

# Mobilitätskonzept für die Stadt Xanten

17.03.2021

## Protokoll Live-Chat Bestandsanalyse Mobilitätskonzept

**Datum:** 17.03.2021    **Zeit:** 18:30 Uhr bis 19:45 Uhr

**Ort:** Videokonferenz

Nr.	Teilnehmer	Institution
1.	TeilnehmerIn 1	
2.	TeilnehmerIn 2	
3.	TeilnehmerIn 3	
4.	TeilnehmerIn 4	
5.	Lennart Bruhn	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
6.	Marius Lenz	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

### Live-Chat zur Präsentation der Bestandsaufnahme und Analyse

„Wie wird die weitere Beteiligung aussehen, wenn wir weiter unter Coronabedingungen arbeiten?“

- Wir hoffen, dass die weiteren Beteiligungsformate unter „normalen“ Bedingungen stattfinden können. Da aber die Corona-Pandemie keine Aussagen über die zukünftige Entwicklung zulässt, muss dies spontan entschieden werden. Alternativ bietet sich die Beteiligung im Online-Format an.

„Sehen Sie zwischen Ihrem Bericht eine Differenz zum aktuellen ADFC-Fahrradklimatest 2020?“

- Die Ergebnisse für den aktuellen Fahrradklimatest des ADFC konnten noch nicht in der Tiefe bearbeitet werden, dass hierzu Aussagen getroffen werden können. Selbstverständlich werden die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatest bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

„Führt das abgeschlossene Mobilitätskonzept zu besonderen Fördermöglichkeiten zur Umsetzung von empfohlenen Maßnahmen?“

- Das Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Entwicklung von Maßnahmen, bei denen die Fördermöglichkeiten berücksichtigt werden.

„Teilen Sie die Ansicht, dass zwar viel für Radfahrer und Fußgänger geplant wird, die Ausführung aber eher schlecht ist (gerade bei den aktuellen Projekten)? Beispiele: Übergang B 57, Sonsbecker Straße, Kreisel beim APX“

1. Bei der Querungshilfe an der B 57 muss bedacht werden, dass die Stadt Xanten nicht der Baulastträger ist, sondern der Landesbetrieb Straßen.NRW. Leider ist die Querunginsel zum Aufstellen von Fahrrädern zu schmal bemessen, insbesondere für Räder mit Anhänger, Lasten- oder Spezialräder. Die Aufstellfläche vor der Querungshilfe am Kurpark ist ebenfalls nicht optimal, da hier durch Wartende der gemeinsame Geh- und Radweg verstellt werden kann. Die Führung in Richtung Stadtkern ist mit einem Schlenker verbunden, auf der gegenüberliegenden Seite muss ein

kurzes Stück ein gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt werden, bevor der Radfahrende auf die Fahrbahn wechseln muss. Bei der Begehung haben wir einen Radfahrer gesehen, der direkt in den Mölleweg eingebogen ist, ohne den gemeinsamen Geh- und Radweg zu nutzen.

*Ergänzung aus dem Sitzungsprotokoll des Lenkungskreises vom 24.03.2021:*

*Die im Rahmen des Live Chats angemerkte Querungshilfe am Mölleweg wurde im letzten Jahr neu errichtet. Die kritisierte „Verschwenkung“ für die Fahrradfahrer ist aufgrund des Sicherheitsaudits von Straßen.NRW errichtet worden. Hier handelt es sich nicht um einen Planungsfehler. Stattdessen soll dies dazu beitragen, dass die Fahrradfahrer hier ihre Geschwindigkeit reduzieren.*

2. Die Sonsbecker Straße ist ein zentrales Thema bei der Planungsradtour gewesen. Der Radfahrer wird hier auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Novellierung der StVO schreibt neuerdings einen Mindestabstand von 1,50 m beim Überholen von Fahrradfahrern vor, der in dieser Straße aufgrund der fast durchgängigen Begrünung in Mittellage nicht eingehalten werden kann. Die Befahrung des Gehweges würde eine Gefährdung der Zufußgehenden bedeuten. Zudem befinden sich hier zahlreiche Ein- und Ausfahrten zu Betrieben und Unternehmen. Der Fußweg wird von einigen Radfahrenden genutzt, da die Führung auf der Straße für einige unsicher ist. Die Sonsbecker Straße wird in absehbarer Zeit nicht saniert werden, so dass die Führung des Radverkehrs über alternative Routen eine Lösung sein könnte.

*Ergänzung aus dem Sitzungsprotokoll des Lenkungskreises vom 24.03.2021:*

*Im Rahmen der Bestandsanalyse und des Live-Chats wurde von Seiten der Bürger häufig angemerkt, dass auf der Sonsbecker Straße Verbesserungsbedarf besteht. Daher sollte diese Straße im Mobilitätskonzept mit bedacht werden.*

3. Der Kreisverkehr am APX ist relativ neu errichtet worden und wird in absehbarer Zeit ebenfalls nicht umgestaltet werden. Der Radfahrer wird im Kreisverkehr im Seitenraum auf einem Radweg geführt. Leider ist die Führung von der Fahrbahn auf den Radweg aus der Rheinstraße kommend nicht gegeben. Der Radfahrende muss auf Höhe des Zebrastreifens auf den Radweg auffahren oder den Kreisverkehr auf der Fahrbahn durchfahren. Die Aufstellfläche für Fußgänger ist relativ schmal, so dass es hier zu einem Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrenden kommen kann. Hinzu kommt, dass hier nicht nur Fußgänger auf den Zebrastreifen treffen, sondern auch Radfahrende aus dem Kurpark. Diese müssen absteigen und über den Zebrastreifen schieben. Radfahrende aus Richtung APX, die den Kurpark in Richtung Westen befahren möchten, müssen eine sehr scharfe Kurve fahren. Die Spuren im Grün weisen darauf hin, dass viele eine Abkürzung nehmen.

*Ergänzung aus dem Sitzungsprotokoll des Lenkungskreises vom 24.03.2021:*

*Im Bereich des Kreisverkehrs am APX sind weitere Verbesserungen vorgesehen. Vor den Zufahrten zum Kreisverkehr werden Schutzstreifen auf der Fahrbahn für Fahrradfahrer markiert. Ziel ist es, dass der Radverkehr im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.*

*Im Kurpark liegt der Schwerpunkt auf dem Fußverkehr. Der Radverkehr soll hier selbstverständlich verkehren können, aber der Betrachtungsschwerpunkt liegt hier auf dem Fußverkehr. Der Radverkehr ist dem Fußverkehr untergeordnet. Daher ist am Kreisverkehr auch nur ein Zebrastreifen markiert und keine Radfahrerfurt.*

„Eine Erkenntnis der bisherigen Erhebungen ist ja, dass Radwege (vermeintlich) schlechter unterhalten werden. Klar ist, dass Radfahrern auch kleine Wegeschäden „wehtun“. Kann das Mobilitätskonzept auch Hinweise auf diese Wertigkeit geben und Empfehlungen in Richtung Erhalt geben?“

- Aussagen zur Wegequalität und Hinweise darauf, wie auch langfristig die Instandhaltung und Pflege der Wege gewährleistet werden kann (z. B. Laubbeseitigung im Herbst, Winterdienst)

werden Bestandteile des Mobilitätskonzeptes sein. In sogenannten flankierenden Maßnahmen wird es auch um die Thematik Instandhaltung, Pflege, aber auch Öffentlichkeitsarbeit, Radabstellanlagen usw. gehen.

„Können wir den Mobilitätsfilm in seinen wesentlichen Daten als PDF bekommen?“

- Hierzu müssen sich Interessierte an die Stadt Xanten wenden. Die Präsentation zur Bestandsaufnahme und Analyse liegt bereits auf der Homepage vor.

„Werden die Belange von bewegungseingeschränkten MitbürgerInnen auch eine Rolle spielen?“

- Die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sind ein wichtiger Aspekt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes. Bei der Betrachtung aller Verkehrsmittel sind die Anforderungen zu berücksichtigen und diese werden im Mobilitätskonzept entsprechend aufgezeigt (z. B. barrierefreie ÖPNV-Haltestellen im Stadtkern und die bedeutsamen Haltestellen in den Stadtteilen, barrierefreie Busse, taktile und visuelle Leitsysteme, abgesenkte Bordsteine).

„Wird es in absehbarer Zeit eine öffentlich sichtbare Datei geben, in der von der Fuß- und Radbegehung die vielen Details sichtbar sind?“

- Die Ergebnisse der Planungstouren und -spaziergänge liegen vor. Dies muss mit den Verantwortlichen der Stadt Xanten abgesprochen werden, ob diese noch einmal in einem gesonderten Dokument öffentlich bereitgestellt werden sollen.

*Ergänzung aus dem Sitzungsprotokoll des Lenkungskreises vom 24.03.2021:*

*Im Rahmen des Live-Chats zu den noch offenen Fragen der Bürger zu den Inhalten der Bestandsaufnahme und Analyse wurde gefragt, ob einzelne Inhalte (Ergebnisse Planungstouren, Präsentation Bestandsaufnahme und Analyse) auf der Homepage der Stadt hochgeladen werden. Von Seiten der Verwaltung gibt es keine Einsprüche, die Ergebnisse können auf der Homepage präsentiert werden.*

„Haben Sie konkret versucht Organisationen (z. B. den ADFC) in diesen Chat zu bekommen? Ist die Stadt in diesem Chat vertreten?“

- Die Teilnahme an dem Live-Chat ist freiwillig und die Personen sind anonym. Somit kann keine Aussage dazu getroffen werden, ob Personen verschiedener Organisationen oder der Stadt Xanten an diesem Chat teilnehmen. Grundsätzlich werden aber im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Organisationen wie z. B. der ADFC miteinbezogen.

„Welche Informationen werden aus diesem Chat weitergeben und werden diese Informationen dann anonymisiert?“

- Die Teilnehmer des Live-Chats sind anonym, d. h. es kann nicht nachvollzogen werden, wer welche Frage gestellt hat. Die Fragen der Chat-Teilnehmer und Antworten von büro stadtVerkehr werden der Verwaltung entsprechend zur Verfügung gestellt. Sicherlich wird es auch eine Pressemitteilung dazu geben, schließlich sind bei einer Präsenzveranstaltung auch meistens Vertreter und Vertreterinnen der Lokalpresse anwesend.

*Ergänzung aus dem Sitzungsprotokoll des Lenkungskreises vom 24.03.2021:*

*Eine Pressemitteilung zu den Ergebnissen und Inhalten des Live-Chats wird es nicht geben, da es nur vier Teilnehmer waren. Die Ergebnisse können in einer kurzen Zusammenfassung auf der Homepage der Stadt Xanten hochgeladen werden.*

„Gibt es anderswo schon umgesetzte Vorteile für den E-Verkehr gegenüber dem herkömmlichen Autoverkehr? (Beispiel: Straßenbenutzung nur für E-Autos oder Vorrang beim Parken)“

- Umsetzungen, die heutzutage bereits vielerorts zu sehen sind, sind Vorrangregelungen beim Parken für Elektroautos. Häufig besteht die Möglichkeit eine Ladesäule zu integrieren, sodass der Akku des Fahrzeugs während des Parkvorgangs aufgeladen werden kann. Diese Parkplätze stehen dann ausschließlich den E-Fahrzeugen zur Verfügung und zeichnen sich z. B. durch die Befreiung von Parkgebühren aus. Ansonsten gibt es bereits sogenannte Umweltpuren, die nur von E-Autos, Taxen, Bussen und Mitfahrgelegenheiten genutzt werden dürfen. In Düsseldorf werden die kürzlich erst eingeführten Spuren wieder eingestampft. Für eine kleinere Stadt wie Xanten kommt die Einführung solcher Umweltpuren eher nicht in Frage. Die weiteren Vorteile für E-Fahrzeuge bestehen zusätzlich in der Anschaffung, die durch eine Prämie vom Bund geschaffen wird. Die lokalen Energieversorger können dann z. B. durch einen kostenlosen Anschluss zum Laden des Fahrzeuges einen zusätzlichen Anreiz schaffen. Bei Neubauten wird es zukünftig sicherlich vermehrt zur Integration von Lademöglichkeiten kommen.

„In Xanten gibt es zwei separate Parkplätze für E-Autos. Das ist aber noch kein Anreiz. Erst wenn die meisten der besten Parkplätze nur für E-Autos zur Verfügung stehen, hätte das Signalwirkung.“

- Der Anreiz durch kostenlose E-Stellplätze würde wohl nur einen geringen Effekt haben. Vielmehr sind es die Reichweiten und die hohen Anschaffungskosten, die die Nutzung von E-Autos derzeit hemmen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden alle Verkehrsmittel integriert betrachtet, so dass neben Stellplätzen für E-Autos auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und speziell E-Bikes/ Pedelecs in Frage kommen. Zudem wäre es wünschenswert, wenn generell einige Fahrten mit dem Pkw auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden können.

„Ist das Thema „Autonomes Busfahren“ auf genau definierten Strecken zu den entfernten Ortschaften ein Thema?“ (Beispiel: Monheim am Rhein)

- Themen wie autonom fahrende Busse können ebenfalls bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes eine Rolle spielen. In Monheim am Rhein existiert bereits eine kleine Strecke, auf der diese Busse testweise in der Altstadt verkehren. Es wird jedoch noch Personal benötigt, welches im Ernstfall eingreifen kann. Zudem liegt die Reisegeschwindigkeit bei 20 km/h oder weniger, so dass ein autonomer Kleinbus nur auf kurzen Strecken zum Einsatz kommen kann. In Monheim werden ca. vier bis fünf Haltestellen bedient. Zudem bietet Monheim seiner Bevölkerung einen kostenlosen ÖPNV an. Strecken in die zum Teil weit entfernten Stadtteile Xantens sind daher für einen Testbetrieb unattraktiv, da diese Relationen schneller mit dem Rad bewältigt werden können. Ob und welche Route sich für die Ausweisung einer Teststrecke für einen autonomen Kleinbus in Xanten eignet, können wir aktuell nicht sagen. Der Arbeitsstand lässt noch keine Ausblicke auf Maßnahmen und Lösungen für Xanten zu.

„Welche Möglichkeiten sehen Sie den ÖPNV mit der Fahrradmitnahme zu verknüpfen? Mit 4,5 zählt dieser Aspekt zu den schlechtesten Werten beim ADFC-Test.“

- Die Fahrradmitnahme ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt des Mobilitätskonzeptes, da er sowohl den Radverkehr als auch den ÖPNV betrifft. Die Fahrradmitnahme wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, beispielsweise von der Größe des Busses oder dem Standpunkt des Verkehrsbetriebs. Aktuell werden auf den beiden Stadtbuslinien 40 und 42 kleine Fahrzeuge eingesetzt, die eine Mitnahme erschweren. Auf den Regionalbuslinien sind es zum Teil größere Fahrzeuge,

die eine Mitnahme wohl erleichtern. Generell gibt es Möglichkeiten in Form von Anhängern, die eine Fahrradmitnahme ohne Konflikte mit anderen Fahrgästen ermöglichen. In den Fahrzeugen der RB 31 ist die Fahrradmitnahme aufgrund der Fahrzeuggröße einfacher und bietet einen großen Vorteil für Radfahrende aufgrund der größeren Distanzen. In Xanten selbst sollte es ein Ansporn sein, dass der gute Radverkehrsanteil von über 20 % nochmals gesteigert wird und die Distanzen innerhalb der Stadt komplett mit dem Rad zurückgelegt werden. Eine generelle Form der Verknüpfung von ÖPNV und Rad besteht z. B. an Mobilstationen, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel (z. B. Bus und Rad) kombiniert werden. Somit könnte das eigene Fahrrad dort sicher abgestellt und in den Bus gewechselt werden. Ein Leihradangebot bietet in anderen Städten bereits die Möglichkeit das Rad auf dem Weg zur Haltstelle und am Zielort zu nutzen. Somit entfallen die Konflikte zwischen Fahrgästen und der Mitnahme des eigenen Fahrrads. Die Mobilstationen können darüber hinaus noch um weitere Mobilitätsangebote, wie z. B. E-Tretroller und Scooter, ergänzt werden.

„Sehen Sie die Möglichkeiten auf die aktuelle Offensive von Herrn Scheuer aufzuspringen (Fahrrad-Pilotprojekte)?“

- Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden zu allen Verkehrsmitteln verschiedene Maßnahmen erarbeitet. Hier sind natürlich auch Pilotprojekte wie z. B. für das Verkehrsmittel Fahrrad nicht ausgeschlossen. Darüber hinaus existieren bereits regionale und überregionale Ideen und Planungen, z. B. für Radschnellwege. Diese Planungen greifen wir natürlich im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auf, bewerten diese und versuche diese in das städtische Konzept für Xanten zu integrieren. Es kann auch hilfreich sein eine Mitgliedschaft in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen) anzustreben, um Zugang zu einem Netzwerk und weiteren Fördermöglichkeiten zu erhalten. Die weitere Bearbeitung wird zeigen, welche Maßnahmen für Xanten geeignet sind.

„Werden Sie einen Ergebnishinweis zu diesem Chat an die Presse geben, mit der Bitte um Veröffentlichung?“

- Die Ergebnisse werden dokumentiert und der Stadtverwaltung Xanten übergeben. Ob diese dann pressewirksam veröffentlicht werden, entscheiden nicht wir.

*Ergänzung aus dem Sitzungsprotokoll des Lenkungskreises vom 24.03.2021:*

*Eine Pressemitteilung zu den Ergebnissen und Inhalten des Live-Chats wird es nicht geben, da es nur vier Teilnehmer waren. Die Ergebnisse können in einer kurzen Zusammenfassung auf der Homepage der Stadt Xanten hochgeladen werden.*

Hilden, 29.03.2021

Lennart Bruhn, Marius Lenz