



Mobilität

Themenbericht 2023 im Rahmen
der Klimaoffensive Kreis Wesel

Impressum

Verantwortlich	Kreis Wesel - Der Landrat Fachdienst 20-1 Finanzen und Beteiligungen ÖPNV/ Mobilitätsmanagement Reeser Landstraße 31, 46483 Wesel
Satz und Layout	Fachstelle Kreiskommunikation
Bilder	Eigene Quellen, www.adobe.stock.com Titelbild: lorenzophotoprojects - stock.adobe.com

Inhaltsverzeichnis

„Mobilität“ – Ein Themenbericht im Rahmen der Klimaoffensive	5
1 Mobilitätsmanagement	6
1.1 Mobilitätsmanagement des Kreises Wesel	6
1.2 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW	6
1.3 Netzwerkarbeit	7
1.4 Mobilitätskonzept des Kreises Wesel	8
1.5 Ausschuss für Mobilität und Verkehr	8
2 Öffentlichkeitsarbeit	9
2.1 Teilnahme am „Stadtradeln“	9
2.2 Aktion „Stadt Land zu Fuß“	9
2.3 Öffentlichkeitsarbeit für Fahrrad- und Wandertourismus	10
2.4 Kampagne „Abstand halten“	10
2.5 Europäische Mobilitätswoche 2023	11
2.6 Mobilitätskonferenz 2023	11
3 Förderung Radverkehr	12
3.1 Ausbau regionales Alltagsradverkehrsnetz	12
3.2 Rechtsrheinische und linksrheinische Radschnellverbindung	13
3.3 Verkehrswegebauprogramm 2022 – 2032	13
3.4 Knotenpunktsystem	14
3.5 Vernetzte Mobilität / Mobilstationen	14
3.6 Bikesharing	15
3.7 Mitgliedschaft in der AGFS NRW	16
3.8 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber	16
4 ÖPNV im Kreis Wesel	17
4.1 Klimaneutraler ÖPNV und Finanzierung	17
4.2 Einführung von XBus-Linien	17
4.3 Umsetzung NVP 2017	18
4.4 Fortschreibung des Nahverkehrsplan des Kreises Wesel	19
4.5 Barrierefreiheit im ÖPNV	19
4.6 Bürgerbusse	20
4.7 Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)	21



„Mobilität“ – Ein Themenbericht im Rahmen der Klimaoffensive

Die Mobilitätswende hin zu nachhaltiger Mobilität spielt für den Klimaschutz eine maßgebliche Rolle. Die Verbesserung der Nahmobilität, die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen nehmen immer mehr an Bedeutung zu.

Der vorliegende Themenbericht „Mobilität“ stellt dar, welche Maßnahmen der Kreis Wesel in diesen Handlungsfeldern im Rahmen seines Zuständigkeitsbereiches schon umgesetzt hat und was bereits geplant und vorgesehen ist.

Unter den Oberbegriffen Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, Nahmobilität und ÖPNV werden Hintergrund und Ziele der einzelnen Maßnahmen dargelegt sowie ein Ausblick für die zukünftige Weiterentwicklung gegeben.

Hintergrund

Am 12. Dezember 2019 hat der Kreistag die Umsetzung einer „Klimaoffensive“ beschlossen und damit ein Bekenntnis für eine nachhaltige Strategie abgegeben, mit der der Kreis – im Rahmen seiner Zuständigkeiten – einen wirkungsorientierten Beitrag zu den nationalen und europäischen Klimazielen leisten möchte. Insgesamt 41 Klimaschutz und Klimawandelanpassungsmaßnahmen wurden hierzu identifiziert, die der Kreistag auf Basis seiner Zuständigkeiten beschlossen hat. Klimaschutz wird hierbei als Querschnittsthema in allen Gebieten mitgedacht, was sich in dem breiten Themenspektrum der Klimaoffensive widerspiegelt:

- Management des Klimaschutzprozesses
- Energieversorgung, Ressourcenmanagement
- Wirtschaft, Tourismus, Industrie/ Gewerbe
- Verkehr, Mobilität, Mobilitätsmanagement
- Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Klimabildung
- Natur- und Umweltschutz
- Planung, Gesundheit, Katastrophenschutz

Zur transparenten Darstellung des Umsetzungsstandes wurde im Rahmen der Klimaoffensive zudem die Erstellung eines jährlichen Reports beschlossen. Um eine konzentrierte themenspezifische Übersicht der aktuellen Maßnahmen zu ermöglichen und anschaulich für Politik und Öffentlichkeit darzustellen, werden hierzu im jährlichen Wechsel vier eigenständige Themenberichte in Anlehnung an die oben genannten Handlungsfelder der Klimaoffensive erstellt und alle zwei Jahre fortgeschrieben.

Themenberichte 2023:

- » Mobilität
- » Klimawandelanpassung

Themenberichte 2024:

- » Energiebericht für die kreiseigenen Liegenschaften
- » Klimaschutzarbeit im Verbund

Sowohl im zuständigen Fachausschuss als auch im Beirat für klimagerechte Kreisentwicklung werden die Berichte vorgestellt und abschließend dem Kreisausschuss und Kreistag vorgelegt. Der Beirat hat die Aufgabe, die Berichte zur Klimaoffensive Kreis Wesel zu diskutieren und Empfehlungen für die Umsetzung und Weiterentwicklung zu geben. Somit wird die Mitwirkung unterschiedlicher gesellschaftspolitischer Akteure aus dem Kreis Wesel an der Umsetzung der Klimaoffensive ermöglicht.

1 Mobilitätsmanagement

1.1 Mobilitätsmanagement des Kreises Wesel

Mobilitätsmanagement

1.1.1 Hintergrund/Umsetzung

Die Mobilitätswende stellt für die Kommunen eine große Herausforderung dar. Der Wandel von der auto-orientierten Verkehrs- und Siedlungsplanung zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erfordert das Aufbrechen von Planungs- und Denkmustern und Prozessen in Politik und Verwaltung, die sich über Jahrzehnte etabliert haben.

Deshalb geht die Mobilitätswende über rein technisch-planerische Aufgaben hinaus. Die Mobilitätswende ist eine soziologische und kommunikative Aufgabe. Dabei werden Haltung, Kommunikation, Führung, Abstimmungen und Entscheidungen neu ausgerichtet. Dafür setzt der Kreis Wesel eine fachlich etablierte Strategie ein: Das Kommunale Mobilitätsmanagement zur Initiierung und Begleitung eines Change-Prozesses.

Mobilität betrifft in der Kreisverwaltung Wesel verschiedene Vorstandsbereiche, Fachdienste und Koordinationsbereiche. Für beste Ergebnisse arbeiten diese alle in Mobilitätsfragen zusammen. Das Mobilitätsmanagement koordiniert und moderiert hierfür das Planen und Handeln, organisiert die interne und externe Kommunikation und sammelt und initiiert Mobilitätsmanagementvorhaben.

Das Mobilitätsmanagement schafft somit die notwendigen politischen, prozessualen und kommunikativen Rahmenbedingungen, mit denen die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene erfolgsversprechend angegangen werden kann. Die Verantwortung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird somit nicht der individuellen Entscheidung überlassen, sondern zur gemeinwohlorientierten Aufgabe des Kreises.

Zur Etablierung und Umsetzung des Mobilitätsmanagements wurde Anfang 2022 die Stelle des Mobilitätsmanagers besetzt. Unterstützend wurde die Stelle zur Förderung der Nahmobilität geschaffen und Mitte 2022 besetzt. Organisatorisch ist das Mobilitätsmanagement im Fachdienst 20-1 Finanzen und Beteiligungen im Vorstandsbereich 1 angeordnet. Unterstützung erfährt der Kreis bei der Umsetzung des Mobilitätsmanagements vom Zukunftsnetz Mobilität NRW (siehe Kap. 1.2).

1.1.2 Ausblick

Ein wesentlicher Schritt in 2023 ist die Erarbeitung und Vereinbarung eines internen Handlungsrahmens, der die Ziele und Aufgaben, die Organisations- und Arbeitsstrukturen und die übergeordneten Themen des Mobilitätsmanagements in der Kreisverwaltung regelt. Weiter gilt es, die interne Zusammenarbeit und den Austausch zu stärken, weitere Agierende anzusprechen und die Möglichkeiten der Mitwirkung und Zusammenarbeit zu regeln. Darüber hinaus liegt beim Mobilitätsmanagement die Verantwortlichkeit für zahlreiche im folgenden Bericht beschriebenen Maßnahmen, wie die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AFGS NRW), die Öffentlichkeitsarbeit oder die Betreuung des Koordinierungskreises Mobilität (KoMo).

1.2 Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mobilitätsmanagement



1.2.1 Hintergrund/Umsetzung

Der Kreis Wesel ist mit Beginn des Jahres 2022 dem Zukunftsnetz Mobilität NRW beigetreten. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein kommunales Unterstützungsnetzwerk, das sich auf die Fahne geschrieben hat, die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene anzugehen. Gefördert vom Verkehrsministerium des Landes NRW und getragen von den Zweckverbänden und Verkehrsverbänden, richtet sich das Angebot an alle Städte, Kreise und Gemeinden in NRW. Unter der gemeinsamen Vision, dass alle Menschen in NRW klimaneutral und nachhaltig mobil sein können, liegt der Fokus des Zukunftsnetzes auf zwei Schwerpunkten:

1. Begleitung und Unterstützung der Kommunen bei der Etablierung eines Mobilitätsmanagements in den Verwaltungen und beim dazugehörigen Change-Prozess.

2. Beratung bei der Entwicklung und Umsetzung von passgenauen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

Dazu bietet das Zukunftsnetz Qualifizierungsangebote für die Verwaltungsmitarbeitenden der Mitgliedskommunen, z.B. zum Schulischen oder Betrieblichen Mobilitätsmanagement, Beratung zu unterschiedlichsten Themen, wie Mobilstationen, Stellplatzsätzen oder Car-Sharing und besonders wertvoll die Möglichkeit sich mit Kreisen, Städten und Gemeinden in ganz NRW zu vernetzen, auszutauschen und voneinander zu lernen. Die Angebote des Zukunftsnetzes richten sich darüber hinaus auch an die Kommunalpolitik. So gibt es beispielsweise die Online-Veranstaltungsreihe „Kommunalpolitik trifft Wissenschaft“, in der aktuelle Erkenntnisse aus Forschung und Praxis kompakt und kurzweilig vorgestellt werden.

1.2.2 Ausblick

Neben der Fortsetzung der aktiven Mitarbeit im Netzwerk aus Kommunen und Kreisen, z.B. im regelmäßig stattfindenden Austausch der Mitgliedskreise im Gebiet der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr (Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR)), strebt der Kreis die Wahrnehmung des Beratungsangebotes „Kommunikation gestalten“ an. Mit dem Angebot werden Mitgliedskommunen unterstützt, die aktiv in die externe Kommunikation des Themas Mobilitätswende starten wollen und hierzu Beratung durch eine Kommunikationsagentur erhalten.

1.3 Netzwerkarbeit

verschiedene Fachdienste

1.3.1 Hintergrund/Umsetzung

Die Kreisverwaltung setzt sich seit Jahren aktiv und konstruktiv in regionalen und landesweiten Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen im Bereich Mobilität für die Belange des Kreises Wesel und der kreisangehörigen Kommunen ein. Diese Netzwerke und Foren dienen dem Austausch, der Abstimmung von gemeinsamen Positionen und der Vorbereitung und Erarbeitung regionaler Konzepte und Programme.

An folgenden regelmäßig tagenden Arbeitsgruppen (AG) und Arbeitskreisen (AK) nimmt die Kreisverwaltung teil:

- » AK Regionale Mobilität beim Regionalverband Ruhr (RVR) (Austausch und Abstimmung auf Ebene der Metropole Ruhr)
- » AK Regionales Radwegenetz beim Regionalverband Ruhr (Austausch und Abstimmung zum Regionalen Radwegenetz, Radinfrastruktur, Regionaler Bedarfsplan)
- » AK Infrastruktur beim Radrevier.Ruhr (Austausch und Abstimmung insbesondere zur Wegweisung, Knoten-

punktsystem und Unterhalt und Pflege)

- » AK Verkehr und Infrastruktur bei der Metropole Rheinland (Austausch und Abstimmung insbesondere zu verkehrs- und infrastrukturpolitischen Themen)
- » AK der ÖPNV-Aufgabenträger im VRR (Austausch und Abstimmung zu Themen des ÖPNV)
- » AG ÖPNV beim Landkreistag NRW (Austausch und Erarbeitung von Positionen der kommunalen Spitzenverbände)
- » Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr beim LKT

Darüber hinaus nimmt die Kreisverwaltung auch an temporären Arbeitsgruppen teil, die meist die konkrete Erarbeitung eines Produktes, z.B. einer Strategie oder eines Konzeptes haben. In der jüngeren Vergangenheit waren dies beispielhaft:

- » Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Euregionalen Mobilitätsplanes der Euregio Rhein-Waal
- » Arbeitskreis Freizeitmobilität beim Regionalverband Ruhr zur Erarbeitung eines Regionalen Freizeitmobilitätskonzeptes
- » Lenkungskreis zum Mobilitätskonzept der Stadt Xanten

Auf Kreisebene organisiert die Kreisverwaltung den quartalsmäßig stattfindenden „Koordinierungskreis Mobilität“ (KoMo) mit den kreisangehörigen Kommunen. Dieser bietet neben einer Plattform zum Austausch über aktuelle Themen, Fragestellungen und Herausforderungen, die Möglichkeiten zur kollegialen Unterstützung und zur Koordinierung gemeinsamer Maßnahmen und Projekte. Über den Koordinierungskreis Mobilität wird regelmäßig zusammenfassend im Ausschuss für Mobilität und Verkehr berichtet. Anlassbezogen werden weitere externe Agierende, z.B. das Zukunftsnetz Mobilität oder Verkehrsunternehmen eingeladen sowie Sondersitzungen zu einzelnen Themen durchgeführt, z.B. schulisches Mobilitätsmanagement.

1.3.2 Ausblick

Neben der Fortsetzung der aktiven und konstruktiven Mitarbeit in den o.g. Arbeitskreisen soll im Rahmen des Mobilitätsmanagements der interne Austausch und Informationsfluss gestärkt und optimiert werden.

1.4 Mobilitätskonzept des Kreises Wesel

Mobilitätsmanagement

1.4.1 Hintergrund/Umsetzung

Im Juni 2020 hat der Kreistag das Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel beschlossen. Das Konzept wurde vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan aus Kamp-Lintfort erstellt und steht unter dem Leitmotiv „MOBIL IM KREIS WESEL - Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.“

Neue Antriebstechniken, technische Entwicklungen zur Steuerung von Verkehrsabläufen und ein verändertes Klimabewusstsein der Menschen führen allerorten zu einem tiefgreifenden Wandel der Mobilität. Dies hat der Kreis Wesel frühzeitig erkannt und ein Konzept für eine zukunftsorientierte, nachhaltige, attraktive und umweltfreundliche Mobilität entwickeln lassen.

Begleitet durch eine Lenkungsgruppe aus Verwaltung und Politik wurde das Mobilitätskonzept in enger Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und Verkehrsunternehmen erarbeitet. Insbesondere die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger sowie die Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen waren ein wichtiges Anliegen. Rund 1.300 Personen, die im Kreis Wesel wohnen und/oder arbeiten, haben sich mit Vorschlägen zur Verbesserung der Mobilität an einer Online-Befragung beteiligt. Die Städte und Gemeinden wurden im Rahmen von zwei Beteiligungsrunden eingebunden.

Das Ergebnis ist ein Mobilitätskonzept, das Schwerpunkte und Maßnahmen aufzeigt, mit denen der Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr gesteigert und der Kfz-Verkehr verringert werden kann. Geplant wurde ein System schneller Radwegeverbindungen zwischen den Kommunen und der Aufbau eines kreisweiten Netzes von Mobilstationen, um den Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Auch wurde ein System zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere abends und an den Wochenenden, entwickelt. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Förderung aktueller Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung. Langfristig soll damit das Verkehrsmittel-Wahlverhalten für die täglichen Wege positiv beeinflusst werden.

Die Umsetzung nimmt der Kreis Wesel Hand in Hand mit seinen Kommunen vor. Die Städte und Gemeinden werden beispielsweise bei der Einrichtung von Mobilstationen unterstützt, insbesondere auch beim Beantragen von Fördermitteln. Die Einrichtung des Koordinierungskreis Mobilität ist ebenfalls eine Maßnahme aus dem Mobilitätskonzept.

1.4.2 Ausblick

Die Schwerpunkte sind regelmäßig Gegenstand des Austausches im Koordinierungskreis Mobilität und werden teilweise in die anstehende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (Themen Mobilstationen, Fahrradverleihsystem, On-Demand) einfließen. Darüber hinaus werden die weiteren Themen und Maßnahmenvorschläge im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten angegangen.

1.5 Ausschuss für Mobilität und Verkehr

Mobilitätsmanagement

1.5.1 Hintergrund/Umsetzung

Im Nachgang zur Kommunalwahl 2020 hat der Kreistag den Fachausschuss für Mobilität und Verkehr eingerichtet und damit seinem Anliegen Rechnung getragen, die Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel verstärkt in den Fokus der politischen Arbeit zu rücken. Der Ausschuss berät zu Angelegenheiten des Straßenverkehrs und des ÖPNV, so auch im Hinblick auf strategische Ziele und die Verkehrswende, und bereitet Entscheidungen des Kreisausschusses und Kreistages vor.

1.5.2 Ausblick

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr tagt viermal im Jahr und stellt die Weichen für die Zukunft des ÖPNV und die Mobilitätswende im Kreis Wesel.



© Michele Ursi - stock.adobe.com

2 Öffentlichkeitsarbeit

2.1 Teilnahme am „Stadtradeln“

Fachstelle Europa und nachhaltige Kreisentwicklung



2.1.1 Hintergrund/Umsetzung

Die gemeinsame Teilnahme am Stadtradeln auf Kreisebene und ein Konzept abgestimmter Aktionen wird auf Initiative des Klimabündnisses der Kommunen im Kreis Wesel durchgeführt. Beim Stadtradeln geht es darum, für einen Zeitraum von drei Wochen das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel mehr in den Fokus zu rücken und die gefahrenen Kilometer zu dokumentieren: In der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeit und im Urlaub. Der Kreis Wesel nimmt seit 2016 an dieser Aktion teil. Seit 2019 beteiligen sich alle 13 Kommunen und seit 2020 radeln alle Kommunen und der Kreis Wesel gleichzeitig im Aktionszeitraum, um möglichst viele Fahrradkilometer zu sammeln. Im Jahr 2022 erreichte der Kreis Wesel den zehnten Platz im Ranking deutschlandweit.

Weitere Informationen finden Sie im Themenbericht „Klimaschutzarbeit im Verbund“.

2.1.2 Ausblick

Auch in den nächsten Jahren wird der Kreis Wesel mit den kreisangehörigen Kommunen am Stadtradeln teilnehmen.

2.2 Aktion „Stadt Land zu Fuß“

Fachstelle Europa und nachhaltige Kreisentwicklung

2.2.1 Hintergrund/Umsetzung

Im Zeitraum vom 1. November bis zum 21. November 2022 fand erstmalig die Bewegungsaktion „Stadt Land zu Fuß“ statt. Ziel ist es, auch in der kalten Jahreszeit etwas für das Immunsystem und die Gesundheit zu tun. Auch der Kreis Wesel war als erster Landkreis in NRW mit dabei. Bei der dem „Stadtradeln“ ähnelnden Aktion sammeln Teilnehmende zu Fuß Kilometer. Am Ende gewinnt der Landkreis oder die kreisfreie Stadt mit den meisten gelaufenen Kilometern im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Aus dem Kreis Wesel haben sich 692 Personen angemeldet. 525 davon sind tatsächlich gelaufen und haben ihre Kilometer dokumentiert. Insgesamt wurden im Kreis Wesel 46.261,93 Kilometer gelaufen, das sind 88,12 Kilometer pro Teilnehmendem.



Urkundenübergabe Aktion „Stadt Land zu Fuß“

Damit landet der Kreis Wesel auf der Liste aller Teilnehmenden auf Platz 6. Der Kreis Wesel weist allerdings die höchste aktive Teilnehmerzahl auf und hat insgesamt die meisten Kilometer gelaufen.

Weitere Informationen finden Sie im Themenbericht „Klimaschutzarbeit im Verbund“.

2.2.2 Ausblick

Im nächsten Jahr wird der Kreis Wesel erneut an der Aktion teilnehmen.

2.3 Öffentlichkeitsarbeit für Fahrrad- und Wandertourismus

EntwicklungsAgentur Wirtschaft und
Fachstelle Europa und nachhaltige Kreisentwicklung

2.3.1 Hintergrund/Umsetzung

Der Kreis Wesel hat die beiden Broschüren „Radfahren am Niederrhein“ und „Wandern am Niederrhein“ veröffentlicht, welche Rad- und Wanderrouten durch den Kreis Wesel aufzeigen. Radfahrende und Wandernde können sich auf abwechslungsreiche Landschaften und kulturelle Sehenswürdigkeiten freuen.

Der Kreis Wesel ist mit den Kommunen Dinslaken, Hamminkeln, Hünxe, Schermbeck und Wesel Mitglied im Naturpark Hohe Mark. Gemeinsam unterstützen sie den für das Marketing des Naturparks zuständigen Förderverein bei der Entwicklung naturverträglicher touristischer Angebote.

Außerdem lädt der Niederrhein jeden ersten Sonntag im Juli unter einem bestimmten Motto zum Niederrheinischen Radwandertag ein. Auch in diesem Jahr sind wieder alle 13 kreisangehörigen Kommunen mit dabei. Der Radwandertag steht unter dem Motto: „Zeitreise – 30 Jahre Niederrheinischer Radwandertag“. Es werden ca. 15 unterschiedliche Radrouten durch den Kreis Wesel und über die Kreisgrenzen hinaus in benachbarte Orte führen. Verschiedene Unterhaltungsprogramme und Infostände warten an diesem Tag von 10 bis 17 Uhr auf die Radelnden.

Der Kreis Wesel beteiligt sich seit über 12 Jahren an dem Projekt „Römer-Lippe-Route“ (RLR). Ziel der Marketingkooperation ist es, gemeinsam mit der Tourismus GmbH (RTG) und den Kooperationspartnern, die touristische Radroute zu vermarkten. Bisherige Evaluationen haben gezeigt, dass der Bekanntheitsgrad der RLR seit Markteinführung stark gestiegen ist. Die Römer-Lippe-Route verbindet entlang der Lippe fünf Regionen in Nordrhein-Westfalen: den Teutoburger Wald, die Hellweg Region, das Münsterland, die Metropole Ruhr und den Niederrhein. Die jährlichen Kosten der Projektbeteiligung für den Kreis Wesel belaufen sich auf 4.785 Euro.

Darüber hinaus beteiligt sich der Kreis Wesel am Arbeitskreis Marketing „rad revier ruhr“ der Tourismus GmbH. Ziel der Marketingkooperation ist u.a. die Vermarktung unseres Knotenpunktsystems über die Kreisgrenze hinaus (RVR Gebiet). U.a. sind die gemeinsame „RevierRouten“ sowie ein digitaler Radroutenplaner als Ergebnisse der Kooperation entstanden.

Die „3-Flüsse-Route“ führt auf insgesamt 163 km durch die LEADER Region Lippe-Issel-Niederrhein und verbindet die sieben Kommunen Hamminkeln, Hünxe, Raesfeld, Rees,

Schermbeck, Voerde und Wesel. Die LEADER Kommunen haben die Radroute als freizeittouristisches Projekt fördern lassen und mit Niederrhein Tourismus buchbare Pauschalen entwickelt.

Unter dem Titel „Nachhaltigkeit liegt auf dem Weg“ wurde eine rund 63 Kilometer lange Radrundtour durch Wesel und Hamminkeln zu Zielen der Nachhaltigkeit entwickelt. An ausgewählten Orten regt sie zu einer erlebnisorientierten Auseinandersetzung mit den globalen Nachhaltigkeitszielen an.

Weitere Informationen finden Sie im Themenbericht „Klimaschutzarbeit im Verbund“.



2.3.2 Ausblick

Die Limesradroute wird derzeit geplant. Abstimmungsgespräche mit den teilnehmenden Kommunen haben stattgefunden. Die Koordinierung erfolgt durch den Landschaftsverband Rheinland (LVR). Weitere neue Routen sind in der letzten Zeit mit der Oranieroute und der Hanseroute entstanden.

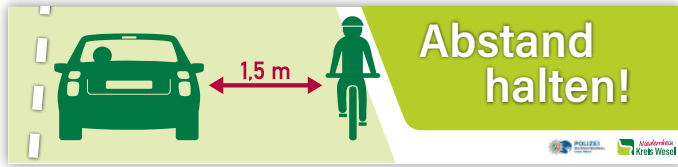
2.4 Aktion „Abstand halten“

Mobilitätsmanagement

2.4.1 Hintergrund/Umsetzung

Die Aktion „Abstand halten!“ ist eine gemeinsame Aktion des Kreises Wesel mit den kreisangehörigen Kommunen zur Bewusstseinsbildung zum Thema „Abstandsregelungen beim Überholen von Radfahrenden gem. StVO“. Sie geht auf einen Vorschlag der Stadt Kamp-Lintfort im Koordinierungskreis Mobilität zurück. Die Idee besteht darin, mit eindeutigen Plakaten und Bannern an bekannten Gefahren- und Problemstellen auf die einzuhaltenen Abstände von 1,5 m (innerorts) beziehungsweise 2 m (außerorts) zu Radfahrenden hinzuweisen. Der Kreis Wesel hat den kreisangehörigen Kommunen für die Anschaffung der Plakate und Banner ein Budget zur Verfügung gestellt und nimmt eine gesammelte Bestellung vor. Die Kommunen platzieren diese dann an den vorgesehenen Stellen.

Der Auftakt der Aktion soll –zeitgleich mit dem Stadtradeln in der zweiten Maiwoche 2023 stattfinden. Außerdem führt die Kreispolizei in dieser Zeit Kontrollen zu den Abstandsregelungen an den von den Kommunen identifizierten Problemstellen durch. Dabei soll es nicht um das Verteilen von Verwarngeldern gehen, sondern um die Sensibilisierung der



Autofahrenden. Zudem wird die Abteilung Verkehrsunfallprävention/Opferschutz der Kreispolizei Wesel am 08.05.2023 und am 11.05.2023 Beratungsstände zur Sicherheit von Radfahrenden aufbauen.

Im Sommer soll die Aktion dann regelmäßig über Social Media bespielt werden. Das Ende der Kampagne soll in den Zeitraum der Europäische Mobilitätswoche (16. bis 22. September 2023) fallen. Dort sind dann erneut ein Pressetermin, Kontrollen und Beratungsstände geplant.

2.4.2 Ausblick

Die Aktion soll gegebenenfalls im nächsten Jahr wiederholt werden.

2.5 Europäische Mobilitätswoche 2023

Mobilitätsmanagement

2.5.1 Hintergrund/Umsetzung

Die Kreisverwaltung Wesel plant, gemeinsam mit den interessierten kreisangehörigen Kommunen erstmalig an der Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2023 teilzunehmen. Die EMW findet jährlich vom 16. September bis zum 22. September statt. Sie ist seit 2002 eine Kampagne der Europäischen Kommission. Ziel ist es, der Öffentlichkeit zugunsten der Lebensqualität in ihrer Heimat eine neue Perspektive zu ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten zu eröffnen. Die EMW steht dauerhaft unter dem Motto „Mix and move! – klimafreundlich mobil“. Darüber hinaus gibt es jedes Jahr ein anderes Leitthema. In diesem Jahr steht die EMW unter dem Thema „Save energy“. Am 22. September findet jeweils der Autofreie Tag statt, bei dem die teilnehmenden Kommunen sich freiwillig einbringen können.

Sowohl der Kreis Wesel als auch die interessierten kreisangehörigen Kommunen nehmen erstmalig an der EMW teil und werden gemeinsam ein Programm für die ganze Woche erstellen.

Der Kreis übernimmt eine koordinierende Rolle im Rahmen der Kommunikation und erstellt das Programm.



2.5.2 Ausblick

Die Teilnahme an der EMW soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden und aufbauend auf den in diesem Jahr gewonnenen ersten Erfahrungen intensiviert werden.

2.6 Mobilitätskonferenz 2023

Mobilitätsmanagement

2.6.1 Hintergrund/Umsetzung

Die im Juni 2023 erstmalig stattfindende Mobilitätskonferenz des Kreises Wesel hat zum Ziel, die für den Kreis Wesel relevanten Stakeholder und Agierenden aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft in einem konstruktiven und offenen Kontext zusammenzubringen. Mit dem Fokus auf personenbezogener Mobilität stehen die Themen Radverkehr, Vernetzte Mobilität, On-Demand und die Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum im Mittelpunkt. Die Veranstaltung findet ganztägig in Kamp-Lintfort statt und steht unter dem Motto „Mobilität im Spannungsfeld zwischen Metropole und ländlicher Raum“.

2.6.2 Ausblick

Die Austauschformate der Veranstaltung sollen ergebnisorientiert am Ende des Tages dem Kreis Wesel und allen Verantwortlichen klare Botschaften in Bezug auf anzugehende nächste Schritte auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität bringen. Über eine mögliche Fortsetzung des Formates wird im Nachgang der Veranstaltung entschieden.

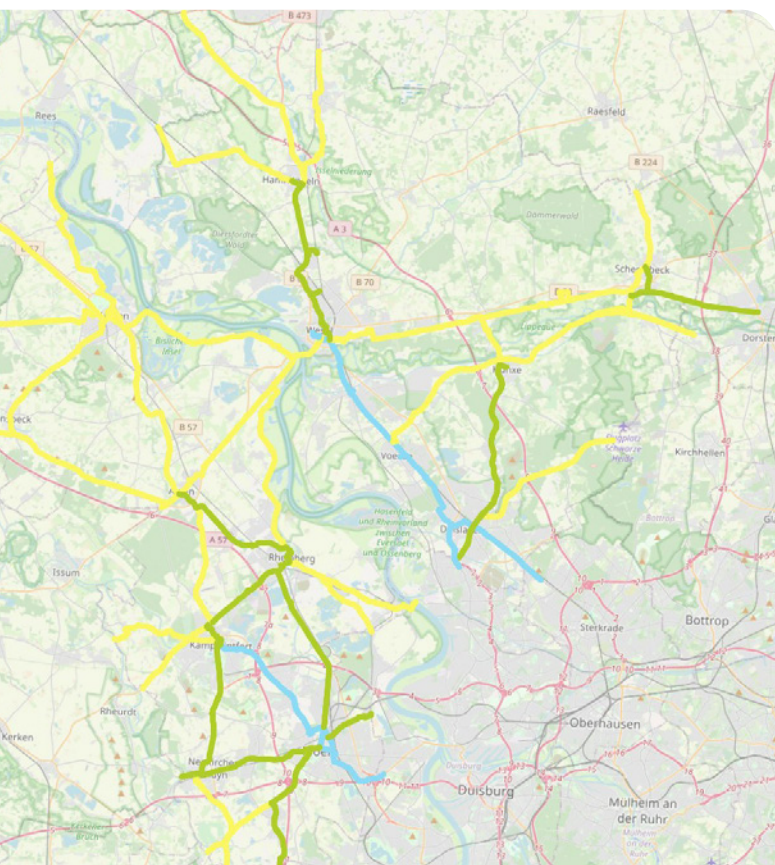
3 Förderung Radverkehr

3.1 Ausbau regionales Alltagsradverkehrsnetz

Mobilitätsmanagement

3.1.1 Hintergrund/Umsetzung

Der Ausbau des regionalen Radwegenetzes ist ein starkes Anliegen von Politik und Verwaltung. Konzeptionell stützt es sich auf die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes und des parallel erarbeiteten Konzeptes zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes des Regionalverband Ruhr (RVR). Dieser hat unter großer Beteiligung von Kreisen und Kommunen einen verbandsweiten Bedarfsplan für den Ausbau der regionalen Radinfrastruktur entwickelt, der mittlerweile auch als Blaupause für ähnliche konzeptionelle Planungen auf Landesebene dient.



Übersicht Radverkehrsnetz: Gelb = Regionale Radverbindungen, Grün = Regionale Radhauptverbindungen, Blau = Regionale Radschnellverbindungen

Der Kreis und die kreisangehörigen Kommunen haben sich diesen Plan zu eigen gemacht und beziehen die darin vorgedachten Verbindungen in ihre eigenen Planungen und Bauprogramme ein.

Der Fokus liegt dabei dem Namen entsprechend auf dem regionalen Netz, also Wegen, welche die Kommunen untereinander möglichst direkt und schnell verbinden. Methodisch wird zwischen drei Ausbaustandards (Radverbindungen, Radhauptverbindungen und Radschnellverbindungen) unterschieden, die sich an den potentiellen Nutzendenzahlen orientieren.

Anteile nach Baulastträger und Kategorie

IN KILOMETERN UND PROZENT

Baulastträger	Radverbindung	Radhauptverbindung	Radschnellverbindung	Insgesamt
Kreis Wesel	14,0 km 6,3%	8,2 km 10,2%	1,1 km 3,0%	23,3 km 6,8%
Straßen.NRW	107,4 km 48,0%	41,4 km 51,3%	11,0 km 29,7%	159,8 km 46,8%
Dritte (Kommunen, RVR, etc.)	102,2 km 45,7%	31,1 km 38,5%	24,9 km 67,3%	158,2 km 46,4%
Insgesamt	223,6 km	80,7 km	37,0 km	341,3 km

Übersicht Baulastträger

Mit rund 23 Kilometern liegt der Anteil der Strecken in Baulast des Kreises Wesel bei nur 6,8%. Die dort notwendigen Maßnahmen zur Erreichung des vorgesehenen Ausbaustandards sind in das Verkehrswegebauprogramm eingeflossen. Der größte Anteil des regionalen Radwegenetzes im Kreis Wesel liegt in der Baulast von Straßen.NRW, also an Landes- und Bundesstraßen. Dort wird die Konzeption des RVR derzeit noch nicht als konkrete Planungsgrundlage eingesetzt, sodass auch eine entsprechende Umsetzung derzeit noch nicht erfolgt. Abhilfe ist durch die im Rahmen des Aktionsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz angekündigte Erarbeitung eines Landesvorrangnetzes und eines Bedarfsplans für Radschnellverbindungen zu erhoffen. Erschwert wird das Vorankommen jedoch auch durch die beschränkten Planungs- und Baukapazitäten, für die keine schnellen Lösungen zu erwarten sind. Ebenso ist anzuerkennen, dass die Planung und der Bau von linienhafter Infrastruktur langwierig ist, da Eigentumsfragen und Auswirkungen mit jedem Meter neu zu betrachten und zu lösen sind.

3.1.2 Ausblick

Neben der Planung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen an Kreisstraßen im Rahmen des Verkehrswegebauprogrammes in den kommenden Jahren, wird die Kreisverwaltung weiterhin daran arbeiten, dass auch an Landes- und Bundesstraßen Maßnahmen vorangebracht werden. Dazu wird der Dialog mit Straßen.NRW fortgesetzt. Darüber hinaus wird der Kreis sich in Zusammenarbeit mit den Kommunen in die anstehenden landesweiten konzeptionellen Planungsprozesse einbringen und die hiesigen Interessen vertreten. Für Ende 2023 und im folgenden Jahr steht weiter die Fortschreibung des Konzeptes für das regionale Radwegenetz auf Ebene des Regionalverband Ruhr an. Auch hier wird der Kreis sich zusammen mit den kreisangehörigen Kommune aktiv einbringen.

3.2 Machbarkeitsstudien Radschnellverbindungen

Mobilitätsmanagement

3.2.1 Hintergrund/Umsetzung

Der Kreistag hat die Kreisverwaltung beauftragt, die Umsetzbarkeit einer linksrheinischen Radschnellverbindung von Kamp-Lintfort nach Moers (und weiter nach Duisburg) und einer rechtsrheinischen Radschnellverbindung von Wesel über Voerde nach Dinslaken (mit Anknüpfungen nach Duisburg und Oberhausen) im Rahmen von zwei Machbarkeitsstudien zu prüfen. Ansinnen der Kreisverwaltung und der kommunalen Beteiligten ist es, die Machbarkeitsstudien so erarbeiten zu lassen, dass sie als Basis für die weiteren Verfahren bei den zuständigen Landesbehörden dienen können, die schlussendlich die Errichtung einer Radschnellverbindung im Sinne einer Landesstraße (§ 3 Abs. 1 StrWG NRW) zum Ziel haben. Die Kosten für die Machbarkeitsstudien teilen sich der Kreis und die beteiligten Kommunen in gleichem Maße.

Der Auftrag für die linksrheinische Studie wurde Anfang 2021 durch den Kreis in Kooperation mit den Städten Moers und Kamp-Lintfort vergeben. Im Rahmen der Arbeitsteilung hat der Kreis die organisatorischen, administrativen Aufgaben übernommen, während die Kommunen den Erarbeitungsprozess fachlich/inhaltlich begleitet haben. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes liegt der Abschlussbericht für die linksrheinische Machbarkeitsstudie im Entwurf den Beteiligten vor. Das Ergebnis sind mehrere Trassenvarianten mit einem deutlich positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis. Nach Rückkopplung und Korrektur des Entwurfes wird der Endbericht veröffentlicht und den Fachausschüssen vorgestellt.

Die Machbarkeitsstudie für die rechtsrheinische Machbarkeitsstudie wurde Anfang März 2023 durch den Kreis Wesel ausgeschrieben. Bei einer erfolgreichen Vergabe ist mit dem Beginn der Bearbeitung im Sommer 2023 zu rechnen. Ergebnisse sind frühestens Ende 2024 zu erwarten.

Radschnellweg in Mülheim - © Gerhard - stock.adobe.com



3.2.2 Ausblick

Abhängig von den formalen Verfahrensvorgaben strebt der Kreis die Beantragung der untersuchten linksrheinischen Radschnellverbindung zusammen mit Kommunen oder durch die Kommunen bei der zuständigen Regionalniederlassung von Straßen.NRW an. Voraussichtlich kann dies noch in 2023 erfolgen. Für die rechtsrheinische Untersuchung übernimmt die Kreisverwaltung wieder die administrativen und organisatorischen Aufgaben und begleitet den Erarbeitungsprozess in den kommenden Jahren.

3.3 Verkehrswegebauprogramm 2022 – 2032

Straßenwesen und Bauhof

3.3.1 Hintergrund/Umsetzung

Von den 181 km Kreisstraßen in der Baulast des Kreises Wesel sind rund 160 km mit Radwegen ausgestattet. Außerhalb der Ortsdurchfahrten sind dies zumeist einseitige Zweirichtungs-Radwege. In den Ortsdurchfahrten, bei denen die Benutzungspflicht der Radwege für Radfahrende noch nicht aufgehoben ist, handelt es sich zumeist um beidseitige Einrichtungs-Radwege. Auf einer Länge von 20 km ist an Kreisstraßen auf freier Strecke kein Radweg vorhanden.

Zur Bestanderhaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit werden jedes Jahr Sanierungsmaßnahmen an Fahrbahnen, Radwegen und Bauwerken durchgeführt.

Daneben werden auch punktuelle Veränderungen, wie z.B. der Bau von Querungshilfen und die Markierung von Schutzstreifen realisiert. Zuletzt wurde an der K07 Bislicher Straße in Wesel eine Querungshilfe für Radfahrende errichtet.

Große Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Neubaumaßnahmen von Radwegen sind im Verkehrswegebauprogramm 2022 – 2032 enthalten, das im Jahr 2021 durch den Kreistag beschlossen wurde. Ziel des Programms ist die Stärkung des Radverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Neben Maßnahmen, die aus den Kommunen gemeldet wurden, enthält das Verkehrswegebauprogramm Maßnahmen, die sich aus dem Projekt „Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr“ des RVR ergeben. So beinhaltet das Programm neben dem Neubau von Radwegen auch die Verbreiterung von vorhandenen Radwegen im Sinne des Konzeptes zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes des RVR und den Bau von Querungshilfen. Aufgrund der teils langen Planungsphase einzelner Maßnahmen ist das Programm so angelegt, dass es auch über den Programmzeitraum von zehn Jahren hinausgehen kann.

3.3.2 Ausblick

Die im Verkehrswegebauprogramm aufgeführten Maßnahmen werden ihrer Priorität entsprechend umgesetzt. Gegebenenfalls geht das Programm auch über 2032 hinaus, da es mit langen Planungs- und Bauprozessen verbunden ist.

3.4 Knotenpunktsystem

EntwicklungsAgentur Wirtschaft

3.4.1 Hintergrund/Umsetzung

Mit Zuwendungsbescheid vom 22.12.2016 wurde der Antrag zur Durchführung und Installation eines radtouristischen Knotenpunktsystems im Kreis Wesel gewährt. Gegenstand des Projektes ist insbesondere das Knotenpunktsystem nach niederländisch / belgischem Vorbild für den Kreis Wesel zu installieren. Dieses Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit dem RVR geplant und durchgeführt.

Das Knotenpunktsystem im Kreis Wesel ermöglicht auf über 570 km Radwegen eine hohe Flexibilität und erleichtert die Routenplanung und Orientierung der Radtouristen durch einfache Beschilderung nach Zahlen. Hierzu gehören insgesamt 132 Knotenpunkte mit Infotafeln im gesamten Kreisgebiet. Diese setzen sich zusammen aus 27 Knotenpunktstandorten des RVR und 105 Knotenpunkten der kreisangehörigen Kommunen. Im Juni 2022 ist bereits die 5. Auflage der Knotenpunkt-Übersichtskarte erschienen. Das Projekt wird durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

3.4.2 Ausblick

Das Netz soll in 2023 weiter ausgebaut werden. Nach einer ersten gemeinsamen Planung mit den Kommunen soll es 42 neue Knotenpunkte und 195 km neues Knotenpunktnetz geben. Ein Büro zur Umsetzung ist mittlerweile beauftragt worden. Die Ausweitung befindet sich somit in der Überprüfung und Realisierung der Planung.



Übersicht Radverkehrsnetz

3.5 Vernetzte Mobilität / Mobilstationen

Mobilitätsmanagement

3.5.1 Hintergrund/Umsetzung

Das bereits im Juni 2020 beschlossene Mobilitätskonzept des Kreis Wesel ergänzt den Nahverkehrsplan 2017 und wird in dessen Fortschreibung Berücksichtigung finden. Es beinhaltet unter anderem den Aufbau eines kreisweiten Netzes von Mobilstationen, um den Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern, und benennt mit den kreisangehörigen Kommunen abgestimmte konkrete Standorte.

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein der Verkehrsplanung mit dem Ziel, das zunehmend multimodale Verkehrsverhalten der Menschen zu unterstützen. Sie fördern die Vernetzung von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten, indem den Menschen an einem zentralen Ort, meist an Bushaltestellen und an Bahnhöfen, verschiedene Verkehrsmittel zusätzlich zum ÖPNV angeboten werden. Je nach Bedeutung des Standortes können an einer Mobilstation Abstellanlagen für (E-)Fahrräder und (E-)Autos sowie Angebote für Fahrradverleih, Car-Sharing und weitere Ausstattungselemente als Ergänzung zum ÖPNV installiert werden.



Prinzip-Darstellung zur Funktionalität einer Mobilstation, Quelle: NVR

„Nichtverkehrliche“ Nutzungen, z.B. Kiosk, Imbiss, Paketstation, Geldautomat, Café, sind sinnvolle Ergänzungen. Jede Erhöhung der Frequenz am Standort dient dem ÖPNV und den sonstigen Mobilitätsangeboten als Werbung. Zudem verbessert die intensive Nutzung einer Mobilstation auch das subjektive Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt.



Beispielhafte Darstellung Mobilstation ohne Schienenanschluss,
Quelle: NVR

Die kreisangehörigen Kommunen, die die Maßnahmen als zuständige Straßenbaulastträger umsetzen, können beim VRR und beim Land NRW Fördermittel für den Ausbau von Mobilstationen beantragen. Über die Fördermöglichkeiten wurden sie im Koordinierungskreis Mobilität ausführlich informiert. Erste Mobilstationen wurden bereits errichtet, zuletzt zum Beispiel an der Haltestelle „Marktstraße“ im Weseler Ortsteil Büderich.

3.5.2 Ausblick

Beginnend in 2023 wird die Kreisverwaltung einen jährlichen Fortschrittsbericht bei der Umsetzung der Mobilstationen im Kreis Wesel erarbeiten. Der erste Bericht wird dem Ausschuss für Mobilität und Verkehr im 2. Sitzungszug 2023 vorgelegt. Diese Berichte werden in den kommenden Jahren die Fortschritte der Kommunen bei der Umsetzung sichtbar machen.

3.6 Bikesharing

Mobilitätsmanagement

3.6.1 Hintergrund/Umsetzung

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem stellt einen Eckpfeiler für die Umsetzung von Mobilstationen und die Ermöglichung von Multimodalität dar. Da sich Wegekettensysteme häufig über Gemeindegrenzen hinweg erstrecken, machen lokale Lösungen wenig Sinn, vielmehr braucht es ein kreisweites System, das bestenfalls mit den angrenzenden Systemen kompatibel ist.

Ein öffentliches stationsbasiertes Fahrradverleihsystem ermöglicht an fest definierten Standorten im öffentlichen Raum (= Stationen) rund um die Uhr und sieben Tage die Woche („24/7“) die Ausleihe von öffentlich zugänglichen Fahrrädern.

Die Ausleihe ist per App, Telefon oder ggfs. über stationäre Buchungsterminals möglich. Eine Rückgabe der Räder ist i.d.R. an allen anderen Stationen des Systems kreisweit möglich (Sonderregelungen für spezielle Räder ausgeschlossen). Die Ausleihe ist auf eine kurze Ausleihzeit ausgelegt, was sich in der Abrechnung in einem kurzen Takt von 15 oder 30 Minuten widerspiegelt. Eine Tagesleihe ist theoretisch möglich, aber nicht im Sinne des Systems. Neben regulären, muskelbetriebenen Rädern sind E-Bikes (insbesondere für längere Strecken) und (E-)Lastenräder für den Waren- und Personentransport möglich. Ergänzend könnte ein sogenannter „Übernacht-Tarif“ angeboten werden, der die Ausleihe über Nacht und die Mitnahme des Rades mit nach Hause gegenüber dem Tageshöchstpreis vergünstigt ermöglicht. Somit kann das Mobilitätsangebot nach Betriebschluss des Busverkehrs erhöht werden. Bereitstellung, Wartung, Reparatur und Re-Lokalisation der Räder an die Stationen werden durch eine zu beauftragende Betreiberfirma übernommen.

Die Kreisverwaltung befindet sich derzeit in einem intensiven Abstimmungsprozess mit den kreisangehörigen Kommunen über ein mögliches gefördertes 3-jähriges Modellprojekt für ein kreisweites stationsbasiertes Fahrradverleihsystem. Nachdem zunächst auf fachlicher Ebene im Koordinierungskreis Mobilität die Möglichkeiten eines solchen Systems eruiert wurden, hat die Kreispolitik der Kreisverwaltung Ende 2022 den Auftrag gegeben, in den kommunalen Fachausschüssen die Möglichkeiten eines Modellprojektes vorzustellen und zu diskutieren. Der Kreis würde in diesem Modellprojekt die Rolle des Koordinators und Auftraggebers übernehmen und somit auch den Förderantrag stellen. Das Angebot sieht vor, dass sich Kreis und Kommunen die nach einer Förderung übrigbleibenden Kosten je zur Hälfte teilen.

3.6.2 Ausblick

Die Kreisverwaltung wird die Vorstellung des Projektes in den Fachausschüssen der Kommunen vornehmen. Das Angebot zur Vorstellung ist verbunden mit der Bitte, eine kommunale Absichtserklärung über das Interesse an einem gemeinsamen Modellprojekt abzugeben. Sobald hier ein eindeutiges Stimmungsbild vorliegt, wird die Kreisverwaltung dem Ausschuss für Mobilität und Verkehr berichten und -wenn gewünscht- gemeinsam mit den Kommunen eine verbindliche Projektbeschreibung erarbeiten, die als Grundlage für die Förderantragstellung und die notwendigen Beschlüsse dient. Abhängig von den Fördermodalitäten ist ein Start des Modellprojektes zum 1.1.2024, wahrscheinlicher zum 1.1.2025, möglich.

Vorbehaltlich der Beschlussfassung über das oben beschriebene Modellprojekt für ein mobilstationsbasiertes Fahrradverleihsystem würde der Kreis Wesel den kreisangehörigen Kommunen weiter eine wichtige Unterstützung bei der Realisierung von Mobilstationen anbieten.



3.7.1 Hintergrund/Umsetzung

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 16.12.2021 beschlossen, die Mitgliedschaft in der AGFS NRW zu beantragen und die Voraussetzungen für die Mitgliedschaft zu schaffen. Die Mitgliedschaft in der AGFS NRW bietet einen exklusiven Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW, ein Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch, Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität und eine Verbindung zwischen wichtigen Akteuren. Öffentlichkeitsarbeit wird dort zentral produziert und kann lokal eingesetzt werden. Das Aufnahmeverfahren sieht die Einreichung eines Antrages, eine Vorbereitung sowie eine Hauptbereisung vor. Der Antrag zu Aufnahme in die AGFS NRW wurde Ende Dezember 2022 gestellt. Die Vorbereitung findet Anfang Mai 2023 statt. Dort wird eine Kommission den Kreis Wesel bei einer Fahrrad- und einer Fußtour beurteilen sowie Verbesserungshinweise geben, die gegebenenfalls bei der Hauptbereisung umgesetzt worden sein müssen. Bei der Hauptbereisung wird dann endgültig über die Aufnahme entschieden.

3.7.2 Ausblick

Der Kreis Wesel bemüht sich in diesem Jahr weiterhin um die Aufnahme in die AGFS NRW. Nach Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft ist unter anderem die Durchführung einer Modal-Split Erhebung geplant, für die die AGFS Fördermittel zur Verfügung stellt. Bisher liegt eine solche Erhebung für den Kreis Wesel nicht vor.

3.8.1 Hintergrund/Umsetzung

Der Kreis Wesel strebt die Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ durch den ADFC an. Dazu müssen zunächst noch fahrradfreundliche Maßnahmen umgesetzt werden. Damit die Maßnahmen auch den Wünschen und dem Bedarf der Mitarbeitenden vor Ort entsprechen, wurde im Herbst 2022 eine verwaltungsinterne Umfrage durchgeführt, die ermittelt, welche Verkehrsmittel die Mitarbeitenden für den Arbeitsweg nutzen und welche Wünsche es in Bezug auf den Radverkehr gibt. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und daraufhin ein Maßnahmenkatalog vorgelegt. Der Verwaltungsvorstand hat die Prüfung der Umsetzung der in diesem Katalog genannten fahrradfreundlichen Maßnahmen beschlossen. In einem ersten Schritt werden für die realisierbaren Maßnahmen Umsetzungsvorschläge mit den zuständigen Stellen konkretisiert, einschließlich einer entsprechenden Kostenschätzung. Die danach dem Verwaltungsvorstand zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen sollen perspektivisch Grundlage für die Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ sein.

Seit August 2022 gibt es für tariflich Beschäftigte beim Kreis Wesel die Möglichkeit, ein Dienstfahrrad zu leasen. Die Leasingvereinbarung erfolgt in Form einer Entgeltumwandlung. In Zusammenarbeit mit dem Dienstleister Bike Mobility aus Cloppenburg wurden drei Termine für Informationsveranstaltungen für die Beschäftigten angeboten. Diese können einen Leasingvertrag über 36 Monate abschließen. Im Falle einer Elternzeit oder einer längerfristigen Erkrankung kann das Fahrrad bis zu einem Zeitraum von zwölf Monaten weiterhin genutzt werden.

Im Rahmen der angestrebten Zertifizierung der Kreisverwaltung Wesel als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ werden sieben neue Dienstpedelecs angeschafft, die die Mitarbeitenden für kürzere Dienstfahrten (bis zu 15 km) und in der Mittagspause nutzen können. Diese werden an den Standorten Kreishaus Wesel, Jülicher Straße und DZL Moers verfügbar sein.

3.8.2 Ausblick

Der Kreis Wesel strebt zunächst die Zertifizierung für den Standort Kreishaus Wesel und Jülicher Straße an. Ziel ist es allerdings, die Fahrradfreundlichkeit für die Mitarbeitenden an allen Standorten zu verbessern. Damit soll perspektivisch auch die Arbeitgebermarke „Kreis Wesel“ gestärkt werden.

4 ÖPNV im Kreis Wesel

4.1 Klimaneutraler ÖPNV und Finanzierung

ÖPNV



Busse auf dem Betriebshof, Quelle: NIAG

4.1.1 Hintergrund/Umsetzung

Durch die Corona-Pandemie war die Nachfrage im ÖPNV dramatisch eingebrochen. Angesichts der Änderungen in der Arbeitswelt, zum Beispiel durch vermehrtes Homeoffice und somit weniger Ticket-Abos, ist nicht abschätzbar, ob bzw. wann das alte Nachfrageniveau wieder erreicht werden kann. Gleichzeitig erfordert der Klimawandel ein grundsätzliches Umdenken im Hinblick auf die Mobilität.

Bereits im Dezember 2021 hat der Kreistag sein Zielbild beschlossen, die CO₂-Emissionen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 auf null zu senken und damit den Grundstein für einen klimaschonenden Nahverkehr gelegt. Auf dem Weg dahin sind bis 2025 25 % der CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Klima- und Umweltziele können nur mit technologischen Veränderungen durch neue Antriebstechniken und die Qualitätsziele können nur mit einem zuverlässigen, erweiterten und flexibleren Nahverkehrsangebot erreicht werden. Damit die Busverkehrsunternehmen die Verkehrsdienstleistungen langfristig CO₂-frei erbringen, unterstützt der Kreis Wesel sie finanziell bei der Erreichung dieses Zieles.

Vor diesem Hintergrund war die ÖPNV-Finanzierung grundlegend neu zu regeln. Dies ist mit dem Kreistagsbeschluss vom 16.12.2021 über die „Satzung des Kreises Wesel zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr“ und der damit verbundenen Einführung eines „Klimatickets“ erfolgt. Die Satzung wurde zwischenzeitlich konkretisiert, erweitert und fortgeschrieben. Sie ermöglicht eine transparente, diskriminierungsfreie und EU-beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen. Über das „Klimaticket“ erhalten die Busunternehmen einen Ausgleich für Verkehrsleistungen, die sie mit emissionsfreien Fahrzeugen erbringen.

4.1.2 Ausblick

Voraussichtlich Ende 2023/Anfang 2024 werden die ersten Batteriebusse der NIAG im Kreis Wesel eingesetzt. Ein Monitoring des Fortschrittes bei der Erreichung des Zielbildes wird als eigenständiges Ziel im Rahmen des Haushaltscontrollings der Kreisverwaltung vorgenommen.

4.2 Einführung von XBus-Linien

ÖPNV

4.2.1 Hintergrund/Umsetzung

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 wurde der kreisgrenzüberschreitende Regionalverkehr am Niederrhein deutlich gestärkt. Im Rahmen eines großen Maßnahmenprogramms des VRR hat der Kreis Wesel drei neue, attraktive Buslinien in seinem Gebiet eingerichtet:

- » X05 Wesel - Drevenack - Schermbeck - Dorsten
- » X27 Wesel - Xanten - Kalkar - Kleve
- » X28 Wesel - Xanten - Sonsbeck - Labbeck - Uedem - Goch

Zeitgleich erfolgte eine Anpassung der Bestandlinien in den entsprechenden Korridoren.



XBus-Linien 1. Stufe, Quelle: BVR Busverkehr Rheinland

Mit dem XBus-Konzept werden Orte ohne Schienenanschluss mit dem nächsten Bahnhof oder größeren Nachbarstädten verbunden sowie Lücken zwischen Städten geschlossen. Die regionalen, integrierten Schnellverbindungen zeichnen sich durch eine direkte Linienführung ohne größere Verschwenkungen aus, verkehren im einheitlichen 60 Minuten-Takt - auch am Wochenende - und sind konsequent mit dem Integralen Taktfahrplan NRW des Schienenpersonennahverkehrs (ITF NRW) sowie dem nachgelagerten regionalen ÖPNV verknüpft.

Durch die Überlagerung der Linien X27 und X28 ist auf dem Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Wesel und Xanten ein annähernder 30 Minuten-Takt entstanden, was eine außerordentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Region bedeutet.

Die Busse, derzeit noch Fahrzeuge aus dem Bestand der Unternehmen, sind an ihrem markanten, unternehmensneutralen Außendesign auf den ersten Blick zu erkennen. In einigen Monaten werden neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die mit ihrer Ausstattung den Ansprüchen der Fahrgäste an einen zeitgemäßen und hochwertigen regionalen Schnellverkehr gerechter werden, vergleichbar mit modernen Regionalverkehrsziügen. Neben bequemen Sitzen, gehören W-LAN und USB-Steckdosen zur zukünftigen Ausstattung.

Gefördert wird das Projekt mit 0,50 € je Neu-Kilometer vom Land NRW, die verbleibenden Kosten für die neuen XBus-Linien teilen sich die jeweiligen Aufgabenträger, d.h. hier die Kreise Wesel, Kleve und Recklinghausen.



XBus-Design, Quelle: BVR Busverkehr Rheinland

Die Umsetzung eines zweiten XBus-Bündels mit verbundweit 14 weiteren Linien ist bereits in der Planung. Folgende fünf dieser Linien würden wiederum das Nahverkehrsangebot im Kreis Wesel erweitern:

- » X30 Wesel – Rheinberg – Moers
- » X31 Kevelaer – Sonsbeck – Xanten (-Wesel)
- » X38 Moers – Duisburg-Hamborn – Oberhausen-Sterkrade
- » X02 Dinslaken – Hünxe – Schermbeck – Raesfeld – Borken
- » X41 Dinslaken – Oberhausen-Schmachtendorf - Bottrop

Die vom VRR beauftragte Verkehrssimulation hat ergeben, dass diese Linien großes Potenzial aufweisen. Der Fachplaner des Kreises Wesel teilt diese Einschätzung. Bereits Ende 2022 haben der VRR, die ÖPNV-Aufgabenträger und die Busverkehrsunternehmen Zielfahrpläne, konkrete Fahrwege und Haltestellenbedienungen abgestimmt.

4.2.2 Ausblick

Aktuell bemüht sich der VRR auch für diese Linien um eine Landesförderung. Im Anschluss an eine Förderzusage wären Entscheidungen zur Umsetzung und Finanzierung der Eigenanteile von den politischen Gremien aller beteiligten ÖPNV-Aufgabenträger erforderlich, so auch ein entsprechender Beschluss des Kreistages Wesel.

4.3 Umsetzung NVP 2017

ÖPNV

4.3.1 Hintergrund/Umsetzung

Da der VRR sich um ein überregionales Schnellbuskonzept (XBus-Konzept) bemüht, folgen die ExpressBus-Planungen einem gänzlich anderen verkehrlichen Ansatz, sind jedoch ebenfalls mit den bestehenden ÖPNV-Linien eng verzahnt.

Es wird keine durchgängige Taktstruktur über den gesamten Tag bzw. die ganze Woche aufgebaut, sondern es werden einzelne Expressfahrten im Korridor vorhandener Linien eingerichtet. Diese werden zu den Zeiten stärkster Nachfrage unter den Fahrgästen, die nicht dem Schülerverkehr zuzurechnen sind, durchgeführt. So werden die um diese Zeit vollen Stadt- und Regionalbusse wirkungsvoll entlastet, was tatsächlich auch die schnelle und komfortable Beförderung von Neukunden ermöglicht. Diese Leistungen werden individuell auf die jeweilige Situation zugeschnitten.

Mit dem Expressbus-Netz werden gleichzeitig auch dort, wo heute kein ÖPNV-Angebot vorliegt, mit Einzelfahrten in besonders attraktiven Zeitlagen vorhandene Bedienungslücken geschlossen.

Die Umsetzung des Expressbus-Netzes ist nach wie vor ein wichtiges Ziel und bietet viel Potential zur Erhöhung des Modal Split.



Quelle: DB AG

4.3.2 Ausblick

Unter Berücksichtigung der 1. Stufe und weiterer für den Kreis Wesel interessanter XBus-Linien aus dem VRR-Konzept sowie der Planungen aus der ÖPNV-Offensive des Kreises Kleve zu kreisgrenzüberschreitenden Schnellbuslinien konzipiert das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel und Pachan derzeit das Expressbusnetz für den Kreis Wesel. Detailplanungen mit ersten Kostenschätzungen werden im zweiten Sitzungszug 2023 vorgestellt.

4.4 Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Wesel

ÖPNV

4.4.1 Hintergrund/Umsetzung

Am 15.12.2022 hat der Kreistag beschlossen, den letztmalig 2017 überarbeiteten Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Wesel fortzuschreiben und sich dafür ausgesprochen, dass eine bedarfsorientierte Planung der Ausweitung und Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrsangebotes auf Basis des derzeitigen Angebotes erfolgen soll.

Hintergrund ist das Auslaufen der auf Basis des geltenden NVP 2017 von der Bezirksregierung Düsseldorf erteilten Liniengenehmigungen in den Jahren 2025 bis 2026, was eine Überprüfung des Angebotes ermöglicht. Die Bündelung der Linien im Kreis Wesel soll betrachtet und ggf. neu ausgerichtet werden, außerdem sind neue bzw. veränderte Linien zu berücksichtigen. Ferner wird ein Vorschlag zur Einbindung von Linien erwartet, die im Laufe der Umsetzung des Nahverkehrsplans neu konzipiert oder relevant verändert werden.

Daneben haben sich weitere Beschlüsse und Entwicklungen ergeben, die anlässlich der Fortschreibung zu berücksichtigen bzw. zu integrieren sind. Dies sind unter anderem der Kreistagsbeschluss, die Emissionen im ÖPNV bis 2030 auf null zu senken sowie der Beschluss über die Finanzierungsgrundlage in Form der „Satzung des Kreises Wesel zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr“. Die Folgen der Corona-Krise und des Ukrainekriegs wie auch die zum 01.05.2023 anstehende Einführung eines Deutschlandtickets als Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket erhöhen zudem den Druck zur Verbesserung der Quantität und Qualität des Nahverkehrsangebotes. Berücksichtigung finden sollen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes neben eigenen Planungen aus dem Mobilitätskonzept (Mobilstationen, Fahrradverleihsystem) auch bereits beschlossene oder weit fortgeschrittene Planungen kreisangehöriger Kommunen und benachbarter Aufgabenträger sowie überregionale Planungen und Vorgaben von VRR und RVR, soweit sie für den Kreis Wesel sinnvoll und umsetzbar sind.

Das künftige ÖPNV-Angebot muss im Nahverkehrsplan sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht konkret beschrieben werden. Die Qualitätsvorgaben sind insbesondere hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge, der Personale, der Pünktlichkeit sowie der Anschlusssicherheit zu konkretisieren und zu schärfen. Nicht zuletzt sind die Auswirkungen der zu entwickelnden Maßnahmen in Bezug auf die Reduktion klimaschädigender Emissionen, insbesondere von CO₂-Emissionen, aufzuzeigen.

4.4.2 Ausblick

Aus dem durchgeführten wettbewerblichen Verfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung Rödel und Pachan beauftragt. Als erster Arbeitsschritt wird ein konkreter unter Berücksichtigung des Sitzungsplans für die politischen Gremien im Kreis Wesel erwartet. Zeitintensive Bestandteile des Auftrages sind die Durchführung und Auswertung eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens sowie einer Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger. Die Beschlussfassung über den neuen Nahverkehrsplan ist für September/Oktober 2024 vorgesehen.

4.5 Barrierefreiheit im ÖPNV

ÖPNV

4.5.1 Hintergrund/Umsetzung

Um den ÖPNV für alle Menschen gleichermaßen nutzbar zu machen, gilt es Zugangshemmnisse zu vermeiden. Im geltenden NVP des Kreises Wesel spielt die Barrierefreiheit daher eine wichtige Rolle.

Ziel ist es, eine barrierefreie Wegekette von der Planung der Reise, über die Fahrt an sich bis hin zur Ankunft am Ziel zu schaffen. Dies beinhaltet die barrierefreie Informationsbereitstellung für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen und/oder kognitiven Einschränkungen, den stufenlosen Ein- und Ausstieg an beleuchteten Haltestellen bis hin zu einem ausreichenden Platzangebot und Informationen im Bus für Menschen mit Einschränkungen.

Barrierefreier Buseinstieg - © romaset - stock.adobe.com



Für die Fahrzeugausstattung und die Fahrgastinformation sind die Verkehrsunternehmen bzw. der VRR verantwortlich. Dem Kreis Wesel als ÖPNV-Aufgabenträger obliegt es insbesondere auf ein barrierefreies Bedienungsangebot hinzuwirken. Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV erfordert Investitionen in einem erheblichen Umfang. Vor diesem Hintergrund trifft der NVP des Kreises Wesel aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse Aussagen über zeitliche Vorgaben sowie erforderliche und mögliche Maßnahmen und benennt und begründet nachvollziehbar konkrete Ausnahmen vom Grundsatz der Barrierefreiheit.

Als „Visitenkarten“ für den ÖPNV kommt den Haltestellen eine besondere Bedeutung zu. Ihr barrierefreier Ausbau obliegt den zuständigen Straßenbaulasträgern, also in der Regel den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Der VRR gewährt Fördermittel für Haltestellenmaßnahmen, mit Hilfe derer die Kommunen im Kreis Wesel die Haltestellen sukzessive barrierefrei gestalten. Der aktuelle Ausbaustand wird über jährliche Abfragen überprüft.



Frau beim Ausstieg, Quelle: DB AG

Die im Kreis Wesel eingesetzten Linienbusse sind fast ausnahmslos niederflurig, senken sich zum Einstieg im vorderen Teil ab (Kneelingfunktion) und verfügen an der hinteren Tür über eine Klapprampe sowie über einen großzügigen Mehrzweckbereich zum Abstellen von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern. Auch die Bürgerbusse werden seit einigen Jahren mit einem Niederflurbereich sowie einer Klapprampe ausgestattet.

4.5.2 Ausblick

Im Jahr 2023 wird sich die Verwaltung weiterhin für einen barrierefreien und diskriminierungsfrei zugänglichen ÖPNV stark machen.

4.6 Bürgerbusse

ÖPNV

4.6.1 Hintergrund/Umsetzung

In zahlreichen kreisangehörigen Städten und Gemeinden in vergleichsweise dünn besiedelten ländlichen Räumen wurden Bürgerbusvereine gegründet. In enger Zusammenarbeit mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen sorgen hier ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer mit viel persönlichem Engagement für ein Mobilitätsangebot, wo der herkömmliche Linienverkehr mit den Gefäßgrößen überdimensioniert und zu teuer wäre. Die Bürgerbusse verbinden jedoch nicht nur die umliegenden Ortsteile mit dem Ortskern und sind gut mit dem übrigen Nahverkehrsangebot verknüpft, sondern schaffen auch überregionale Verbindungen. Sie erfüllen damit nicht nur die Ziele des Nahverkehrsplanes, sondern gehen durch ihre Vernetzungsfunktion zwischen den Kommunen sogar noch darüber hinaus.

Die Bürgerbusvereine werden daher vom Kreis Wesel nicht nur in planerischer Hinsicht, sondern auch finanziell bei der Beschaffung der Bürgerbusfahrzeuge unterstützt. So stockt der Kreis seit Jahren die Bürgerbusförderung des Landes für die Fahrzeugbeschaffung auf 100 % der anrechenbaren Kosten auf.

Im Kreis Wesel sind bereits, zum Teil seit vielen Jahren, Bürgerbusse unterwegs in Alpen, Alpen-Menzelen/Bönning-Rill, Hamminkeln (Loikum-Wertherbruch, Mehrhoog und Brünen), Hünxe, Rheinberg und Sonsbeck.

4.6.2 Ausblick

In 2023 beschafft die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG NIAG neue Fahrzeuge für die Bürgerbusvereine Sonsbeck und Brünen und einen zweiten Bus für den Bürgerbus Rheinberg, 2024 erhalten die Bürgerbusvereine Mehrhoog und Rheinberg neue Fahrzeuge – wiederum mit finanzieller Unterstützung durch den Kreis Wesel.



Bürgerbus mit Rampe, Quelle: NIAG

4.7 Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)

ÖPNV

4.7.1 Hintergrund/Umsetzung

Für den SPNV haben die Kreise Wesel und Kleve am 01.01.1996 den Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) gegründet und aufgrund der geänderten gesetzlichen Vorgaben mit Wirkung ab dem 01.01.2008 die gemeinsam mit dem VRR getragene VRR Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR) mit der Wahrnehmung der Aufgaben beauftragt. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV obliegt damit der VRR AöR.



Die Verbandsversammlung des NVN, mit je neun Mitgliedern aus den Kreisen Wesel und Kleve, besteht weiter und entsendet Mitglieder in die Gremien der VRR AöR.

Ein gut ausgebautes Schienennetz mit einer attraktiven Angebots- und Verbindungsqualität und guten Verknüpfungen an die hiesigen örtlichen und regionalen Buslinien sowie die Schnellverkehre und XBusse ist ein wichtiges Anliegen des Kreises Wesel. Nur ein optimal ausgebautes und abgestimmtes System der verschiedenen Verkehrsträger kann die Menschen zum Umstieg vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen.

Der Kreis Wesel beteiligt sich daher aktuell an folgenden Reaktivierungsvorhaben:

- » Walsumbahn: Strecke Oberhausen – Duisburg – Dinslaken – Voerde – Wesel
- » Niederrheinbahn: Strecke Neukirchen-Vluyn – Moers (– Duisburg/Oberhausen)

Beide Strecken sind Bestandteile des Zielnetzes 2040 des VRR.

Walsumbahn

Auf Basis der neuen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung des Bundes, die insbesondere auch die CO₂-Reduktion von Vorhaben deutlich stärker berücksichtigt, wurden die in der ersten Untersuchung festgelegten Vorzugsvarianten 2 und 4 mit den jeweiligen Ausbaustufen neu bewertet. Weiter wurden Modifizierungen im Zu- und Abbringerverkehr im nördlichen Bereich der Walsumbahn vorgenommen, um den verkehrlichen Effekt zu verbessern.

Am 22.03.2023 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR nun beschlossen, die weitere Planung auf die Ausbaustufe 4 mit der Ausbaustufe 3b bis Wesel auszurichten, da sie den größten möglichen Verkehrseffekt bei der Reaktivierung der Walsumbahn erzielt. Die Betriebsvariante sieht einen 30 Minuten-Takt Wesel – Walsumbahn – Oberhausen – Essen (S3) sowie einen 30 Minuten-Takt DU-Overbruch – Oberhausen Hbf – Duisburg Hbf – Moers/Xanten (RB31) vor. Die beiden Linien bilden auf der Walsumbahn etwa einen 15 Minuten-Takt.

Nun gilt es, die nächsten Planungsschritte für den Beginn der Leistungsphasen HOAI 1 und 2 zu vereinbaren. Vom Land wurden hierfür bereits Planungsmittel in Höhe von 7 Mio. € bewilligt. Vom Eigenanteil in Höhe von 700.000 € übernimmt der VRR die Hälfte. Die andere Hälfte wird von Duisburg, Oberhausen und dem Kreis Wesel sowie den kreisangehörigen Städten Dinslaken, Voerde und Wesel getragen. Als nächster Schritt steht der Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem VRR und den betroffenen Kommunen sowie dem Kreis Wesel über die Finanzierung des Eigenanteils an.

Niederrheinbahn

Damit mehr Menschen auch am Niederrhein verlässlich, bezahlbar und sicher Bahn fahren können, sind ein gutes Angebot und weitere Investitionen in die Schiene erforderlich. Mit jeder neuen Zugverbindung werden pro Jahr tausende von Pkw-Kilometern auf die Schiene verlagert und entlasten die Straßen.

Bereits im April 2022 hat das Land NRW den Förderbescheid über rund 17 Mio. € für die Reaktivierung der Niederrheinbahn zwischen Moers und Kamp-Lintfort an die Niederrheinbahn GmbH übergeben. Auf der zehn Kilometer langen Strecke zwischen Moers und Kamp-Lintfort muss zum Teil einhundert Jahre alte Technik erneuert werden. Die Niederrheinbahn GmbH investiert insgesamt rund 19 Millionen € in die Streckenreaktivierung. Im Zuge der Maßnahme werden auch vier neue Haltepunkte errichtet: „Kamp-Lintfort“, „Kamp-Lintfort-Süd/Kattenstraße“, „Moers-Repelen“ und „Moers-Eick“.

Einen Vorgeschmack auf die neue Bahnverbindung zwischen Moers und Kamp-Lintfort gab es bereits 2020. Nachdem die Gleise in Rekordzeit erneuert worden waren, gab es von Mai bis Oktober auf der Strecke vorübergehend einen Pendelverkehr für die Besucher der Landesgartenschau in Kamp-Lintfort.

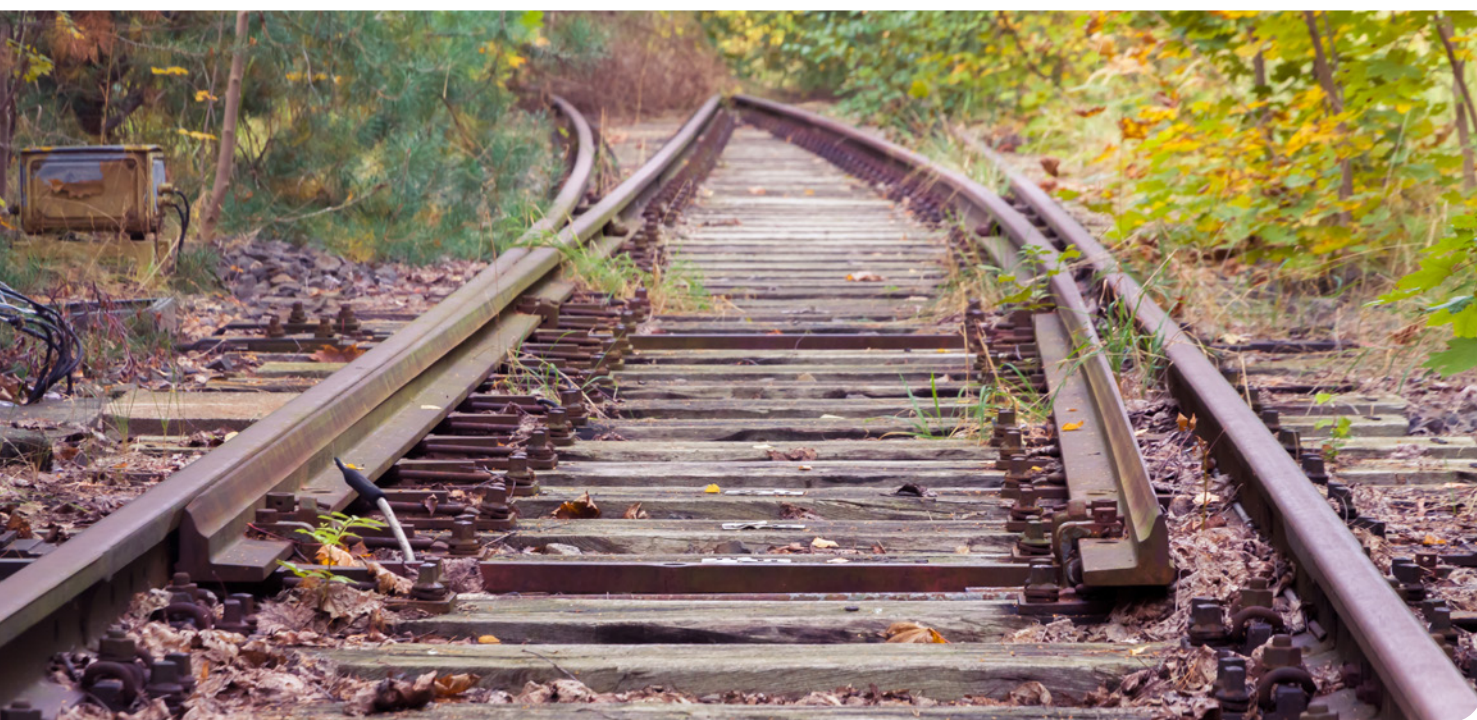
Im Anschluss an die von der Stadt Neukirchen-Vluyn auf den Weg gebrachte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung eines weiteren Astes der Niederrheinbahn bis Neukirchen-Vluyn wurde der Förderantrag der VRR AöR an das Land NRW für die weiteren Untersuchungen mittlerweile in den Förderpool des Landes aufgenommen. Dieser umfasst die Leistungsphasen 1-4 nach HOAI inkl. einer standardisierte Bewertung. Die Planungskosten belaufen sich auf insgesamt 6 Mio. €.

Der Eigenanteil für die nächsten Planungsschritte für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI wird voraussichtlich 230.000 € betragen. Hierüber konnte inzwischen eine Finanzierungsvereinbarung getroffen werden. Der VRR hat zugesagt, die Hälfte der Kosten zu übernehmen, die NIAG beteiligt sich mit 10.000 €. Die verbleibenden Kosten werden von den beteiligten Kommunen Neukirchen-Vluyn, Moers und dem Kreis Wesel zu je 35.000 € getragen.

4.7.2 Ausblick

Für den Kreis Wesel bedeutet die Reaktivierung der Walsumbahn eine Stärkung der Verkehrsinfrastruktur im Lippe-Mündungsraum, die für den Personen- bzw. Pendlerverkehr eine weitere Nord-Süd-Verbindung herstellt. Aus Sicht des Eigenbetriebes Kreisbahn und der kreiseigenen Häfen wird hierdurch auch die bisher bereits vorhandene Güterstrecke abgesichert.

Voraussichtlich ab 2026 sollen auf der Niederrheinbahn wieder regelmäßig Züge vom Hochschulstandort Kamp-Lintfort über Moers nach Duisburg fahren. Die Reaktivierung der Schienenverbindung leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Auch die Reaktivierung des Streckenabschnitts nach Neukirchen-Vluyn würde langfristig zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität im Kreis Wesel beitragen.



© pureshot - stock.adobe.com



Kreis Wesel - Der Landrat
Reeser Landstraße 31, 46483 Wesel
Telefon 0281 207-0
E-Mail info@kreis-wesel.de

www.kreis-wesel.de