerechten Mitarbeitermobilität

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: fortlaufend

Ziel und Strategie:

Die Verwaltung ist ein großer Arbeitgeber in Kamp-Lintfort. Durch die Umstellung auf andere Verkehrsmittel oder Einsparungen soll die Verkehrsbelastung reduziert und ein Beitrag zur THG-Minderung geleistet werden.

Ausgangslage:

Die Stadt Kamp-Lintfort hat einen Mitarbeiter zum Mobilitätsmanager weitergebildet. Dieser setzt bereits vielfältige Projekte um. Im Rahmen der Akteursbeteiligung wurde deutlich, dass verstärkt auch interne Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt werden sollen.

Beschreibung:

Neben Verbesserungen bei der Infrastruktur sollten verstärkt Informationen z.B. über Taktzeiten, Ticketkosten, ÖPNV-Linien, eigene Angebote z.B. zu Pedelecs über die Mitarbeiterzeitschrift und das Intranet bekannt gemacht werden. Bei Bedarf kann der Mobilitätsmanager Mitarbeitern Fragen beantworten und dies durch einen Aushang (1-2 x DIN A4) im Rathausfoyer ergänzen.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Ausbau von Informationsangeboten im Intranet
2. Artikel in der MOVE



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
-

Zielgruppe:
Verwaltungsmitarbeiter



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Keine Sachkosten; Personalaufwand: 1-2 Tage/Monat
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Nicht quantifizierbar; Ziel für Jahr mindestens 10 Mitarbeiter für einen Umstieg zu gewinnen; geringe Einsparung

+	THG-Einsparungen (t/a)	Nicht quantifizierbar; Ziel für Jahr mindestens 10 Mitarbeiter für einen Umstieg zu gewinnen; geringe Einsparung
+	Wertschöpfung	Keine Effekte
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Intranet-Informationen Artikel in MOVE
	Flankierende Maßnahmen:	Wohnstandortanalyse
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 7

Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements

Maßnahmen-Typ: z.B. Öffentlichkeitsarbeit
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: ab 2020 ff.

Ziel und Strategie:

Wie eingangs beschrieben, haben Kinder und Jugendliche nur einen begrenzten Einfluss auf die Wahl ihrer Verkehrsmittel. Der PKW spielt eine große Rolle im Alltagsverkehr und prägt die Kinder bereits in einem frühen Alter. Mit Hilfe von Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement sollen Möglichkeiten für eine umweltfreundlichere und sicherere Mobilität geschaffen und beworben werden. Damit wird die Verkehrserziehung um Gesundheitsvorsorge und Klimaschutz erweitert.

Ausgangslage:

Nachdem die Schulbezirke weggefallen sind und die Kinder auch Schulen außerhalb des für sie vorgesehenen Schulbezirks besuchen können, hat der Bringverkehr der Eltern stark zugenommen und viele Kinder werden bis zum Schuleingang gefahren. Damit entsteht an den Schulen eine hohe Verkehrsbelastung mit Gefahren für die Schüler.

Seit zwei Jahren finden daher bereits viele Aktionen zum Thema Schülermobilität in Kamp-Lintfort statt. Unter anderem gibt es Befragungen zum Schulweg, Walking Bus-Angebote und ein "Verkehrszähmer"-Projekt an Grundschulen.

Für die Grundschule Ebertschule wurde bereits ein schulisches Mobilitätskonzept erstellt und erste verkehrstechnische Maßnahmen umgesetzt. Durch „Haltestellen“ für Eltern in größerer Entfernung zur Schule und die Erschwerung des Parkens an der Schule wird die Verkehrssituation an der Schule entlastet. In einer weiteren Schule wird das Konzept nächstes Jahr (2020) umgesetzt.

Die Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum werden sehr gut angenommen und es gibt Verkehrswächter, die für eine sichere Situation an den Schulen sorgen.

Es zeigt sich, dass eine Ansprache der Eltern über die Schule nicht erfolgreich ist. Aktionen, wie die „Zu Fuß zur Schule-Woche“, bei der Kinder Punkte für jeden Fußweg sammeln und am Ende der Woche bei Erfolg ein Gewinn lockt, sind deutlich wirksamer. Die Kinder erziehen damit ihre Eltern, die bislang zu selten als Vorbild auftreten. Auch die Verteilaktion roter Karten durch Schüler und Polizisten an vor der Schule parkende Eltern, zeigte eine hohe Wirkung.

Es sollte verstärkt an sicheren Schulwegen gearbeitet werden, damit mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Die Sichthöhe und das Blickfeld der Kinder unterscheiden sich deutlich von Erwachsenen. Dies sollte bei der Überprüfung und Sicherung von Schulwegen beachtet werden. Aktionen wie der „Walking-Bus“, bei dem Grundschulkindern der 1. und 2. Klasse gemeinsam mit einem Elternteil eine feste Route ablaufen und weitere Kinder mitnehmen, haben sich ebenfalls als wirksam erwiesen.

Durch das schulische Mobilitätsmanagement (SMM) kann neben der umweltfreundlicheren Abwicklung des Verkehrs ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bereits in früher Kindheit geprägt werden. Ergänzend zur klassischen Verkehrserziehung, die sich auf sicherheitsrelevante Aspekte konzentriert, werden daher auch gesundheitsfördernde sowie vor allem Umweltaspekte angesprochen

Beschreibung:

Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements werden daher für die nächsten Jahre folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Die Erfahrungen der Ebertschule mit dem im Aufbau befindlichen Mobilitätsmanagement sollten ausgewertet und erfolgreiche Maßnahmen auf andere Schulen im Stadtgebiet übertragen werden.
- Im Rahmen der Erstellung von Schulwegplänen zur Schulwegsicherung sollte bei Bedarf auch die Rücknahme von Parkplätzen zur Verbesserung des Sichtfeldes von Schülern geprüft und umgesetzt werden. Die Schüler sollten über sichere Schulwege informiert werden (z.B. sichere Radwege für weiterführende Schulen und Fußwege für Schüler).
- Am Schulzentrum sollte nach Möglichkeit die Unterführung für die Fußgänger und Radfahrer umgestaltet werden, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern und auch eine bessere Nutzbarkeit zu ermöglichen. Dazu sollte die Unterführung in einem hellen Farbton gestrichen werden, ggf. mit Kameras ausgestattet werden und nach Möglichkeit in den Eingangsbereichen verbreitert werden.
- Mit Hilfe eines Ausbaus und einer qualitativen Aufwertung von sicheren Radabstellmöglichkeiten an den Schulen, sollen noch mehr weiterführende Schüler zur Nutzung des Fahrrads motiviert werden und der Hol- und Bringverkehr reduziert werden.
- Weiterhin relevant sind die schon im integrierten Klimaschutzkonzept genannten Maßnahmen zur Einrichtung einer Klimaschleuse mit einer „Sperrung“ des Schulwegs ab einer bestimmten Stelle. Kinder müssen ab diesem Punkt den Weg zur Schule zu Fuß erledigen. Damit wird die Parksituation zu den Schulbeginn- und -endzeiten entlastet mit entsprechend positiver Wirkung auf die Verkehrssicherheit der Schüler und ihrer Gesundheit.
- Grundschüler der 1. und 2. Klasse sollten über die Möglichkeit von Walking Busses oder Cycle Trains informiert werden und animiert werden, gemeinsam mit Mitschülern und Nachbarkindern den Schulweg zu bestreiten. An festen „Haltestellen“ können Schüler auf dem Weg zur Schule „einsteigen“ und auf dem Rückweg „aussteigen“. Der Walking Bus wird zur Sicherheit durch einen Erwachsenen begleitet. Beim Cycle Train geht es um eine gemeinsame Fahrradfahrt zur weiterführenden Schule.
- Teilnahme von Schulen, Kindergärten und Sportgruppen an Aktionen wie der Aktionswoche „Grüne Meile“ bei der Schüler Klimameilen sammeln. Während der Aktionswoche oder der Aktionswochen bringt jeder umweltfreundlich zurückgelegte Weg - zu Fuß, mit dem Roller oder Rad, per Bus oder Bahn - eine Grüne Meile. Jede Meile entspricht einem Sticker im Kindermeilen-Sammelalbum. Die Anzahl der Grünen Meilen pro Einrichtung bzw. Kommune werden an das Klima-Bündnis gemeldet und dort addiert. Die Gesamtzahl der europaweit gesammelten Grünen Meilen präsentiert das Klima-Bündnis auf der UN-Klimakonferenz. Mit Hilfe einer Belohnung für die Schule und deren Schüler kann das Interesse weiter gesteigert werden.



Handlungsschritte und Zeitplan:


1. Auswertung erster Erfahrungen mit dem schulischen Mobilitätsmanagement
2. Ansprache der Schulen zur Initiierung von Mobilitätskonzepten
3. Beauftragung eines Büros zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes
4. Umsetzung von konkreten Maßnahmen (z.T. parallel zur Konzepterstellung möglich)



Initiator:
Amt für Schule, Jugend und Sport

Akteure:
Schulen
Evtl. Kindergärten und -tagesstätten

Zielgruppe:
Kinder und Jugendliche

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Ansatz von 2.000 € für Öffentlichkeitsarbeit Kosten für Infrastrukturmaßnahmen n.q. Personalaufwand n.q.; > 10 Arbeitstage/a
++	Finanzierungsansatz	FöRi-MM NRW für Konzepte
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Nicht quantifizierbar; geringe Einsparung
+	THG-Einsparungen (t/a)	Nicht quantifizierbar; geringe Einsparung
+	Wertschöpfung	Keine Effekte
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Umsetzung von Einzelmaßnahmen erfolgt
	Flankierende Maßnahmen:	Infrastrukturverbesserungen für eine klimagerechtere Schülermobilität
	Hinweise:	



Handlungsfeld Maßnahmen im kommunalen Umfeld/ Nr. 8

Infrastrukturverbesserungen für eine klimagerechtere Schülermobilität

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur
Einführung der Maßnahme: Mittelfristig (4 – 7 Jahre)
Dauer der Maßnahme: 5-15 Jahre

Ziel und Strategie:

Es gibt mit dem Schulzentrum und der Europaschule zwei große schulische Standorte, die aufgrund der Altersstruktur der Schüler über starken Radzielverkehr verfügen. Es sollte erreicht werden, dass Schulen mit dem Fahrrad gut erreichbar sind. Eine sichere, bequeme und attraktive Radverkehrs-Infrastruktur sowie eine Reduzierung der Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind dafür eine Voraussetzung.

An beiden Standorten müssen entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität soll vertiefend auf das Schulzentrum eingegangen werden.

Ausgangslage:

Wie die Verkehrszählung am Schulzentrum gezeigt hat, nutzen die kreuzungsfreie Zufahrt (Unterführung) zur Querung nur 30% der mit dem Fahrrad aus Richtung Geisbruch / Gestfeld / Kamp anreisenden Schüler. Die ebenerdige Straßenüberquerung der Moerser Straße wird folglich mehrheitlich genutzt. Die Ausgangslage ist ausführlich im Kapitel 4.1 dargelegt worden.

Beschreibung:

Es wurden zwei Ansatzpunkte erkannt, die dieses Verhalten erklären:

- Die Abstellanlage der UNESCO-Gesamtschule ist von der Unterführung her schwer erreichbar.
- Die Unterführung verfügt über einen schlechten Fahrbahnbelag, eine zum Teil schlechte Beleuchtung im Wegeverlauf und im Tunnelbereich. Die enge Kurve im Neigungswchselbereich erlaubt nicht den Einblick in den Gegenverkehr. Die einem Tunnel ähnlichen Unterführungsabschnitte erwecken einen angstbesetzten Eindruck.

Es sollte ein Konzept zur Attraktivierung des Unterführungsbereichs erstellt werden, das die genannten Schwachpunkte aufgreift und zu deutlichen Verbesserungen führt.

Mit Kfz durchgeführter Hol- und Bringverkehr führt auf dem Schulgelände zu Konflikten mit zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Schülern und Lehrern. Um diese Auswirkungen zu reduzieren, wäre die Einrichtung einer Hol- und Bringzone sinnvoll. Es bietet sich aufgrund der räumlichen Nähe der Parkplatz am „real“-Verbrauchermarkt an. Am nordwestlichen Rand dieses Parkplatzes ist einerseits der Parkdruck sehr gering, andererseits ist der Weg zum Schulzentrum sehr kurz.



Handlungsschritte und Zeitplan:

Die Umsetzung der Hol- und Bringzone und der Bau einer Anbindung zwischen Parkplatz und Wilhelmstraße ist kurzfristig umsetzbar.

Die Überplanung der Unterführung und der Wegeführung zwischen Unterführung und Abstellanlage der UNESCO-Gesamtschule erfordert eine umfassendere Bearbeitung:

1. Erarbeitung eines Konzeptes
2. Stellung eines Förderantrages
3. Planung
4. Umsetzung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort als Schulträger

Akteure:
UNESCO Gesamtschule
Georg-Forster-Gymnasium

Zielgruppe:
Schüler / Eltern / Lehrer



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

<p>+ Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten</p> <p>+ Finanzierungsansatz</p> <p>+ Endenergieeinsparungen (MWh/a)</p> <p>+ THG-Einsparungen (t/a)</p> <p>+ Wertschöpfung</p> <p>Erfolgsindikatoren/Meilensteine:</p> <p>Flankierende Maßnahmen:</p> <p>Hinweise:</p>	<p>100-500.000 Euro; mind. 10 AT für Klimaschutzmanager</p> <p>-</p> <p>Nicht quantifizierbar</p> <p>Nicht quantifizierbar</p> <p>-</p> <p>Modal Split</p> <p>-</p> <p>-</p>
---	--

8.4.3 Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr	
1	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet
2	Ausbau und Verbesserung der Radabstellanlagen an Quelle und Ziel
3	Umgestaltung von Lichtsignalanlagen / „Bettelampeln“
4	Verbesserung der Radwegeverbindungen in Nachbarkommunen
5	Durchführung eines Fußverkehrschecks
6	Autofreie Aktionstage mit Umgestaltung von Straßen zu Nutzungsräumen



Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr/ Nr. 1

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur-Maßnahmen
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: Dauerhaft

Ziel und Strategie:

Eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Daher ist es zielführend, das vorhandene Radverkehrsnetz in Kamp-Lintfort zu optimieren.

Ausgangslage:

Kamp-Lintfort verfügt über ein großes Radverkehrsnetz, das über viele Stärken verfügt. So ist das Netz nahezu flächendeckend vorhanden und es stehen zahlreiche Routen zur Verfügung, die unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden. Zu den Schwächen (Kap.2.1.5.2) gehören wenige – aber wichtige Lücken - im Radverkehrsnetz, ein hoher Sanierungsdruck hinsichtlich der Fahrbahnbeläge und die teils nicht konsistente Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.

Beschreibung:

Die Maßnahmen sind im Kapitel 2.1.5.2 dargelegt. Dazu gehören:

- Betrachtung aller nicht signalisierten Knotenpunkte auf die Befahrbarkeit mit dem Fahrrad. Dieser Arbeitsschritt erfolgt im Rahmen ohnehin anstehender Maßnahmen.
- Überprüfung der signalisierten Knotenpunkte hinsichtlich Verbesserungen für den Radverkehr (z.B. durch den Entfall der Notwendigkeit zur Betätigung des Anforderungstasters). Hinweise für alle Knotenpunkte sind Kapitel 7.3.1 zu entnehmen.
- Einige Elemente des Radverkehrsnetzes können durch die Widmung als Fahrradstraße aufgewertet werden (Gestfeldstraße, Kurze Straße). Durch die Widmung der Stephanstraße als Fahrradstraße wird eine wichtige Anbindungsstrecke zur Erschließung der Innenstadt geschaffen.
- Streckenabschnitte der Prinzenstraße und der Friedrich-Heinrich-Allee genügen nicht den Anforderungen an eine qualifizierte Radverkehrsanlage. So ist der gemeinsame Fuß- und Radweg an der Prinzenstraße auf einigen Abschnitten zu schmal und es fehlen Sichtbeziehungen an den Grundstückszufahrten. In dieser Form ist der Radweg, der freigegeben ist für Kleinkrafträder, nur in Schrittgeschwindigkeit zu befahren.



Abbildung 53 Engstelle an der Prinzenstraße Nicht einsehbare Grundstückzufahrt (Quelle: BSV Rödels und Pachan GbR)

- Netzlücken befinden sich zwischen der Stephanstraße und der Moerser Straße, zwischen der Elsterstraße, der Niersenbruchstraße und der Schanzstraße, zwischen der Ferdinandenstraße und der B 510.



Abbildung 54 Fehlende Radverkehrsanlagen im Bereich Stephanwäldchen.

Durch Ausweisung der Stephanstraße als Fahrradstraße würde dieser Mangel beseitigt. Es fehlt dann jedoch weiterhin eine Verbindung zwischen Friedrich-Heinrich-Allee und Stephanstr. / Krusestr. (Quelle: <https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/>)



Abbildung 55 Radverkehrsverbindung von A (Elsterstraße) und B (Niersenbruchstraße) zur Schanzstraße (Quelle: <https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/>)

Es fehlt eine Radverkehrsverbindung von A (Elsterstraße) und B (Niersenbruchstraße) zur Schanzstraße, da der Fuß- und Radweg entlang der B 510 nur für eine Richtung freigegeben ist.

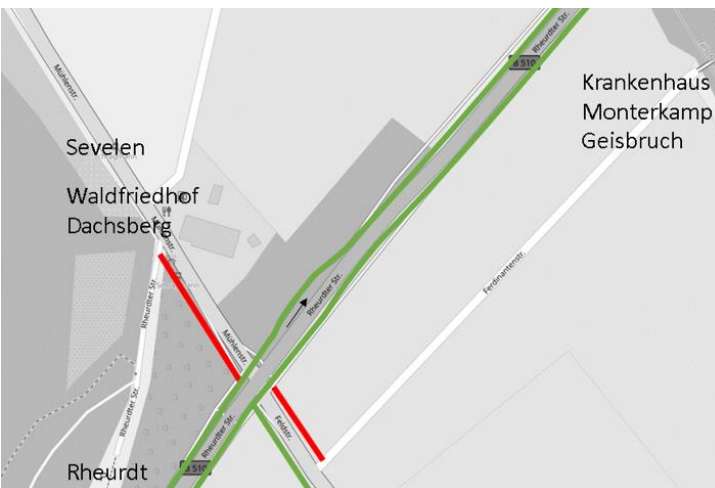


Abbildung 56 Radverkehrsanlagen Feldstraße (Quelle: <https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/>)


Rot dargestellt sind fehlende oder unzureichende Radverkehrsanlagen. Eine Beseitigung der Lücken im Radverkehrsnetz wäre wünschenswert. Die Querung der Feldstraße ist aufgrund der Höhenlage und der Sichtverhältnisse zurzeit schwierig. Durch diese Maßnahme würden diese Mängel beseitigt.

- Auf vielen Streckenabschnitten ist der Fahrbahnbelag erneuerungsbedürftig. Beispielhaft erwähnt können die Prinzenstraße, die Saalhofer Straße und die Ferdinandenstrasse zwischen Kendelstraße und Feldstraße benannt werden.
- An Einmündungen und Grundstückszufahrten sind Bordsteinabsenkungen an älteren Strecken häufig nicht komfortabel, teils auch nicht sicher befahrbar. Beispielhaft können die Rundstraße, Lessingstraße (Einmündungen) und Prinzenstraße (Grundstückszufahrten) genannt werden. Hier sollten spätestens bei einer Überplanung komfortable, sichere Lösungen gesucht werden.



Abbildung 57 Schlecht befahrbare Bordabsenkung, defekte Fahrbahn (Quelle: BSV Rödel und Pachan GbR)

- Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern sind für die Sicherheit des Verkehrs wichtig. Im Radverkehrsnetz fehlt es an vielen Punkten im Stadtgebiet an den erforderlichen Sichtfeldern. Als Beispiel seien die Fuß- und Radwege nördlich der Unterführung der Moerser Straße genannt.

 Handlungsschritte und Zeitplan:

Sukzessives Bearbeiten der Maßnahmen entsprechend der Möglichkeiten im städtischen Haushalt

 Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:

Zielgruppe:
Bevölkerung

 Kriterienbewertung:

Anmerkung:

<p>+ Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten</p> <p>+ Finanzierungsansatz</p> <p>+ Endenergieeinsparungen (MWh/a)</p> <p>+ THG-Einsparungen (t/a)</p> <p>+ Wertschöpfung</p> <p>Erfolgsindikatoren/Meilensteine:</p> <p>Flankierende Maßnahmen:</p> <p>Hinweise:</p>	<p>Jährlicher Haushaltsposten zur sukzessiven Realisierung</p> <p>-</p> <p>Nicht quantifizierbar. Hohe Einsparungen in Abhängigkeit des Maßnahmenumfangs möglich</p> <p>Nicht quantifizierbar. Hohe Einsparungen in Abhängigkeit des Maßnahmenumfangs möglich</p> <p>Keine direkte Wirkung</p> <p>Modal Split, Mehr Radverkehr</p> <p>Umgestaltung von Lichtsignalanlagen / „Bettelampeln“</p> <p>Verbesserung der Radwegeverbindungen in Nachbarkommunen</p> <p>-</p>
---	--



Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr/ Nr. 2

Ausbau und Verbesserung der Radabstellanlagen an Quelle und Ziel

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur-Maßnahmen
Einführung der Maßnahme: Mittel- bis Langfristig (mehr als 7 Jahre)
Dauer der Maßnahme: dauerhaft

Ziel und Strategie:

Fahrradabstellanlagen an Quelle und Ziel des Verkehrs sind eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel.

Ausgangslage:

In Mehrfamilienhäusern ist es häufig Standard, dass Fahrräder im Keller unterzubringen sind. Nicht jedem ist das Tragen des Fahrrades aus dem Keller möglich oder zuzumuten. Mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs mit einem hohen Eigengewicht wird dies weiter erschwert.

Am Ziel des Verkehrs fehlen häufig eingangsnah, überdachte und diebstahlsichere Abstellanlagen.

Beschreibung:

Bei Neubauten sollte die örtliche Stellplatzsatzung Festlegungen zur Anzahl und Art der Fahrradabstellanlagen in Gebäuden machen. Hierbei ist eine gute Zugänglichkeit (barrierefrei, breite Türen u.a.) zu definieren, damit an der Quelle des Verkehrs optimale „Startbedingungen“ für die Nutzung des Fahrrades gegeben sind.

In Bestandsgebäuden wäre die Schaffung barrierefreier Abstellanlagen wünschenswert. Es sollte im Rahmen eines Projektes in Zusammenarbeit mit einem oder mehreren großen Vermietern nach Möglichkeiten gesucht werden, dieses zu gewährleisten.

Für den Zielverkehr sollten an relevanten Zielen wie Krankenhaus, Schulen u.a. überdachte, diebstahlsichere Abstellanlagen existieren. Einfluss kann die Stadt Kamp-Lintfort auch hier durch die Stellplatzsatzung ausüben. Bei Bestandsanlagen beschränken sich die Möglichkeiten auf Information und Anregung – auch hier ist die Form eines Workshops wünschenswert, zu dem die entsprechenden Akteure eingeladen werden sollten.



Handlungsschritte und Zeitplan:

Workshop mit Wohnungsbaugesellschaften / Vermietern und Akteuren an Zielen des Radverkehrs, die in Kamp-Lintfort relevant sind.



Initiator:


Stadt Kamp-Lintfort

Zielgruppe:

Wohnungsbaugesellschaften, Vermieter

Akteure:

Wohnungsbaugesellschaften, Vermieter

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Ggf. Kosten für den Workshop
+	Finanzierungsansatz	NKI-Förderung Klimaschutzmanager
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Nicht quantifizierbar, mittlere Einsparungen möglich
+	THG-Einsparungen (t/a)	Nicht quantifizierbar, mittlere Einsparungen möglich
++	Wertschöpfung	Attraktivitätssteigerung der Immobilien durch neue Angebote
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Workshop hat stattgefunden Abstellanlagen wurden realisiert
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr/ Nr. 3

Umgestaltung von Lichtsignalanlagen / „Bettelampeln“

Maßnahmen-Typ: Technische Maßnahmen
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: Dauerhaft

Ziel und Strategie:

Lichtsignalanlagen dienen dem sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr. Fußgänger- und Radverkehr sollte an diesen Knotenpunkten nach Möglichkeit keine unnötigen Wartezeiten durch das Betätigen eines Anforderungstasters haben.

Ausgangslage:

An allen signalisierten Kreuzungen in Kamp-Lintfort, bei denen der Landesbetrieb Straßen.NRW die Baulast hat, müssen Fußgänger und Radfahrer ein Signal mit Anforderungstaster auslösen. Dies führt für die Betroffenen zu teils langen Wartezeiten.

Beschreibung:

In Kapitel 7.3.1 sind die Maßnahmen zu jeder signalisierten Kreuzung dargelegt.

Handlungsschritte und Zeitplan:

Für jeden Knotenpunkt muss im Einzelnen beim Landesbetrieb Straßen.NRW der Nachweis erbracht werden, dass ein relevanter Radverkehrs- oder Fußgängerverkehrsanteil besteht. Außerdem muss der Nachweis erbracht werden, dass im Kfz-Verkehr keine unnötig langen Wartezeiten entstehen.



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Zielgruppe:
Landesbetrieb Straßen.NRW

Akteure:
Landesbetrieb Straßen.NRW



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

<ul style="list-style-type: none"> + Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten + Finanzierungsansatz + Endenergieeinsparungen (MWh/a) + THG-Einsparungen (t/a) + Wertschöpfung 	<ul style="list-style-type: none"> nicht quantifizierbar Indirekt durch Attraktivierung Radverkehr Indirekt durch Attraktivierung Radverkehr Mehr Radverkehr
<p>Erfolgsindikatoren/Meilensteine; Flankierende Maßnahmen: Hinweise:</p>	



Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr/ Nr. 4

Verbesserung der Radwegeverbindungen in Nachbarkommunen

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur-Maßnahmen

Einführung der Maßnahme:

Abhängig von der einzelnen Maßnahme

Dauer der Maßnahme: dauerhaft

Ziel und Strategie:

Das Verkehrsbedürfnis auch über die Stadtgrenzen hinaus kann durch die zunehmende Elektrifizierung der Fahrräder in einem relevanten Umfang vom Kfz-Verkehr auf emissionsarme Pedelecs verlagert werden. Hierfür sind die Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Verkehrssicherheit) zu prüfen und herzustellen.

Ausgangslage:

Die vorhandenen Verbindungen in die Nachbarstädte weisen teils erhebliche Mängel und Handlungsbedarf auf.

Beschreibung:

In Kapitel 2.1.2.1 wurde detailliert dargelegt, welche Maßnahmen auf welchen Relationen erforderlich sind. Es handelt sich zum größten Teil um Maßnahmen, bei denen die Stadt Kamp-Lintfort beim jeweiligen Straßenbaulastträger entsprechende Anfragen formulieren muss. Im Einflussbereich der Stadt Kamp-Lintfort liegen jedoch auch Maßnahmen. Hierzu gehören die Verbindungen Richtung Rheinberg und Rheurdt.



Handlungsschritte und Zeitplan:

Die Maßnahmen sind sukzessive zu bearbeiten. Es kann kein Zeitplan formuliert werden, dies hängt von den verwaltungsinternen Möglichkeiten und den Abstimmungsergebnissen mit Nachbarstädten sowie Baulastträgern zusammen.



Initiator:

Stadt Kamp-Lintfort, Nachbarstädte, Baulastträger Landesbetrieb Straßen.NRW

Zielgruppe:

Bürger (vermehrte Nutzung Fahrrad)

Akteure:

Stadt Kamp-Lintfort

Nachbarstädte

Baulastträger



Kriterienbewertung:

+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten
+	Finanzierungsansatz
++	Endenergieeinsparungen (MWh/a)
++	THG-Einsparungen (t/a)

Anmerkung:

Nicht quantifizierbar
Abhängig von Baulastträger
Nicht quantifizierbar, mittlere Einsparungen
Nicht quantifizierbar, mittlere Einsparungen

+	Wertschöpfung Erfolgsindikatoren/Meilensteine: Flankierende Maßnahmen: Hinweise:	-	Mehr Radverkehr im überörtlichen Verkehr Öffentlichkeitsarbeit
---	---	---	---



Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr/ Nr. 5

Durchführung eines Fußverkehrschecks

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit
Einführung der Maßnahme: Kurzfristig (0 - 3 Jahre)
Dauer der Maßnahme: einmalig

Ziel und Strategie:

Auf diese Weise sollen sowohl die Bürgerschaft, die Politik als auch die Verwaltung für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert werden. Im Rahmen dessen soll darüber hinaus der Fußverkehr in Kamp-Lintfort bewertet und darauf aufbauend Maßnahmen zur Verbesserung erarbeitet und umgesetzt werden.

Ausgangslage:

Die Belange der Fußgänger fanden in der Vergangenheit eher eine geringe Beachtung in der Verkehrsplanung. Dies führt zu einer nicht-fußgängerfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes. Insbesondere in der Innenstadt von Kamp-Lintfort können viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Beschreibung:

Um die aktuellen Gegebenheiten im Fußverkehr verbessern zu können, muss dieser zunächst erhoben werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat im Jahr 2018 einen Leitfaden zur Durchführung eines Fußverkehrs-Check herausgegeben, welcher bspw. Hinweise zum Ablauf aber auch zur konkreten Ausgestaltung beinhaltet.

Zunächst gilt es den Status quo im Fußverkehr zu erfassen. Hierbei sollten bestimmte Quartiere ausgewählt werden. Bei der Begehung und dem Workshop sollten die Bürger aktiv eingebunden werden, da sie die Probleme vor Ort meist am besten kennen. Die Ergebnisse sollten als Stärken-Schwächen-Analyse aufbereitet werden. Im Anschluss sollte ein Maßnahmenplan mit Prioritäten erstellt werden und ein politischer Beschluss über die Umsetzung von Maßnahmen gefasst werden.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Ggf. Fassung eines politischen Beschlusses
2. Vorbereitung des Fußverkehrs-Checks
3. Durchführung einer Auftaktveranstaltung
4. Begehung
5. Abschlussworkshop
6. Nachbereitung des Fußverkehrs-Checks
7. Ggf. Beschlussfassung Maßnahmenkatalog




Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:

Zukunftsnetz NRW, Verkehrsplanungsbüro, ADFC

Zielgruppe:
Fußgänger

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Kosten für Check: ca. 20.000 € (pro Jahr werden 10 Kommunen vom Landesverkehrsministerium sowie dem Zukunftsnetz Mobilität gefördert (inkl. professioneller Begleitung durch ein Fachbüro) Personalaufwand für Organisation und Durchführung: abh. von externer Unterstützung; mindestens 10 AT
++	Finanzierungsansatz	Ggf. Förderung des Landes in Form von einem Wettbewerb des Zukunftsnetz NRW
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Nur indirekte Einsparungen durch Stärkung des Fußverkehrs
+	THG-Einsparungen (t/a)	Nur indirekte Einsparungen durch Stärkung des Fußverkehrs
+	Wertschöpfung Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Keine Effekte zu erwarten. Verbesserung der Fußverkehrs-Infrastruktur
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Rad- und Fußverkehr/ Nr. 6

Autofreie Aktionstage mit Umgestaltung von Straßen zu Nutzungsräumen

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit

Einführung der Maßnahme:

Mittelfristig (4 – 7 Jahre)

Dauer der Maßnahme: ggf. jährlich oder alle 2 Jahre

Ziel und Strategie:

Durch autofreie Aktionstage soll den Bürgern darauf aufmerksam gemacht werden, dass ihr Alltag auch ohne ein eigenes Fahrzeug bewältigt werden kann. In diesem Zusammenhang soll durch die temporäre Umgestaltung der Straßen zu neuen Nutzungsräumen den Bürgern die steigende Lebensqualität in diesen Teilen der Stadt verdeutlicht werden.

Ausgangslage:

Das Auto steht seit Jahrzehnten im Fokus der Planung des öffentlichen Raums und insbesondere der ungehinderte Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs. Daraus resultiert die Vernachlässigung des Bürgers als Fußgänger oder Radfahrer im öffentlichen Straßenraum sowie häufig der Rückgang der Aufenthaltsqualität für die Bürger. Darüber hinaus ist der Pkw in Kamp-Lintfort mit Abstand das dominierende Verkehrsmittel.

Beschreibung:

Daher wird eine Durchführung von autofreien Aktionstagen in Verbindung mit der Umgestaltung der Straßen zu Nutzungsräumen vorgeschlagen. Im Rahmen der autofreien Aktionstage werden eine oder mehrere Straßen für den Autoverkehr gesperrt. Bei dem Ausmaß der Sperrung ist darauf zu achten, dass die gesperrten Bereiche groß genug sind, um die Vorteile von diesen „sicheren öffentlichen Räumen zu verdeutlichen.“ Dennoch sind die Straßen so zu wählen, dass es möglichst zu keinen Einschränkungen des Verkehrs kommt. Daher sind im Vorfeld die Auswirkungen der Sperrungen zu bedenken und entsprechende Umleitungen einzurichten.

Die gesperrten Straßen sollen in dieser Zeit den Bürgern „zurückgegeben werden“. Dabei können die Straßen für unterschiedliche Maßnahmen, wie bspw. Aktionsfläche für Informationsangebote zu nachhaltigen Verkehrsmitteln und/oder städtische Mobilitätsangebote oder die Flächen können zu einer Grünfläche umgestaltet werden. Wichtig ist dabei, dass die Straßen zu neuen Lebensräumen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Sicherheit für die Bürger umgestaltet werden.

Die Internetseite der Europäischen Mobilitätswoche sowie die der Verkehrsclub Deutschland (VCD) bieten dabei diverse Inspirationen.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Interne Abstimmung über Auswahl der Straße und der Aktion
2. Ansprache der Bürger und Unternehmen vor Ort
3. Planung (Umleitung, Aktionen, Marketing)
4. Durchführung
5. Nachbereitung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:

Zielgruppe:
Bürger



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Nicht quantifizierbar; Ansatz von mindestens 2.000 €; mindestens 10 AT pro Aktion
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen (MWh/a)	Geringe direkte Wirkung; indirekte Anreizwirkung steht im Fokus
+	THG-Einsparungen (t/a)	Geringe direkte Wirkung; indirekte Anreizwirkung steht im Fokus
	Wertschöpfung	Keine Effekte zu erwarten
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Aktion wurde durchgeführt
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-

8.4.4 Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV

Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV	
1	Kommunale Fahrzeuge als Carsharing-Angebot für Bürger
2	Entwicklung von Mobilstationen u.a. an den neuen Bahnhaltstellen
3	Beseitigung von Erschließungsdefiziten
4	Verbesserung des Sicherheitsgefühls an Haltestellen
5	Schaffung von Nachtverbindungen in Nachbarstädte
6	Unterstützung alternativer Antriebe im ÖPNV



Handlungsfeld Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV / Nr. 1

Kommunale Fahrzeuge als Carsharing-Angebot für Bürger

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit und Infrastruktur
Einführung der Maßnahme: Mittelfristig (4 – 7 Jahre)
Dauer der Maßnahme: mindestens 5 Jahre, möglichst langfristig

Ziel und Strategie:

Durch die Bereitstellung von dienstlichen PKW als Carsharing-Fahrzeuge für Kamp-Lintforter Bürger soll das Mobilitätsangebot für Bürger erweitert werden und dazu beitragen, Privat-PKW mittel- bis langfristig zu ersetzen.

Ausgangslage:

Carsharing ist die gemeinsame Nutzung eines Pkw durch verschiedene Nutzerinnen und Nutzer und bietet den Bürgern eine gute Alternative zum eigenen Pkw (bzw. zum Zweitwagen). Carsharing wird meist von Unternehmen getragen, die an bestimmten Stationen in der Kommune Autos zur Verfügung stellen, die nach einer vorherigen Anmeldung gegen Gebühr benutzt werden können. Derzeit gibt es in Kamp-Lintfort ein öffentliches Carsharing-Angebot durch die NIAG.

Beschreibung:

Angelehnt an das Angebot in Hamminkeln wird folgende Empfehlung ausgesprochen:

Am Kamp-Lintforter Rathaus werden Elektroautos bereitgestellt, die einerseits von der Stadtverwaltung genutzt werden, aber auch den Bürgern und dem lokalen Gewerbe zur Nutzung offenstehen. Während die überwiegende Zahl der Fahrzeuge, für die Verwaltung fest geblockt werden (z.B. montags bis donnerstags von 7-17 Uhr und freitags von 7-13 Uhr) soll mindestens ein Fahrzeug 24 Stunden für Bürger und Unternehmen nutzbar sein.

Bürger buchen entweder einzelne Stunden oder z.B. am Wochenende einen ganzen Tag oder ein ganzes Wochenende. Auch das Gewerbe kann stundenweise oder aber feste Zeitfenster buchen.

Es sollte ein externes Buchungssystem genutzt werden, um den kommunalen Aufwand bestmöglich zu begrenzen. Über das online-Buchungssystem erfolgt die Anmeldung der Nutzer. Nach Vorlage des Vertrags, des Führerscheins und des Personalausweises bei der Stadtverwaltung und deren Prüfung werden Kundenkarte und -nummer ausgegeben.

Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Gespräche mit lokalem Gewerbe über potenzielles Interesse
2. Gespräche mit potenziellen Betreibern
3. Betreiberauswahl
4. Initiierung
5. Marketing



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Werbegemeinschaft

Zielgruppe:
Gewerbe, Bürger

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
++	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Keine Mehrkosten; Aufwand für Betreuung
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen	Keine Einsparungen zu erwarten
+	THG-Einsparungen (t/a)	Geringe Einsparungen (Ökostrom muss genutzt werden)
++	Wertschöpfung	Maßnahme zur Standortattraktivierung
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Carsharing wurde eingerichtet; Entwicklung der Nutzerzahlen
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV / Nr. 2

Entwicklung von Mobilstationen u.a. an den neuen Bahnhaltstellen

Maßnahmen-Typ: Infrastruktur-Maßnahme
Einführung der Maßnahme: Mittelfristig (2-4 Jahre)
Dauer der Maßnahme: mindestens 5 Jahre, möglichst langfristig

Ziel und Strategie:

Bessere Verknüpfung der Nahmobilitäts-Verkehrsträger Fuß-Rad-Carsharing-Bus-Bahn

Ausgangslage:

An der zentralen Haltestelle „Neues Rathaus“ stehen Abstellanlagen für den Radverkehr sowie ein Taxi- und Carsharing-Angebot zur Verfügung. Ansonsten beschränkt sich die Verknüpfung an Bushaltestellen auf einzelne Fahrradabstellanlagen sowie Busse untereinander.

Beschreibung:

Das Mobilstation-Konzept des Kreises Wesel bietet Chancen zur Förderung des ÖPNV in Kamp-Lintfort. Der Erfolg der Mobilstationen hängt in entscheidendem Maße davon ab, das neue Angebot bekannt zu machen. Ein freundliches Erscheinungsbild ist nur durch regelmäßige Reinigung und Pflege der Anlagen zu gewährleisten.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Einplanungsantrag beim Fördergeber VRR 30.04.2021
2. Finanzierungsantrag beim VRR 30.10.2021
3. Ausschreibung und Bau – Realisierung folglich bis ca. Anfang / Mitte 2022
4. Verleihsysteme ein bis zwei Jahre später



Initiator:
Kreis Wesel
Stadt Kamp-Lintfort
Zielgruppe:
Bürger, ÖPNV

Akteure:
Kreis Wesel
Stadt Kamp-Lintfort



Kriterienbewertung:

Anmerkung:

+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	780.000 Euro
+++	Finanzierungsansatz	Förderung 90%
+	Endenergieeinsparungen	Durch Änderung Modal Split; nicht quantifizierbar
+	THG-Einsparungen (t/a)	Einsparungen durch Modal Split Änderung; nicht quantifizierbar
++	Wertschöpfung	Maßnahme zur Standortattraktivierung
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Realisierung Mobilstationen, Fahrgast- und Nutzerzuwachs

Flankierende Maßnahmen: -
Hinweise: -



Handlungsfeld Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV / Nr. 3

Beseitigung von Erschließungsdefiziten

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit und Infrastruktur

Einführung der Maßnahme:

Mittel- bis langfristig

Dauer der Maßnahme: langfristig

Ziel und Strategie:

Im städtischen Raum sollte die Bevölkerung in der Regel nach maximal 300-400 Metern (Luftlinie) Zugriff auf eine Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs haben. In dünner besiedelten Bereichen ist dieser Erschließungsbereich auf 600 Meter bemessen. Diese Zahlen entstammen Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Ausgangslage:

Im Kamp-Lintforter Stadtgebiet wurden verschiedene nicht ausreichend erschlossene Siedlungsbereiche erkannt. Es besteht keine Verpflichtung für die Stadt, im Bereich der nicht oder schlecht durch den ÖPNV erschlossenen Bereiche zu handeln. Wenn allerdings eine Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahlen erreicht werden soll, – was ja das Ziel sein muss, wenn Treibhausgasemissionen eingespart werden sollen - bietet dieses Analyseergebnis einen Handlungsansatz.

Beschreibung:

Die Einrichtung einer neuen Stadtlinie (2.1.3.2.1) würde die bisher schlecht erschlossenen Bereiche Vierquartieren, Teile des Niersenbruchs, „Tor Ost“, Franzstraße, südwestliche Bergarbeitersiedlung, Gewerbepark Dieprahm miteinander und mit der Innenstadt verbinden. Angebunden wäre auch der Zentrale Omnibusbahnhof „Neues Rathaus“. Ein wichtiger Nebeneffekt besteht in einer Verknüpfung des geplanten neuen Bahnhaltepunktes „Kattenstraße“ mit einer anderen ÖPNV-Linie. Von der Niederrheinbahn könnten Einpendler den Gewerbepark Dieprahm erreichen. Auch würden Teile der Altsiedlung per Bus an den Bahnhaltepunkt angebunden. Damit würde unter anderem auch älteren Bürgern ermöglicht, auf den ÖPNV umzusteigen und zunehmend auf den Pkw zu verzichten.

Insgesamt bedarf es auch einer guten Erschließung der örtlichen Freizeit- und Bildungseinrichtungen unmittelbar mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Haltestellen sollten möglichst direkt vor dem Eingang platziert sein (Bad, Vhs, Kino.) Die diesbezügliche bessere Erreichbarkeit fördert den Verzicht auf eine Pkw-Nutzung aller Zielgruppen, insbesondere aber auch der Senioren.



Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Gespräche mit dem Aufgabenträger Kreis Wesel
2. Gespräche mit potenziellen Betreibern (NIAG, Private Anbieter)
3. Konzessionsantrag
4. Realisierungszeitraum 2-4 Jahre



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Kreis Wesel
Stadt Kamp-Lintfort
Verkehrsunternehmen

Zielgruppe:
Gewerbe, Bürger

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Jährliche Mehrkosten 40.000-100.000 Euro p.a.
+	Finanzierungsansatz	Stadt Kamp-Lintfort
++	Endenergieeinsparungen	Vom Kfz verlagerte Fahrten sparen Energie
++	THG-Einsparungen (t/a)	Vom Kfz verlagerte Fahrten sparen unmittelbar THG
++	Wertschöpfung	Maßnahme zur Standortattraktivierung
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Fahrgäste auf der Linie und als Zubringer zur Niederrheinbahn
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV / Nr. 4

Verbesserung des Sicherheitsgefühls an Haltestellen

Maßnahmen-Typ: Öffentlichkeitsarbeit und Infrastruktur

Einführung der Maßnahme:

Mittelfristig (4 – 7 Jahre)

Dauer der Maßnahme: mittelfristig, dauerhaft

Ziel und Strategie:

Zugangsstellen zum ÖPNV sind barrierefrei zu gestalten. Aufkommensstarke Haltestellen sollen über einen Witterungsschutz verfügen. Der Weg zur Haltestelle ist verkehrssicher zu gestalten. Außerdem sollen der Wartebereich und der Weg zur Haltestelle beleuchtet sein. Weitere Aspekte, die zu einem angstfreien Anmarsch zur und Warten an der Haltestelle beitragen, sind eine soziale Kontrolle durch Blickkontakt zu vorbeifahrenden Autos oder dem Umfeld der Haltestelle.

Ausgangslage:

Die Stadt Kamp-Lintfort arbeitet regelmäßig an der Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur. Der barrierefreie Ausbau findet sukzessive statt. Witterungsschutz wird in Stand gehalten oder erneuert. Die Haltestellen befinden sich in einem allgemein guten Zustand. Bei der Vielzahl der vorhandenen Haltestellen ist jedoch nicht auszuschließen, dass Mängel unerkant bleiben. Wichtig ist, dass eine Anlaufstelle für die Meldung von Mängeln vorhanden ist und an der Beseitigung der Mängel gearbeitet wird. Im Internet und im Rathaus können Mängel gemeldet werden. Der Bauhof ist in der Lage, kurzfristig Gefahren abzuwehren und mittelfristig Mängel abzustellen. Auf Anregungen aus der Bevölkerung wurde in der Vergangenheit immer wieder reagiert, so zum Beispiel mit der Installation von Beleuchtungseinrichtungen.

Beschreibung:

Im Workshop „Betriebliche Mobilität“ wurde darauf hingewiesen, dass die Haltestelle Rossenray nicht beleuchtet ist. Auch die Zuwegung verfüge nicht über ausreichende Beleuchtung.

Angestoßen von diesem Hinweis sollte die genannte Haltestelle geprüft werden und ggfs. Maßnahmen ergriffen werden. Die genannten Kriterien sollten für alle Haltestellen regelmäßig hinterfragt werden. Dies kann auch durch Ermutigung zur Meinungsäußerung aus der Bevölkerung geschehen.



Handlungsschritte und Zeitplan:


1. Konzeption für die Optimierung der Haltestelle Rossenray erarbeiten
2. Gespräche mit dem Baulastträger Straßen NRW
3. Umsetzung



Initiator:
Stadt Kamp-Lintfort

Akteure:
Stadt Kamp-Lintfort
Straßen NRW

Zielgruppe:
Gewerbe, Bürger

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Investitionskosten Beleuchtung u.a.
+	Finanzierungsansatz	-
+	Endenergieeinsparungen	Keine Einsparungen zu erwarten
+	THG-Einsparungen (t/a)	Geringe Einsparungen (Ökostrom muss genutzt werden)
++	Wertschöpfung Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-



Handlungsfeld Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV / Nr. 5

Schaffung von Nachtverbindungen in Nachbarstädte

Maßnahmen-Typ: Verkehrsangebot
Einführung der Maßnahme: Mittel- bis langfristig
Dauer der Maßnahme: Testbetrieb, möglichst langfristig

Ziel und Strategie:

ÖPNV muss sich an die Nachfrage anpassen, damit er als Verkehrssystem angenommen wird. Dies gilt für das räumliche und auch das zeitliche Angebot. Beim zeitlichen Angebot ist neben der Fahrtenhäufigkeit die Verfügbarkeit auch in Tagesrandzeiten von Belang.

Bei einem Workshop wurde bemängelt, dass für den Besuch von Abendveranstaltungen im Raum Duisburg, Oberhausen, Düsseldorf am Wochenende kein ausreichendes Fahrtenangebot besteht.

Ausgangslage:

Der letzte Schnellbus SB 30 erreicht Kamp-Lintfort um 20:11 Uhr. Allerdings kann man nach Kamp-Lintfort von Duisburg mit der Linie 911 noch bis 01:12 (Abfahrt in Duisburg Hbf. 00:10 Uhr) gelangen. Um an Wochenenden das dortige Nachtleben zu besuchen, reicht dieses Angebot jedoch nicht aus.

Beschreibung:

Für den Besuch des „Nachtlebens“ im Raum Duisburg, Oberhausen, Düsseldorf ist zu prüfen, ob ein Nachtexpress die Bedienungslücke zwischen 0 Uhr und ca. 5 Uhr auf ausreichend Nachfrage treffen würde. Er könnte in das vorhandene Nachtexpress-System der Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) aufsetzen und sinnvollerweise auch die Stadt Moers erschließen.

Handlungsschritte und Zeitplan:

- 1 Bedarfsermittlung, Konzeption eines Linienverlaufs
- 2 Gespräche mit NIAG, DVG, Stadt Moers
- 3 Bestellung über Aufgabenträger Kreis Wesel
- 4 Werbung, Vermarktung, Testbetrieb

 Initiator: Stadt Kamp-Lintfort	Akteure: Stadt Kamp-Lintfort Stadt Moers
Zielgruppe: Bürger	Verkehrsunternehmen VRR

 Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+ Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Betriebskosten, Marketingkosten, Planungskosten
+ Finanzierungsansatz	Unklar
+ Endenergieeinsparungen	Substituierte Fahrten aus dem Kfz-Verkehr

+	THG-Einsparungen (t/a)	Substituierte Fahrten aus dem Kfz-Verkehr
++	Wertschöpfung	Maßnahme zur Standortattraktivierung
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Fahrgastzahlen
	Flankierende Maßnahmen:	
	Hinweise:	



Handlungsfeld Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV / Nr. 6
Unterstützung alternativer Antriebe im ÖPNV

Maßnahmen-Typ: Betrieb
Einführung der Maßnahme: Mittelfristig bis Langfristig (4 –20 Jahre)
Dauer der Maßnahme: langfristig

Ziel und Strategie:

Der ÖPNV sollte so CO₂-arm wie möglich betrieben werden. Es sollten geeignete Wege gesucht werden, um dieses Ziel zu erreichen.

Ausgangslage:

Der ÖPNV wird in Kamp-Lintfort vollständig mit dieselbetriebenen Bussen erbracht.

Beschreibung:

Bemühungen der Betreiber des ÖPNV (Verkehrsunternehmen) oder des Aufgabenträgers (Kreis Wesel) werden seitens der Stadt Kamp-Lintfort unterstützt. Sollte der Bau von Infrastruktur (Ladesäulen, Panthografenstation) auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet erforderlich sein, so unterstützt die Stadt diese Maßnahmen.

Handlungsschritte und Zeitplan:

keine aktiven Handlungsschritte

	Initiator: Verkehrsunternehmen, Kreis Wesel	Akteure: Verkehrsunternehmen, Kreis Wesel Stadtwerke Kamp-Lintfort
	Zielgruppe: Bürger	

	Kriterienbewertung:	Anmerkung:
+	Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten	Unklar
+	Finanzierungsansatz	Unklar
++	Endenergieeinsparungen	Einsparungen zu erwarten
++	THG-Einsparungen (t/a)	Einsparungen (Ökostrom muss genutzt werden)
++	Wertschöpfung	Maßnahme zur Standortattraktivierung
	Erfolgsindikatoren/Meilensteine:	Einsatz von CO ₂ -einsparenden Fahrzeugen im Bus- und Bahnverkehr
	Flankierende Maßnahmen:	-
	Hinweise:	-

8.5 Ergebnisse

Die Erfahrung zeigt, dass es eines breiten Maßnahmenbündels aus investiven Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur und aus nicht-investiven Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsbewusstseins- und Verhaltens bedarf.

Eine Übersicht über die Maßnahmen mit ihrer möglichen zeitlichen Verortung, der Kosten und der Abschätzung über den Personalbedarf ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Maßnahmen werden über einen Zeitraum bis zum Jahr 2030 dargestellt.

Der Personalaufwand zeigt zum einen den durch einen Klimaschutzmanager abdeckbaren Anteil in den drei Jahren seiner Förderung (2 Jahre Erstvorhaben und 1 Jahr Anschlussvorhaben) sowie den Gesamtaufwand. Dieser ist vielfach nicht kalkulierbar, da dieser von den konkreten Maßnahmen abhängt. Der Gesamtaufwand liegt daher real deutlich über dem in der Tabelle benannten Wert, da die Ingenieur- und Planungsaufgaben hier nicht einberechnet werden können.

Es wird deutlich, dass auf Basis der ermittelten Aufgaben, die Beantragung von Fördermitteln für einen Klimaschutzmanager mit mindestens einer halben bis vollen Stelle zu empfehlen ist.

Die durch die Maßnahmenumsetzung erzielbare CO₂-Minderung lässt sich aufgrund der vielfältigen Wechselbeziehungen und der begrenzten Einflussnahme durch die Stadt Kamp-Lintfort nicht maßnahmenbezogen quantifizieren. Daher wird eine blockbezogene Quantifizierung für Handlungsfelder vorgenommen.

Unter der Annahme, dass bis zum Jahr 2030 bis zu 10% der Bevölkerung mit den Maßnahmen des Konzeptes erreicht werden, wird von folgenden Minderungen pro Handlungsfeld für diese 10% der Bevölkerung ausgegangen:

- Reduktion des MIV-Verkehrs durch Vermeidung (Homeoffice, Auslastungssteigerung,...): bis 4%
- Reduktion des MIV-Verkehrs durch Verlagerung auf das Rad und auf den Fußverkehr: 3%
- Reduktion des MIV-Verkehrs durch Verlagerung auf den ÖPNV (u.a. durch neue Bahnanbindung: 2%)
- Emissionseinsparung durch alternative Antriebe (Elektromobilität): 1%
- Emissionseinsparung im kommunalen Fuhrpark: <0,5%

Darüber hinaus lassen sich durch die Beschaffung sparsamerer Fahrzeuge und durch einen effizienten Fahrstil weitere Einsparungen erzielen.

9 Kommunikationskonzept

Bei der Erstellung des Konzeptes wurde deutlich, dass die Infrastruktur zwar Optimierungspotenzial birgt, jedoch grundsätzlich als gut zu bewerten ist. Vielmehr wird es in den nächsten Jahren darauf ankommen die Bevölkerung, Unternehmen und Verwaltungsmitarbeiter für eine (möglichst dauerhafte) Verhaltensänderung zu gewinnen.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass sowohl personelle als auch finanzielle Ressourcen nur begrenzt zur Verfügung stehen werden. Kooperationsmöglichkeiten mit Akteuren vor Ort, den Nachbarkommunen als auch der Region oder auf Landesebene spielen daher auch weiterhin eine wichtige Rolle.

Darüber hinaus ist darauf zu achten, die Bevölkerung nicht ausschließlich zu informieren, sondern aktiv an der Umsetzung der Projekte zu beteiligen sowie einen breiten Konsens zu schaffen, um eine Verhaltensänderung zu erreichen.

Organisationsstruktur und Akteure

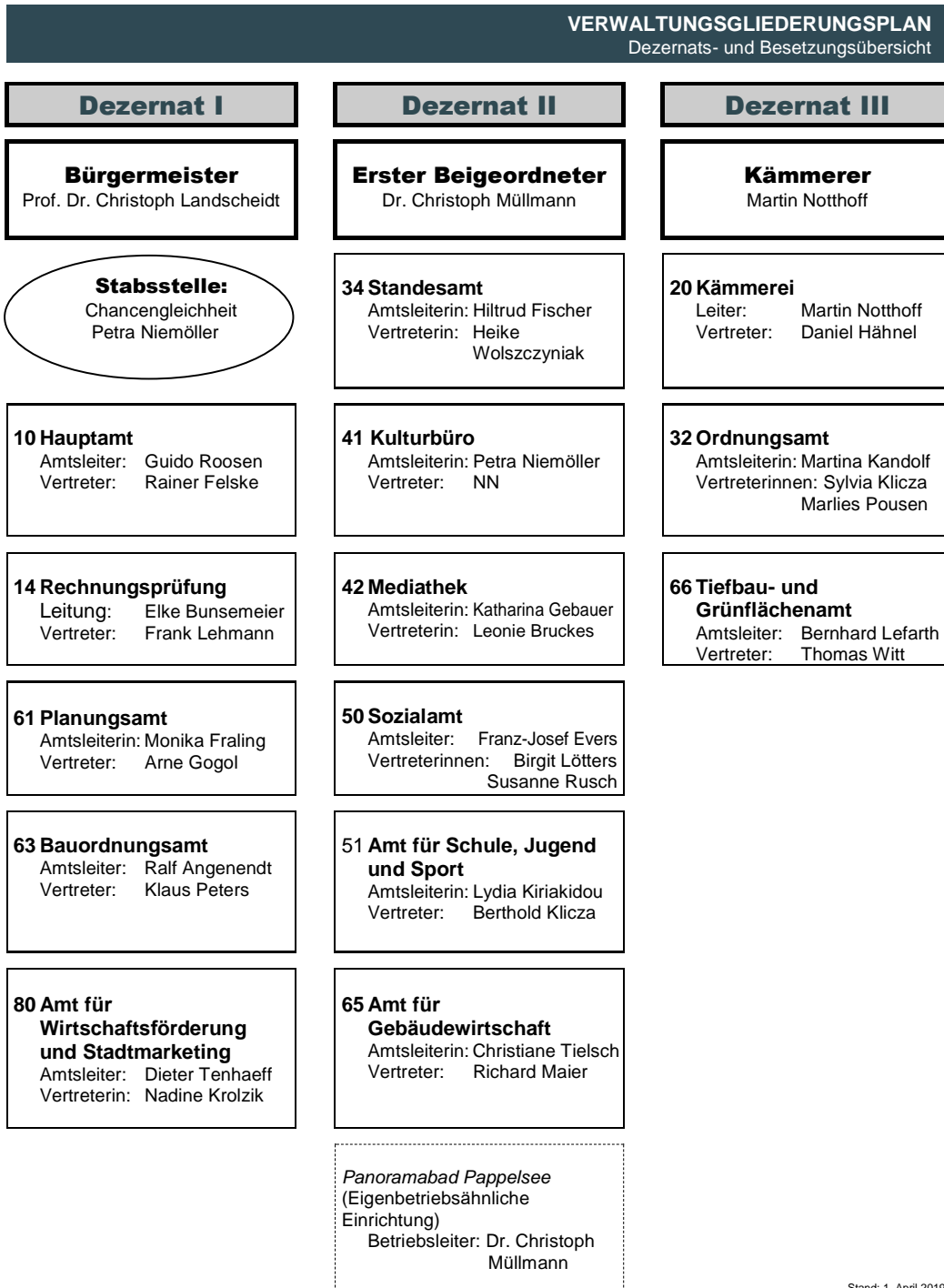
Mit dem seit Ende 2017 agierenden Mobilitätsmanager wurde bereits eine wichtige Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit geschaffen. Dieser könnte die Koordinierung der Öffentlichkeitsarbeit übernehmen und so die Schnittstelle als zentrale Anlauf- und Kontaktstelle zwischen der Bevölkerung und der Stadtverwaltung bilden. Weitere Handlungsempfehlungen dieses Konzeptes, welche die Information und insbesondere die Motivation von relevanten Zielgruppen durch Kampagnen und Aktionen zum Ziel haben, können durch die Koordination des Mobilitätsmanager effektiv eingebunden werden. Aufgrund der Vielzahl der Projekte ist darüber hinaus die Beantragung eines Klimaschutzmanagers für die Umsetzung des Konzepts zu empfehlen. Mit den zusätzlichen Ressourcen wird eine umfassendere Möglichkeit zur erfolgreichen Maßnahmenumsetzung und -bewerbung geschaffen.

Der Finanzmittelbedarf für die Öffentlichkeitsarbeit ist bereits in den Projektsteckbriefen beschrieben worden.

Das Thema Mobilität ist jedoch ein querschnittsübergreifendes Thema, das alle Dezernate betrifft und den engen Austausch und die Kooperation mit mehreren Fachbereichen erfordert (s. nachfolgende Abbildung). Hierzu sollte es neben einem bilateralen Austausch zwischen Mobilitätsmanagement und Amt 2-3-mal jährlich Abstimmungstermine geben.



Kamp-Lintfort
Hochschulstadt



Stand: 1. April 2019

Abbildung 59 Organigramm der Stadt Kamp-Lintfort



Insbesondere ist eine enge Zusammenarbeit mit den folgenden Ämtern zu verfolgen, um Projekte voranzubringen und nach außen darzustellen:

- Planungsamt
 - für die Kommunikation zentraler verkehrlicher Planungen
- Amt für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing
 - für die frühzeitige Ansprache von Unternehmen, die sich neu ansiedeln und für die gemeinsam umweltfreundliche Lösungen für die Mitarbeitermobilität gesucht werden können.
 - für die Ansprache von Unternehmen rund um das Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - für die Ansprache der Hochschule Rhein-Waal zur studentischen Mobilität
- Sozialamt
 - für die Abstimmung von Maßnahmen für Senioren, Asylbewerber, mobilitätseingeschränkte Personen
- Amt für Schule, Jugend und Sport
 - für die Kooperation bei Projekten für die Zielgruppe der Kinder- und Jugendlichen, Schulen/ schulisches Mobilitätsmanagement
- Ordnungsamt
 - für verkehrsrechtliche Anordnungen, Schulwegsicherung/ schulisches Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung
- Tiefbau- und Grünflächenamt
 - für investive Maßnahmen.

Innerhalb der Stadt Kamp-Lintfort und der Region sollte u.a. (weiterhin) mit folgenden Institutionen und Akteursgruppen auch bei der Durchführung und Kommunikation von Mobilitätsprojekten kooperiert werden:

- Stadtwerke Kamp-Lintfort
- Niederrheinische Verkehrsbetriebe
- Verkehrswacht Kamp-Lintfort
- Werbegemeinschaft Kamp-Lintfort
- Die freien Radler Niederrhein
- Seniorenrat
- Hochschule Rhein-Waal
- Soziale Einrichtungen (Caritas, AWO, Diakonisches Werk)
- Vereine
- Religiöse Gemeinschaften
- Schulen und Kindertagesstätten

Auf regionaler Ebene kann die Zusammenarbeit mit Akteuren Synergieeffekte erzielen, wie z.B. bei der Bewerbung neuer oder verbesserter interkommunaler Radwege. Dazu zählt:

- die Kooperation mit Nachbarkommunen

- die Abstimmung mit Straßen.NRW
- die Aktivitäten des Regionalverbands Ruhr
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
-

Das im Rahmen des Konzeptes erstellte Akteurskataster kann hierzu fortgeschrieben werden.

Zeitplan

Es empfiehlt sich die Erstellung eines jährlichen und mehrjährigen Zeitplans für Aktionen und Kampagnen für die Öffentlichkeitsarbeit, um diese einerseits gleichmäßig über das Jahr zu verteilen und andererseits einen ausreichenden Vorlauf für die Veröffentlichung von Informationen zu gewährleisten. Diese langfristige Planung unterstützt zudem eine verständliche Aufbereitung der Ziele und des Klimaschutzteilkonzeptes für die breite Öffentlichkeit. Der Jahresplan kann beispielsweise folgendermaßen ausgestaltet werden:

Projekt	Ziel	Medium	Zielgruppe(n)	Zeitpunkt / Rhythmus	Verantwortlichkeit	Kooperationspartner	Arbeitsaufwand Kosten / Jahr
Mobilitätstag	Information über lokale Mobilitätsangebote vermitteln	Pressemitteilung	Bürger*innen	April 2021 Bewerbung	Pressstelle, Herr XY	NIAG,	100 h Vorbereitung 3.000 €
		Flyer		Mai 2020 Durchführung	Frau XY		16h pro eingebundene Person 2.000 €

Zielgruppengerechte Mediennutzung

Bei der Wahl des Informationskanals sind die zu vermittelnden Informationen, Zielgruppen und Maßnahmen für die Auswahl entscheidend sowie ggf. die Nutzung multimedialer Kommunikationsformen hilfreich. Der zu wählende Informationskanal kann auf Grund der Fülle an Kombinationsmöglichkeiten nicht erschöpfend im Vorfeld angegeben werden.

Für einen fokussierten Umsetzungsprozess ist vor allem eine zielgruppenspezifische Ansprache notwendig. Sie bedarf dabei einer individuellen Ansprache, ggf. spezifischer Kommunikationsinstrumente sowie differenzierter Informationen. Geeignete Informationskanäle stellen u.a. das Internet und E-Mail-Verteiler sowie Printmedien und Plakate dar. Von besonderer Bedeutung ist darüber hinaus eine persönliche Ansprache.

Eine Auswahl und ggf. Anpassung von bereits in der Stadt etablierten Instrumenten kann sich je nach Zielgruppe und zu vermittelndem Thema als sinnvoll erweisen.

Jüngere Bürger können über soziale und digitale Medien, wie bspw. der städtischen Facebookseite, Instagram, YouTube und Flickr erreicht werden. Die Stadt Kamp-Lintfort ist auf diesen Plattformen bereits aktiv.

Insbesondere ältere Bürger reagieren möglicherweise besser auf die lokale Presse. Dazu gehören:

- Stadt-Anzeiger Kamp-Lintfort, Stadtpanorama, Lintforter Nachrichten
- Rheinische Post,
- NRZ und die
- WAZ

Eine Ansprache der breiten Bevölkerung wird hingegen über ein Medium wie der städtischen Homepage <https://www.kamp-lintfort.de> erzielt. Derzeit werden für Bürger Informationen zum Thema Mobilität an mehreren Stellen auf der Homepage präsentiert. Es empfiehlt sich zur vereinfachten Suche und besseren Übersicht Angebote für Bürger an zentraler Stelle zu präsentieren und damit auch den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr als Optionen prägnanter zu machen. Dazu kann ggf. der folgende Link genutzt werden: <https://www.kamp-lintfort.de/de/inhalt/anreise-parken/> und im Sinne klimagerechter Mobilität angepasst werden: z.B. „Mobil in Kamp-Lintfort“. Angebote im Bereich Mobilität für Unternehmen sollten unter Wirtschaftsförderung zentral bereitgestellt werden.

Eine wichtige Multiplikatorenrolle können auch der Bürgerservice, die Mediathek und die Volkshochschule einnehmen. Die oben genannten Kooperationspartner verfügen z.T. über eigene Medien. Ggf. lassen sich dort auch Informationen platzieren.

Die Mediathek sowie die Volkshochschule bilden neben dem Rathaus und der Stadthalle mögliche Orte für Veranstaltungen.

Im Rahmen des Maßnahmenprogramms (siehe Kap. 8.4) sind bereits konkrete Projekte und Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit ausgearbeitet.

Es wird zudem empfohlen, die Aktivitäten im Bereich Mobilität in Form von Jahresberichten zusammenzufassen. Darin könnten die abgeschlossenen und geplanten Aktivitäten sowie die Umsetzungsergebnisse bekannt gemacht werden (s. auch Kapitel Controlling).

10 Controllingkonzept

Für ein zielgerichtetes Agieren bedarf es eines regelmäßigen Controllings der Aktivitäten im Bereich der umweltfreundlichen Mobilität. Daher bildet die Evaluation ein zentrales Element des Projektmanagements. Diese sollte zur Maßnahmenoptimierung und Anpassung des gesamten Prozesses verwendet werden. Dabei werden Informationen über die Wirkung bzw. den Nutzen, die Effektivität sowie über die Funktionsfähigkeit interner Arbeitsabläufe betrachtet. Mithilfe der Evaluation sollen Entwicklungen über längere Zeiträume aufgezeigt, Fehlentwicklungen frühzeitig begegnet und Möglichkeiten aufgezeigt werden, um diesen entgegenzuwirken. Hierzu zählt ein gesamtstädtisches Controlling sowie die individuelle Betrachtung und Bewertung jeder Maßnahme des Maßnahmenprogramms.

10.1 Gesamtstädtisches Controlling

Um die Entwicklung der Verbräuche und die Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Sektor Mobilität nachzuvollziehen, sollte die Energie- und Treibhausgasbilanz zukünftig in einem regelmäßigen, möglichst von der Politik beschlossenen Turnus, fortgeschrieben werden. Empfehlenswert ist ein zwei- bis vierjähriger Turnus.

Darüber hinaus empfiehlt sich eine regelmäßige Erhebung des Modal Splits sowie die kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Veränderungen. Aus diesen Ergebnissen lassen sich auch Treibhausgasminderungen für die gesamte Stadt abschätzen.

Die Ergebnisse sollten veröffentlicht und bürgerfreundlich erklärt werden. Ein Abgleich mit den Zielsetzungen der Stadt Kamp-Lintfort ist dabei im Sinne des Controllings sinnvoll und notwendig.

Im Rahmen des gesamtstädtischen Controllings besteht zudem die Möglichkeit, auf bereits bestehende Netzwerke und Controlling-Instrumente zurückzugreifen.

In einem fünfjährigen Turnus wird bspw. die bundesweit stattfindende Straßenverkehrszählung (SVZ) auf Bundesfern- und Landstraßen durchgeführt. Eine Ausdehnung der Zählung auf das nachgeordnete Straßennetz in dem jeweiligen Zuständigkeitsbereich von Kreisen und Kommunen kann erfolgen, um so eine nach bundesweit einheitlichem Maßstab durchgeführte Auswertung zu erhalten. In Form einer Verkehrsstärkenkarte werden die Ergebnisse für Nordrhein-Westfalen veröffentlicht. Darüber hinaus können detailliertere Ergebnisse über die Online-Auskunft der nordrhein-westfälischen Straßeninformationsbank (NWSIB) (<https://www.nwsib-online.nrw.de>) abgerufen werden. Mittels automatischer Dauerzählstellen wird zusätzlich kontinuierlich die Verkehrsnachfrage auf Bundesautobahnen und Außerortsstrecken von Bundes- und Landesstraßen in NRW erfasst. In Kamp-Lintfort befinden sich Dauerzählstellen an der A 42 sowie der A 57.

Im Bereich des Radverkehrs wird alle zwei Jahre im Rahmen des „Fahrrad-Monitors“ eine Erhebung des bundesweiten repräsentativen Stimmungsbildes von Bürgerinnen und Bürgern zwischen 14 und 69 Jahren durchgeführt. Diese wird im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums vorgenommen. Die Studie enthält bspw. Informationen über die Fahrradfreundlichkeit, Protected bike lanes und Fahrradstraßen sowie über die Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln. Es besteht seit 2017 die Möglichkeit, die Stichprobe für einzelne Gebiete zu erhöhen und so aussagekräftigere Ergebnisse für die jeweiligen Gebiet zu erhalten und diese mit dem Bundesdurchschnitt zu vergleichen. Im Rahmen dessen kann der Fragebogen ebenfalls angepasst und ergänzt werden. Für eine solche Stichprobenerhöhung entstehen jedoch Kosten für die beauftragende Region.

Die Zeitplanung des Controllings ist in [Tabelle 14](#) dargestellt. Das projektbezogene Controlling sollte kontinuierlich, also in der Regel monatlich, durchgeführt werden. Das projektbezogene Controlling

setzt sich aus der Verfolgung und Dokumentation der Erfolgsindikatoren für gegenwärtige Maßnahmenumsetzungen (bspw. Teilnehmerzahlen, etc.) zusammen. Die Auswertung dieser kontinuierlichen Dokumentation sollte jährlich erfolgen.

Jahr 1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Projektbezogenes Controlling (z.B. Erfassung von Nutzerzahlen,...)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Auswertung projektbezogenes Controlling												X
Mobilitätsbericht												X
Jahr 2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Projektbezogenes Controlling	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Auswertung projektbezogenes Controlling												X
Mobilitätsbericht												X
Fortschreibung THG-Bilanz												X

Tabelle 14 Zeitplanung des Controllings (Beispiel)

10.2 Mobilitätsbericht

Ein jährlicher Mobilitätsbericht sollte im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes erstellt werden, welcher Informationen über umgesetzte, laufende und geplante Projekte enthält. Der Zielerreichungsgrad bei der THG-Minderung sowie der Beitrag zur Förderung einer höheren Lebensqualität sollte ebenfalls dargestellt werden. Dieser Bericht informiert einerseits die Politik und andererseits auch die breite Bürgerschaft, im Sinne der Öffentlichkeitsbeteiligung.

10.3 Projektbezogenes Controlling

Um die Wirksamkeit der in diesem Klimaschutzteilkonzept erarbeiteten Maßnahmen in Bezug auf die Erreichung der THG-Minderungsziele sowie der Förderung einer höheren Lebensqualität zu untersuchen, wird zusätzlich ein Einzelmaßnahmencontrolling empfohlen. Daher wurde für jede der entwickelten Maßnahmen ein Erfolgsindikator bzw. Ziel mit einer dazugehörigen Erfolgsüberprüfung entwickelt, welche in diesem Kapitel tabellarisch aufgeführt sind.

Ziele sind bspw. die Zunahme der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege oder die Erhöhung der Teilnehmerzahl bei Veranstaltungen und Kampagnen. Durch geeignete Mittel, wie in diesem Fall u. a. Dokumentationen oder Befragungen, kann die Zielerreichung überprüft werden. Daher wurden indivi-

duelle Ziele für die einzelnen Maßnahmen formuliert, da diese von ihrem Grundcharakter und ihrer Wirkungsweise große Unterschiede aufweisen und daher die Anwendung eines einheitlichen Maßstabes nicht möglich ist.

Das Einzelmaßnahmencontrolling soll jährlich erfolgen und zum Abschluss der Gesamtmaßnahme einen Überblick über die Entwicklung in den jeweiligen Projektjahren beinhalten. Die Ergebnisse können im Mobilitätsbericht veröffentlicht werden.

Für ein effektives Controlling bedarf es ausreichend zeitliche Ressourcen. Für die Bearbeitung des Controllings sollten daher jährlich 10-15 Arbeitstage vorgesehen werden.

Übergreifende Maßnahmen			
Nr.	Maßnahmentitel	Erfolgsindikator / Ziel	Erfolgsüberprüfung
1	Einrichtung eines Klimaschutzmanagements zur Konzeptumsetzung	Klimaschutzmanager ist eingestellt. Folgeförderung ist genehmigt und Verlängerung erfolgt.	Dokumentation durchgeführter Projekte, jährliche Berichterstellung
2	Mitgliedschaft in der AGFS NRW e.V.	Mitgliedschaft wurde vollzogen	Umgesetzte Empfehlungen
3	Marketing für umweltfreundliche Nahmobilität	Veröffentlichung der Materialien Ergänzende Veranstaltung(en) wurden durchgeführt	Infomaterial veröffentlicht Veröffentlichte Presseartikel Stichprobenhafte Befragung zur Wahrnehmung der Angebote
4	Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements in Kamp-Lintforter Unternehmen	Veranstaltungen haben stattgefunden. Unternehmen haben betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt.	Veröffentlichte Presseartikel Überprüfung durch Befragung der Unternehmen (Mobilitätsumfrage)
5	E-Mobilitätskonzept	Bekanntmachung von Best-Practice-Beispielen Fertigstellung einer Analyse in einem Kamp-Lintforter Unternehmen Beauftragung oder interne Erstellung eines E-Mobilitätskonzeptes Beschlussfassung Umsetzung	Entwicklung der E-Fahrzeugzahlen im Stadtgebiet
6	Ausbau der Parkraumbewirtschaftung	Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist eingeführt	Auswertung der umgesetzten Projekte Auswertung der Nutzung
7	Aktualisierung des Modal-Splits für Kamp-Lintfort	Modal Split liegt vor	Veröffentlichung des Modal Splits
8	Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität	Beschlussfassung, Registrierung, Durchführung der Europäischen Mobilitätswoche	Veröffentlichte Presseartikel Auswertung umgesetzte Maßnahmen und Teilnehmerzahlen
9	Info-Paket für Neubürger	Angebot wurde geschaffen und wird laufend an Neubürger verteilt	Anzahl verteilter Info-Pakete
10	Stadtplanung, Nutzungsanordnung („Kurze Wege“)	-	

Maßnahmen im kommunalen Umfeld			
Nr.	Maßnahmentitel	Erfolgsindikator / Ziel	Erfolgsüberprüfung
1	Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements	Zentrale Stelle wurde eingerichtet	Kostenentwicklung
2	Nutzung alternativer Antriebe für den kommunalen Fuhrpark	Beschaffung weiterer E-Fahrzeuge Anschaffung Wasserstofffahrzeug	Dokumentation über Fahrzeugbeschaffung
3	Verlagerung von Dienstfahrten auf Pedelecs- und E-Lastenräder	Anschaffung Pedelecs Anschaffung Lastenfahrrad Auswertung	Mobilitätsumfrage Auswertung der Fahrzeugauslastungen
4	Schaffung einer attraktiven Fahrradabstellanlage für Verwaltungsmitarbeiter	Fahrradabstellanlage wurde errichtet Auswertung der Nutzerzahlen	Nutzerzahlen zu Evaluation Ausbau Zubau
5	Durchführung einer Wohnstandortanalyse	Karte wurde erstellt Karte wurde vorgestellt Aktivitäten wurden abgeleitet	Veröffentlichung der Analyse
6	Stärkung einer klimagerechten Mitarbeitermobilität	Intranet-Informationen Artikel in MOVE	Erstelltes Infomaterial Berichterstattung Stichprobenhafte Befragung der Mitarbeiter zur Wahrnehmung und initiierten Maßnahmen
7	Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements	Umsetzung von Einzelmaßnahmen erfolgt	Auswertung umgesetzter Projekte
8	Infrastrukturverbesserungen für eine klimagerechtere Schülermobilität	Modal Split	Auswertung umgesetzter Projekte Mobilitätsbefragung

Rad- und Fußverkehr			
Nr.	Maßnahmentitel	Erfolgsindikator / Ziel	Erfolgsüberprüfung
1	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet	Modal Split, Mehr Radverkehr	Auswertung umgesetzter Projekte Mobilitätsbefragung
2	Ausbau und Verbesserung der Radabstellanlagen an Quelle und Ziel	-	
3	Umgestaltung von Lichtsignalanlagen / „Bettelampeln“	Mehr Radverkehr	Dokumentation durchgeführter Verbesserungen Radverkehrszählung
4	Verbesserung der Radwegeverbindungen in Nachbarkommunen	Mehr Radverkehr im überörtlichen Verkehr	Dokumentation durchgeführter Verbesserungen Radverkehrszählung
5	Durchführung eines Fußverkehrschecks	Verbesserung der Fußverkehrs-Infrastruktur	Veröffentlichte Presseartikel Dokumentation durchgeführter Maßnahmen
6	Autofreie Aktionstage mit Umgestaltung von Straßen zu Nutzungsräumen	Aktion wurde durchgeführt	Veröffentlichte Presseartikel

Stärkung einer multimodalen Mobilität und des ÖPNV			
Nr.	Maßnahmentitel	Erfolgsindikator / Ziel	Erfolgsüberprüfung
1	Kommunale Fahrzeuge als Carsharing-Angebot für Bürger	Carsharing wurde eingerichtet;	Auswertung der Fahrzeugauslastungen und Nutzerzahlen
2	Entwicklung von Mobilstationen u.a. an den neuen Bahnhaltstellen	Realisierung Mobilstationen, Fahrgast- und Nutzerzuwachs	Dokumentation neuer Mobilstationen Auswertung der Fahrgast- und Nutzerzahlen
3	Beseitigung von Erschließungsdefiziten	Fahrgäste auf der Linie und als Zubringer zur Niederrheinbahn	Dokumentation durchgeführter Optimierungen Fahrgastzählung
4	Verbesserung des Sicherheitsgefühls an Haltestellen	-	
5	Schaffung von Nachtverbindungen in Nachbarstädte	Fahrgastzahlen	Fahrgastzählungen
6	Unterstützung alternativer Antriebe im ÖPNV	Einsatz von CO ₂ -einsparenden Fahrzeugen im Bus- und Bahnverkehr	Dokumentation über Fahrzeuganschaffung und Infrastruktur

11 Verstetigungsstrategie

Für die dauerhafte Stärkung einer umweltgerechten Mobilität wurde mit der Weiterbildung eines Mitarbeiters zum Mobilitätsmanager bereits ein wertvoller Schritt getan. Wichtig ist die dauerhafte Sicherung der Stelle mit entsprechend ausreichenden zeitlichen Kapazitäten zur Koordination der Konzeptumsetzung und der Überprüfung der Zielerreichung.

Das Aufgabenspektrum umfasst folgende Tätigkeiten:

- Koordination des Gesamtprozesses
- Stetige Weiterentwicklung des Prozesses und der Maßnahmen
- Projektinitiierung
- Eigenständige Projektumsetzung
- Netzwerkbildung mit lokalen und regionalen Akteuren (Stadtwerke Kamp-Lintfort, NIAG, Nachbarkommunen, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Unternehmen, Vereinen,) und
- Controlling

Um wirksam werden zu können, bedarf es nicht nur entsprechend personeller Ressourcen, sondern auch finanzieller Handlungsmöglichkeiten. Diese werden bestenfalls als eigenes Budget ausgewiesen.

Für die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes ist die Förderung eines Klimaschutzmanagers möglich. Hierbei ist die Förderung auf zwei Jahre sowie ein weiteres Jahr im Rahmen des Anschlussvorhabens begrenzt. Damit werden die zeitlichen Ressourcen geschaffen, insbesondere nicht-investive oder auch gering-investive Projekte umzusetzen.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob bestimmte Maßnahmen ggf. in Kooperation mit Nachbarkommunen oder anderen Kooperationspartnern wie beispielsweise der Metropole Ruhr umgesetzt werden können. Marketingmaßnahmen können hierdurch ggf. eine hohe Strahlkraft und Aufmerksamkeit in der Bevölkerung gewinnen.

Wie bereits im Kapitel Kommunikationskonzept beschrieben wurde, gilt es eine Vernetzung innerhalb der Verwaltung als auch mit den Akteuren in der Region weiter zu vertiefen. Innerhalb der Verwaltung sollte für die Konzeptumsetzung ein interner Arbeitskreis gebildet werden, der sich zwei bis dreimal pro Jahr zum Austausch über den Stand der Projektumsetzung und zur gemeinsamen Weiterentwicklung trifft. Bei Bedarf kann dieser Arbeitskreis um Externe wie beispielsweise die NIAG erweitert werden. Die Koordination liegt beim Mobilitätsmanagement.

Im Rahmen der Konzeptumsetzung sollte auch die Fördermittelakquise einen hohen Stellenwert einnehmen. Dazu können die Nutzung der Fördermittel des Bundes (u.a. investive NKI-Fördermittel im Sektor Mobilität), Förderprogramme des Landes sowie Projektauftrufe mit Leuchtturmcharakter gehören.

Für die Verstetigung ist es erforderlich, „Pflöcke zu schlagen“. Umweltfreundliche Mobilitätsangebote stärken nicht nur die Lebensqualität der Bevölkerung, sondern können - beispielsweise durch die Reduktion der Verkehrsbelastung - einen Beitrag zur Wertschöpfung leisten. Dazu zählt u.a. die Abnahme unproduktiver Arbeitszeit durch Staus auf Dienstfahrten.

12 Zusammenfassung und Ausblick

Die Mobilität in Kamp-Lintfort stellt ein bedeutendes Handlungsfeld für den Klimaschutz dar. Dabei spielen demographische Veränderungen mit veränderten Mobilitätsbedürfnissen und -möglichkeiten eine wichtige Rolle. Von wesentlicher Bedeutung ist es bei allen Altersgruppen eine Veränderung bei der Mobilität zu initiieren. Viele Bürger stehen noch am Anfang einer persönlichen Mobilitätswende oder zumindest erster Veränderungen in ihrem Alltag. Die Verwaltung kann hierbei eine Vorbildfunktion einnehmen.

Das vorliegende Konzept hat folgende Handlungsfelder betrachtet:

- Übergreifende Maßnahmen
- Maßnahmen im kommunalen Umfeld
- Rad- und Fußverkehr
- Stärkung der multimodalen Mobilität und des ÖPNV

Deutlich wurde, dass die Infrastruktur zwar noch Verbesserungspotenziale birgt, insgesamt jedoch vergleichsweise gut aufgestellt ist. Es bedarf neben weiteren infrastrukturellen Verbesserungen insbesondere einer Verhaltensänderung. Diese Wende im Kopf sollte durch die Aktivitäten der Stadt Kamp-Lintfort unterstützt werden.

Während einige wünschenswerte Maßnahmen aufgrund hoher Kosten und geringer Wirtschaftlichkeit voraussichtlich nur langfristig realisierbar sind, wurden in diesem Konzept auch eine Vielzahl kostengünstiger Maßnahmen empfohlen, die kurz- und mittelfristig gut umgesetzt werden können.

Zuletzt sollte neben den ökologischen Aspekten auch die soziale Mobilität bedacht werden. Mobilität muss alle Altersgruppen und ihre Anforderungen berücksichtigen und für alle Bevölkerungsgruppen finanzierbar sein, um Isolation zu vermeiden und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.

Zur erfolgreichen Umsetzung der vielfältigen Aufgaben, die sich insbesondere auch im nicht-investiven Segment Öffentlichkeitsarbeit ergeben, empfiehlt sich die Nutzung der Fördermittel der nationalen Klimaschutzinitiative für ein Klimaschutzmanagement, ebenso wie die Ausnutzung der vielfältigen Fördermittel des Bundes und des Landes NRW für investive Mobilitätsprojekte. Damit wird ein Beitrag zur Veränderung des Modal split und der THG-Minderung geleistet, der ohne diese zusätzlichen Kapazitäten nicht erreicht werden kann.

Mit dem nun vorliegenden Konzept ist eine konzeptionelle Basis für die Schaffung einer umweltfreundlicheren Mobilität in den nächsten zehn Jahren geschaffen, die nicht nur Treibhausgasemissionen vermeiden soll, sondern auch einen Beitrag zu einer höheren Lebensqualität, Gesundheit und Sicherheit der Bürger und Arbeitnehmer in Kamp-Lintfort leisten soll.

13 Quellenverzeichnis

- Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- Mobilität in Tabellen: 2017. Abgerufen von: <https://www.mobilitaet-in-tabellen.de/mit/>.
- Kraftfahrt Bundesamt 2019:
- https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/fahrerlaubnisbestand_node.html
- Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
- IT.NRW 2019: Gemeindemodellrechnung - Basis - 2018 bis 2040 nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden – Stichtag. Abgerufen von: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online/data;sid=86319C0B393F817DD7D3C1BE07C53874.ldb1>.
- Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) 2004: Mobilität in Deutschland Ergebnisbericht.
- BSV Rödel & Pachan, Kommunalverband Ruhrgebiet, Stadt Kamp-Lintfort 2001: Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort.