



Ganzheitliches Mobilitätskonzept für die Stadt Xanten



Auftraggeber:



Stadt Xanten
Fachbereich Stadtplanung, Bauen und Denkmalpflege
Karthaus 2
46509 Xanten

Ansprechpartner:

Niklas Franke
Björn Gerritz

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden
Tel: 02103 / 911 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Lennart Bruhn
Marius Lenz
Mira Isfort

Bildquellen:

Stadt Xanten

gefördert durch:

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	2
1.2	Vorgehensweise.....	2
1.3	Beteiligungsverfahren.....	5
1.3.1	Lenkungskreis	5
1.3.2	Projektbeirat.....	6
1.3.3	Fraktionsworkshop	6
1.3.4	INKA Online-Beteiligung	7
1.3.5	Planungsspaziergang und Planungsradtour.....	9
1.3.6	Bürgerworkshops.....	10
2	Bestandsaufnahme	12
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur	12
2.1.1	Bevölkerungsentwicklung.....	14
2.1.2	Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte	14
2.1.3	Pendler.....	16
2.2	Schulstandorte.....	16
2.3	Publikumswirksame Einrichtungen.....	18
2.4	Verkehr	19
2.4.1	MIV	19
2.4.2	Wirtschaftsverkehr	21
2.4.3	Verkehrssicherheit	22
2.4.4	Ruhender Verkehr.....	24
2.4.5	ÖPNV/SPNV	42
2.4.6	Fuß- und Radverkehr	48
2.5	Mängelanalyse	57
3	Straßenverkehrszählungen und Verkehrssimulationsmodell	60
3.1	Straßenverkehrszählung	60
3.2	Verkehrssimulationsmodell	63
3.2.1	Istzustand 2020.....	69
3.2.2	Nullprognose 2035.....	71
4	Haushaltsbefragung Stadt Xanten	76
4.1	Aufbau und Methodik.....	76
4.2	Ergebnisse.....	77
5	Leitbild Xanten 2035	94
5.1	Leitbild- und Szenarienentwicklung.....	94
5.2	Problemfelder Xanten.....	96
5.3	Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes	97
5.4	Verlagerungspotenzial und Ziel-Modal-Split 2035	98
6	Maßnahmenkonzept	101
6.1	Grundsätzliches zum Maßnahmenkonzept	101
6.2	Maßnahmen MIV	102
6.3	Maßnahmen Lkw/ Wirtschaftsverkehr	112
6.4	Maßnahmen Ruhender Verkehr	116
6.5	Maßnahmen ÖPNV	122
6.6	Maßnahmen Radverkehr	133
6.7	Maßnahmen Fußverkehr	149
6.8	Maßnahmen Multimodalität	157
7	Stufenkonzept	165
8	Energie- und CO₂-Bilanz	167

9	Controlling und Verstetigung	169
10	Kommunikationsstrategie	170
11	Ausblick.....	171
	Quellenverzeichnis	172
	Abbildungsverzeichnis.....	173
	Abkürzungsverzeichnis.....	176
	Anhang.....	178

1 Einleitung

Die Stadt Xanten beabsichtigt mit dem Ganzheitlichen Mobilitätskonzept die Leitlinien der zukünftigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die gesamte Stadt bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus vorzugeben. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt werden in einem Mobilitätskonzept Fußgänger- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV) in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Neben einer zeitgemäßen und stadtverträglichen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen sind auch die Stärkung und Etablierung von neuen und innovativen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten, wie zum Beispiel (z. B.) Carsharing, Elektromobilität und on-demand-Systeme¹, zentrale Themenbausteine des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes.

Darüber hinaus sind auch die Wechselbeziehungen zwischen der städtebaulichen Struktur und der Verkehrsentwicklung sowie die daraus resultierenden Umweltauswirkungen von großer Bedeutung. Des Weiteren wird die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen (z. B. Mobilitätsmanagement) als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung im Zusammenhang mit den bewährten Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung thematisiert. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt gegenüber klassischen Konzepten die Verkehrsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen unabhängig vom Verkehrsmittel.

Besondere Schwerpunkte des Mobilitätskonzeptes stellen zum einen der Fuß- und Radverkehr und zum anderen der ÖPNV und SPNV dar. Die Stadt Xanten beabsichtigt Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW e. V.) zu werden, so dass eine erhebliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs im Stadtgebiet anvisiert wird. Darüber hinaus werden die Pendlerströme in und vor allem aus den umliegenden Kommunen betrachtet sowie deren Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV).

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, dass langfristig für alle Bevölkerungsgruppen umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote vorgehalten werden, die zum einen zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und zum anderen zu einer Stärkung der Stadt Xanten als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort führen. Hierzu sind in einem dialogbasierten Prozess mit Akteuren aus der Stadtverwaltung, Politik, Verbänden, Wirtschaft und Vereinen sowie aus der Bevölkerung umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt worden. Das finale Gutachten dient den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden sowie zur Unterstützung bei der Fördermittelakquise.

Zusätzlich baut das vorliegende Mobilitätskonzept auf dem 2018 erstellten Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt auf, welches das Fundament für die zukünftige Ausrichtung der Energie- und Klimaschutzaktivitäten auf dem Stadtgebiet von Xanten bildet. Die Stadt Xanten hat sich zum Ziel gesetzt, die Emissionen relevanter Treibhausgase im Mobilitätsbereich deutlich und kontinuierlich zu senken. Das Mobilitätskonzept knüpft daher als Teilkonzept Verkehr an die Klimaschutzziele der Stadt Xanten an und definiert als Detailplan den Handlungsrahmen für künftige Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrssektors. Das wesentliche Ziel des Klimaschutzteilkonzeptes ist es, einen möglichst effizienten Weg zur deutlichen CO₂-Reduktion bis 2035 und langfristig bis zur CO₂-Neutralität 2050 für den Mobilitätssektor in Xanten zu ebnen und zu skizzieren. Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert.

Der vorliegende Gesamtbericht enthält sowohl die Methodik als auch die Ergebnisse umfangreicher Datenerhebungen. Hierzu zählen mehrtägige Parkraumerhebungen im Kernstadtgebiet von Xanten, eine Haushaltsbefragung (HHB) und Verkehrszählungen an Querschnitten und Knotenpunkten. Daneben wurde mit Hilfe der Daten aus der HHB und den

¹ Bedarfsgerechte Mobilitätsangebote, welche z. B. in Form eines Kleinbusses bedarfsgerecht ohne festen Fahrplan und Linienweg angeboten und durchgeführt werden.

Verkehrszählungen ein gesamtstädtisches Verkehrssimulationsmodell aufgebaut, in dem die aktuellen und zukünftigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz von Xanten simuliert werden können. Zunächst werden jedoch die Methodik und die Inhalte des Mobilitätskonzeptes vorgestellt.

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Das Mobilitätskonzept stellt einen Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems innerhalb der Stadt Xanten dar und knüpft als ein Teilkonzept an das Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept von 2018 an. Das Mobilitätskonzept bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs mit einer erheblichen Senkung der verkehrlich bedingten Treibhausgasemissionen in Xanten zu verfolgen. Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt.

Der Beschluss zur Aufstellung eines Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes als Teilkonzept des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes erfolgte durch den Rat der Stadt Xanten am 04.07.2019.

Das Mobilitätskonzept stellt ein verkehrliches Leitbild mit Werte- und Handlungszielen für die nächsten rund 15 Jahre dar. Das Konzept soll einen wichtigen Beitrag zur Förderung von nachhaltiger und umweltverträglicher Mobilität im gesamten Stadtgebiet von Xanten leisten. Dabei können folgende Punkte beispielhaft stehen:

- der Gleichberechtigung der Verkehrsarten,
- von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen,
- einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung,
- eine umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs,
- des selbstverständlichen Zufußgehens sowie Radfahrens,
- der Nutzung von ÖPNV- und SPNV-Angeboten,
- des Gesundheits- und Klimaschutzes,
- und Verbesserung der Barrierefreiheit

Die Basis für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes sind Planungsabsichten beziehungsweise (bzw.) Zielvorstellungen der Stadt Xanten und bereits existierende räumlich übergeordnete, sektorale Planwerke und weitere Konzepte mit Verkehrsbezug.

Mit dem Ganzheitlichen Mobilitätskonzept liegt ein verkehrsmittelübergreifendes, gesamtstädtisches Umsetzungskonzept vor, welches nach erfolgter Abstimmung mit den städtischen politischen Gremien für die Kommunalverwaltung leitend in ihrem Handeln zur Stärkung und Förderung nachhaltiger Mobilität dient. Die Priorisierung des Umsetzungsplans unterstützt die Verwaltung bei der Umsetzung von Einzel- und gesamtstädtischen Projekten.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Xanten wurde das büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich aufgrund der Corona-Pandemie statt auf einem Jahr auf gut zweieinhalb Jahre von Oktober 2019 bis zum Sommer 2022.

Das vorliegende Konzept setzt sich aus insgesamt sieben Bestandteilen zusammen (s. Abb. 1.-1):

- Bestandsaufnahme und Analyse
- Potenzialanalyse, Szenarien- und Leitbildfindung
- Handlungsfelder und Maßnahmenkonzeption
- Konzept für den Ruhenden Verkehr
- Stufenplan und Kostenschätzung
- Verfestigungs-, Kommunikationsstrategie und Controllingkonzept
- Fazit und Empfehlungen

In der Analysephase des Konzepts standen die umfassende, detaillierte und vergleichende **Bestandsaufnahme und Analyse** der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie die umfassende Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption an.

Darüber hinaus wurden die Fachplanungen der Stadt Xanten und der Region (u. a. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Xanten 2010, Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel 2017, Regionalplan Ruhr 2018/ 2021 (Entwurfsstand), Regionales Mobilitätsentwicklungs-konzept für die Metropole Ruhr 2019 (Entwurfsstand) ausgewertet sowie verkehrliche Richtlinien und Empfehlungen in das Konzept einbezogen.

Auf der Grundlage der Bestandsanalyse erfolgte eine **Mängel- und Potenzialanalyse**. Ein wichtiges Element ist dabei auch die Festlegung eines **Zielszenarios** für das Jahr 2035 und darüber hinaus. Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsströme und Netzbelastungen in einem Prognosefall 2035 und die Wirkungsabschätzung verschiedener Maßnahmen zur Reduktion der **Treibhausgasemissionen** (Berechnung von Netzfällen im MIV, ÖPNV und Radverkehr) wird dabei u. a. auf die Daten aus dem **Verkehrsmodell** sowie die Ergebnisse aus der aktuellen **Haushaltsbefragung** und die aktuellen Daten aus den **Verkehrszählungen 2020** zurückgegriffen.

Abgeleitet aus dem Bestand und den daraus resultierenden Mängel- sowie Potenzialen wurde eine Vielzahl von Maßnahmen im **Maßnahmenkonzept** gebündelt. Ein Schwerpunkt bildete hierbei der Ruhende Verkehr, welcher in einer detaillierteren Analyse und Entwicklung von Maßnahmen in einem eigenständigen Kapitel zum **Parkraumkonzept** bearbeitet worden ist. Sämtliche Maßnahmen werden in dem Abschnitt **Stufenplan und Kostenschätzung** ausgearbeitet und auf ihre Tragfähigkeit und Wirkungen sowie die Größenordnungen der Kosten und ihre grundsätzliche Finanzierbarkeit geprüft. Zudem werden die Chancen auf die Gewinnung von Fördermitteln eruiert. Dies gibt der Stadtverwaltung einen Überblick über wirksame und schnell umsetzbare Maßnahmen.

Die anschließende Umsetzung des Mobilitätskonzeptes baut auf einem bedarfsgerechten **Evaluierungssystem** auf, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Es werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring, zur Prozessevaluation und zur Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsentwicklungsplanung in den nächsten Jahren erarbeitet und vorgeschlagen. Das Mobilitätskonzept endet mit einem umsetzungsorientierten **Ausblick** auf zukünftige Themen, Arbeitsschritte und Empfehlungen im Bereich Verkehr und Mobilität in Xanten.

Die Projektbearbeitung wurde durch einen **Lenkungskreis** begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Fachbereiche sowie Bürgermeister und Technischen Dezernenten und dem Team von büro stadVerkehr zusammensetzte. Dieser Lenkungskreis hat sich in einem regelmäßigen Turnus getroffen. In jeder Sitzung wurde über den Planungs- und Arbeitsstand informiert und kurzfristige Festlegungen von abgestimmten Ergebnissen, die dann auch für die weiteren Arbeitsschritte verbindlich waren, festgelegt.

Als wesentlicher Bestandteil des Beteiligungsprozesses wurde der Arbeitsprozess durch einen **Projektbeirat** unterstützt. Dieser hat sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Lenkungskreises, der Ratsfraktionen, von Interessensverbänden, Akteuren aus Tourismus und Freizeit sowie dem Kreis Wesel und ÖPNV-Aufgabenträgern zusammengesetzt. Des Weiteren fand ein breit angelegter Prozess der **Bürgerbeteiligung** sowohl online als auch in Form von Bürgerwerkstätten vor Ort statt. Ziel war es, Ideen und Ansprüche aus der Stadtgesellschaft argumentativ in das Mobilitätskonzept zu transportieren und dem

Gutachterteam Einblicke in die lokalen Diskussionen und Befindlichkeiten zu gewähren. Ein wichtiges Element war dabei die Diskussion eines kommunalen Leitbilds für den Verkehr in Xanten und damit verbunden die Festlegung eines Ziel-Modal Splits² für das Jahr 2035.

Im Ergebnis liegt nun das Ganzheitliche Mobilitätskonzept für die Stadt Xanten vor. Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2035 inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die zukunftsfähige Mobilität in der Stadt. Das Konzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen. Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept kann darüber hinaus als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

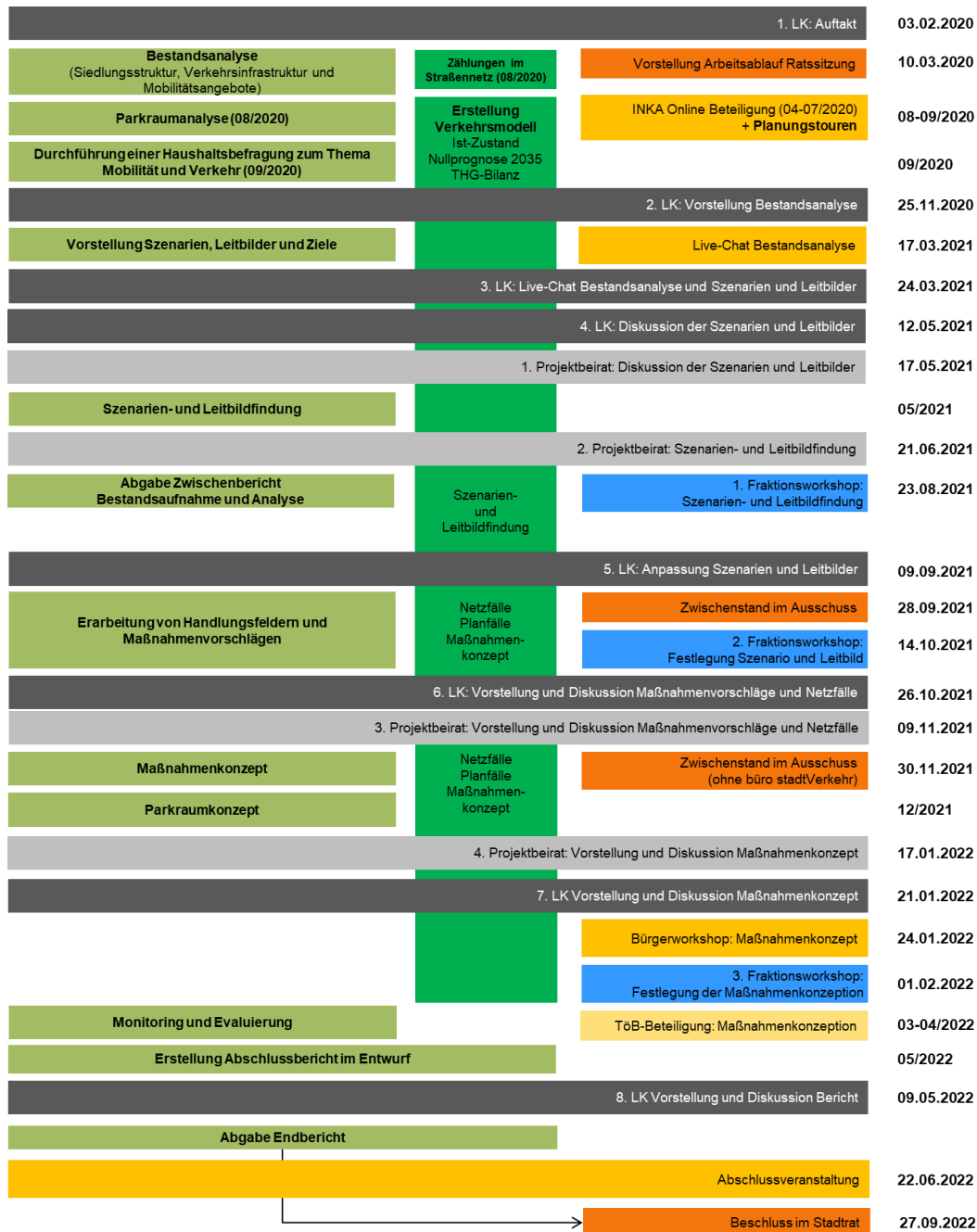


Abb. 1.-1 Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Xanten

² Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/spalten = split).

1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorische Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wurde gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessensverbänden, weiteren Behörden und selbstverständlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Einstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des Konzeptes wurde deshalb durch eine breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Konzepterstellung wurden verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt. Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in fünf Arbeitsphasen einbringen:

- Einrichtung einer städtischen Website mit umfangreichen Informationen und Ergebnissen zum Mobilitätskonzept (www.xanten.de/mobilitaet)
- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse
- Planungstouren zur Bestandsaufnahme und Analyse
- Live-Chat zur Bestandsaufnahme und Analyse
- Bürgerworkshop zur Vorstellung der Maßnahmen
- Abschlussveranstaltung zur Vorstellung des Gesamtkonzeptes

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger wurden die Verwaltung, die Politik, die Interessensverbände und Vereine sowie Akteure aus Tourismus und Freizeit, des Kreises und der Verkehrsbetriebe im Rahmen eines Lenkungskreises und eines Projektbeirates eingebunden.

1.3.1 Lenkungskreis

Die Bearbeitung des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes wurde durch Abstimmungsgespräche mit dem Auftraggeber und kontinuierlich durch einen Lenkungskreis als „steuerndes Element“ begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern folgender Bereiche zusammensetzte:

- Bürgermeister
- Technischer Dezernent
- Fachbereich Stadtplanung, Bauen und Denkmalpflege
- Fachbereich Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung
- Klimaschutzmanagerin
- Team büro stadVerkehr

Im Rahmen der Projektarbeit tagte der Lenkungskreis insgesamt achtmal zu folgenden Themen:

1. Auftaktgespräch
2. Vorgehen und erste Ergebnisse Bestandsaufnahme und Analyse
3. Bestandsaufnahme und Analyse sowie Szenarien- und Leitbildentwicklung
4. Diskussion der Szenarien- und Leitbilder
5. Anpassung der Szenarien und Leitbilder
6. Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenvorschläge und der Netzfälle
7. Vorstellung und Diskussion des Maßnahmenkonzeptes
8. Vorstellung und Diskussion des Berichtsentwurfes

1.3.2 Projektbeirat

Ein Mobilitätskonzept ist nur umzusetzen, wenn sich alle beteiligten Akteure gemeinschaftlich in den Gestaltungsprozess einbringen. Die Ergebnisse des Konzeptes sollen von den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Akteuren und weiteren Organisationen und Verbänden unterstützt werden. Ein transparenter Ablauf, Kommunikation und Interaktion zwischen der Verwaltung, Politik, Kreis sowie Interessensverbänden und weiteren Akteuren aus Tourismus, Freizeit und ÖPNV/ SPNV spielt deshalb eine besondere Rolle bei der Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen. Der Projektbeirat setzte sich aus den Akteuren aus dem Lenkungskreis plus den Vertreterinnen und Vertretern aus folgenden Bereichen zusammen:

- Fachbereich Bildung, Sport, Kultur und Demografie (Stadtverwaltung Xanten)
- Fachbereich Wirtschaftsförderung und Grundstücksmanagement (Stadtverwaltung Xanten)
- Inklusionsbeirat Xanten
- Fraktionsvorsitzende der Parteien aus dem Stadtrat Xanten
- Archäologische Park Xanten (APX)
- Tourist Information Xanten (TIX)
- Freizeitzentrum Xanten (FZX)
- Kreis Wesel
- Niederrheinische Verkehrsbetriebe (NIAG)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
- Deutsche Bahn Bus (DB Bus)
- NordWestBahn (NWB)
- ADFC
- Team büro stadVerkehr

Im Rahmen der Projektarbeit tagte der Projektbeirat dreimal zu folgenden Themenblöcken:

1. Vorstellung und Diskussion der Szenarien und Leitbilder
2. Leitbildfindung
3. Vorstellung und Diskussion des Maßnahmenkonzeptes

1.3.3 Fraktionsworkshop

Am Montag, den 23.08.2021, wurde im Rathaus der Stadt Xanten ein Fraktionsworkshop einberufen. Neben den Teilnehmenden des Lenkungskreises nahmen jeweils die Vorsitzenden der Fraktionen aus dem Stadtrat in Xanten an der Veranstaltung teil. Im Rahmen der ersten beiden Sitzungen des Projektbeirates wurden mögliche Szenarien samt Leitbildern für Xanten aufgezeigt und diskutiert. Im Rahmen des Workshops wurde im Anschluss eine Entscheidung für das künftige Szenario und Leitbild in Vorbereitung auf den Beschluss zum Szenario und Leitbild im Rahmen einer Ausschusssitzung am 28.09.2021 im Stadtrat vorbereitet.

Ziel des Workshops war es ein Ziel-Szenario für das Jahr 2035 und darüber hinaus zu wählen, welches den künftigen Handlungsrahmen zur Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in Xanten vorgibt. Zur Wahl standen jeweils drei Szenarien mit einem Ziel-Modal-Split bis 2035. Die Erreichung des Zieles wird durch entsprechende Handlungsfelder und den dazugehörigen Maßnahmen (s. Kap. 7) unterfüttert.

1.3.4 INKA Online-Beteiligung³

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten im Zeitraum vom 01.04.2020 bis 01.07.2020 umfassende Anmerkungen zu den Verkehrsmittelkategorien

- Autoverkehr
- Bus- und Bahnverkehr
- Fußverkehr
- Lastkraftwagen(Lkw)-Verkehr
- Radverkehr

im Xantener Stadtgebiet verortet werden. Eine inhaltliche Vorgabe bzgl. der Einträge gab es nicht, lediglich einzelne Orientierungsfragen, wie z. B. zu attraktiven oder unsicheren, nicht-barrierefreien Verkehrsmittelangeboten und Räumen. Darüber hinaus bestand für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, anderen Einträgen entweder zuzustimmen („like“) oder diese abzulehnen („dislike“). Anhand dieser Funktion konnte nachvollzogen werden, welche Themen den gesellschaftlichen Diskurs derzeit besonders „befeuern“ bzw. auf einen breiten Konsens oder Ablehnung stoßen. Zudem wurde eine Rangfolge erstellt, welche die Top 3-Themen sektoral nach Verkehrsmitteln abbildete.

Während der Beteiligungsphase konnten insgesamt 3.411 Seitenaufrufe verzeichnet werden. Der besucherstärkste Monat war der April 2020, also direkt nach dem Start der INKA Online-Beteiligung. Insgesamt wurden von den Nutzerinnen und Nutzern 388 Einträge vorgenommen sowie andere Einträgen mehr als 6.000-mal zugestimmt („like“) und rund 1.200-mal abgelehnt („dislike“). Es ist zu beachten, dass die Beteiligungszahl gemessen an der Einwohnerzahl Xantens natürlich nicht repräsentativ ist. Trotzdem hat dieses Instrument eine bedeutsame Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung (insbesondere während der Corona-Pandemie) und Hilfestellung bei der Ermittlung von Mängeln, Anregungen und Wünschen geboten. Die hier getätigten Anmerkungen mündeten nicht automatisch in Maßnahmvorschlägen im Mobilitätskonzept, sondern werden auf Relevanz und Umsetzbarkeit für das ganzheitliche Konzept und das Zusammenspiel mit anderen Maßnahmvorschlägen geprüft. Alle Einträge werden nichtsdestotrotz gespeichert und können beispielsweise (bspw.) im Rahmen von nachfolgenden Konzepten und Planwerken der Stadt Xanten hinzugezogen werden.

Die überwiegende Mehrheit der Anmerkungen wurde zu den Verkehrsmittelkategorien Autoverkehr und Radverkehr (178 und 111 Einträge) getätigt. Dahinter folgen mit größerem Abstand Fußverkehr (70 Einträge), Bus- und Bahnverkehr (16 Einträge) sowie Lkw-Verkehr (13 Einträge).

³ INKA = Interaktive Kartenanwendung (https://www.tetraeder.com/produkte_inka)

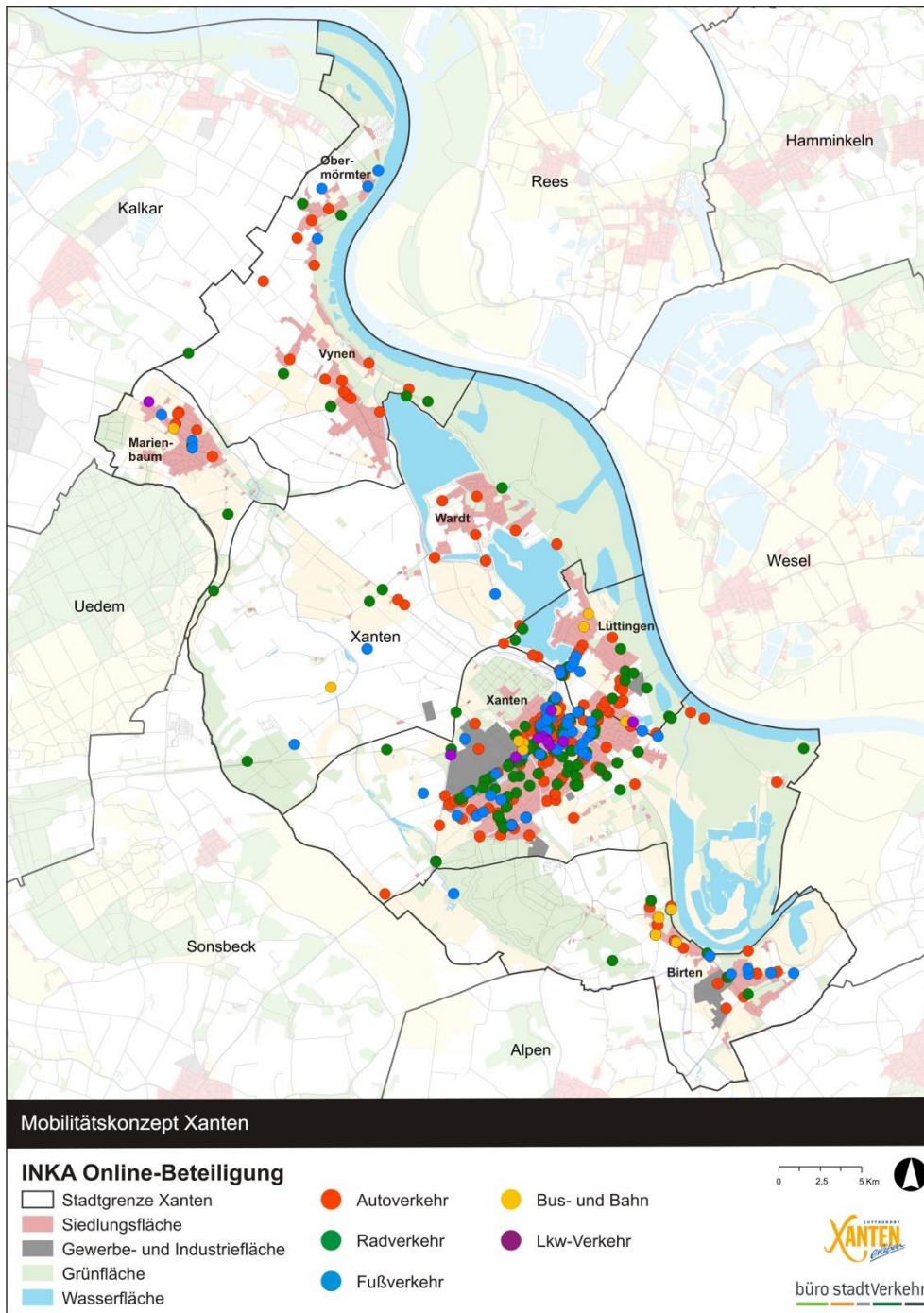


Abb. 1.-2 Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Xanten

Die Aussagenverteilung auf die Stadtbezirke heruntergebrochen ergab folgendes Bild:

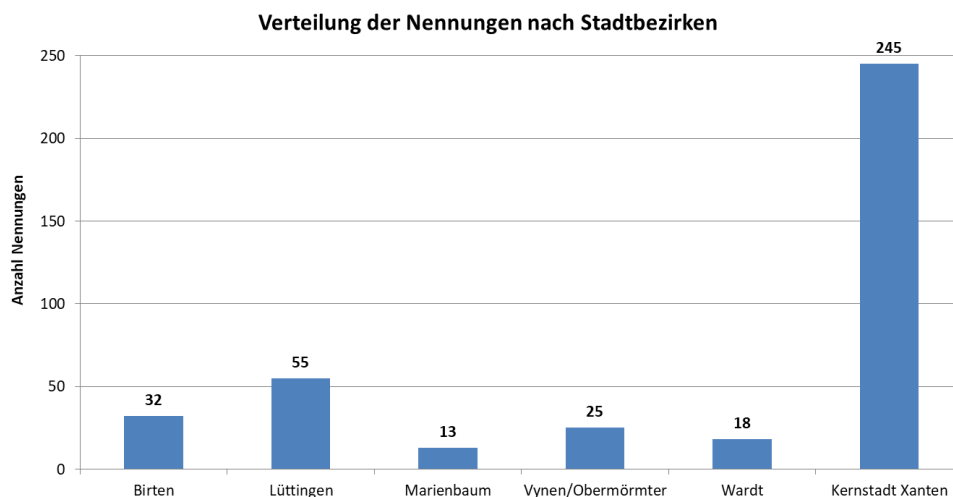


Abb. 1.-3 Verteilung der Nennungen nach Stadtbezirken INKA Online-Beteiligung Xanten

Der Schwerpunkt der Nennungen liegt vor allem im Handlungsfeld Autoverkehr und Radverkehr. Beim Autoverkehr wird häufig die Ausweisung einer verkehrsberuhigten historischen Kernstadt in Xanten gewünscht. Außerdem wird die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchfahrender Kfz in Birten, Marienbaum, Vynen/Obermörmtter und Wardt kritisiert. Hinzu kommt die häufige Forderung von Geschwindigkeits-reduzierung in der historischen Kernstadt. Im Radverkehr werden fehlende Verbindungen, der bauliche Zustand sowie eine mitunter unsichere Radverkehrsführung moniert. Eine ausführliche Auswertung der Ergebnisse aus der INKA Online-Beteiligung ist dem Anhang zu entnehmen (s. Anhang F-G).

1.3.5 Planungsspaziergang und Planungsradtour

Neben der INKA Online-Beteiligung wurden am Samstag, den 10. Oktober 2020, jeweils ein Planungsspaziergang und eine -radtour für alle Interessierten im Stadtzentrum und den angrenzenden Wohnquartieren in Xanten angeboten. Neben interessierten Bürgerinnen und Bürgern nahmen auch Mitarbeitende der Stadtverwaltung Xanten an beiden Touren teil, die durch zwei Personen vom büro stadVerkehr organisiert und moderiert wurden.

Die Routen wurden im Vorhinein mit dem Auftraggeber abgestimmt und umfassten in der jeweils zweistündigen Rundtour Stationen, an denen verschiedene Themen zum Fuß- und Radverkehr vorgestellt und diskutiert worden sind. Hierzu zählten u. a. folgende Punkte:

- Querbarkeit
- Wegweisung
- Zuwege in Richtung Stadtkern
- Wegebreiten
- Barrierefreiheit
- Gefahrenstellen
- Beleuchtung
- Aufenthaltsqualität

Zu den Kernpunkten gehören Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem Kfz-Verkehr, die aufgrund von zu schmalen Straßenraumbreiten bestehen. Hinzu kommen teilweise überhöhte Geschwindigkeiten insbesondere im historischen Stadtkern, die das Queren der Fahrbahn für zu Fußgehende erschwert. Im Rahmen der Radtour wurden die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende sowie die erhöhten Verkehrsbelastungen und Führungsformen rund um die Poststraße und Sonsbecker Straße von den Teilnehmenden aufgeführt.



Abb. 1.-4 Planungstouren Xanten: Rheinstraße (links) und Sonsbecker Straße (rechts)
(eigene Aufnahmen)

Die gesamten Ergebnisse beider Planungstouren sind dem Anhang zu entnehmen (s. Anhang H).

1.3.6 Bürgerworkshops

Live-Chat zur Bestandsanalyse

Die Präsentation der Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme und Analyse konnte aufgrund der Corona-Pandemie nicht wie zunächst geplant als Präsenztermin stattfinden, sondern lediglich als Online-Format angeboten werden. Hierzu wurde Ende Februar 2021 eine vertonte Präsentation mit den entsprechenden Inhalten zur Bestandsaufnahme und Analyse auf dem YouTube-Kanal von büro stadVerkehr hochgeladen. Die Präsentation wurde auf der Homepage der Stadt Xanten beworben und verlinkt. Zu Beginn der Präsentation richtete der Bürgermeister der Stadt Xanten einige einleitende Worte zu den Inhalten und Zielen des Mobilitätskonzeptes an die Bevölkerung Xantens.

Jeder Interessierte konnte im Nachgang an die Präsentation per Mail oder Telefon mit dem Bearbeitungsteam des Mobilitätskonzeptes in Kontakt treten. Darüber hinaus wurde am Mittwoch, den 17.03.2021, eine Online-Veranstaltung eingerichtet, in der per Live-Chat Fragen, Anregungen und Kritiken an das Team von büro stadVerkehr gerichtet werden konnten. Insgesamt nahmen vier Personen das Angebot des Live-Chats wahr. Der Link zur Veranstaltung wurde nach vorheriger Anmeldung an die entsprechenden Personen per Mail versendet. Das Gutachterteam antwortete unmittelbar per Mikrofon auf die Fragen der Teilnehmenden. Die Ergebnisse aus dem Live-Chat sind dem Protokoll im Anhang zu entnehmen (s. Anhang I).

Aufgrund der umfangreichen Bestandsaufnahme und Analyse inklusive Parkraumerhebungen, Haushaltsbefragung sowie Verkehrszählungen und Planungstouren fiel die Wahl auf eine vertonte Präsentation mit anschließender, zeitlich versetzter Diskussionsrunde per Live-Chat. Somit konnte die Zeit im Rahmen des Live-Chats ausschließlich für Rückfragen und Diskussionen genutzt werden.

Bürgerworkshop zur Maßnahmenkonzeption

Knapp ein Jahr nach dem Live-Chat zur Bestandsanalyse wurde der Bürgerworkshop zu den Maßnahmenvorschlägen am 24.01.2022 ebenfalls online durchgeführt. An der 2,5h-Video-Konferenz konnten alle Interessierten ohne vorherige Anmeldung teilnehmen und sich beteiligen. Insgesamt haben sich 63 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Spitze inklusive dem Technischen Dezernat und Akteuren aus verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung sowie dem Team von büro stadVerkehr im digitalen Meetingraum eingefunden.

Nach einer kurzen Einführung zum aktuellen Arbeitsstand wurden sektoral nach Verkehrsmitteln jeweils Karten mit Maßnahmenvorschlägen eingeblendet, welche von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern entweder direkt in der Karte kommentiert oder mit eigenen Einträgen ergänzt oder per Handzeichen bzw. Chat-Funktion Fragen an das Bearbeiterteam gestellt werden konnten. Die Ergebnisse aus diesem Online-Format wurden öffentlichkeitswirksam auf der Homepage der Stadt Xanten eingestellt. Zudem flossen jegliche Anregungen und Ergänzungen in die weitere Bearbeitung mit ein. Vorschläge und Ergänzungen, die nicht in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt worden sind, werden in einem Themenspeicher bei der Stadtverwaltung Xanten aufbewahrt und im Rahmen weiterer Konzepte und Planungen bei Bedarf hinzugezogen.

Abschlussveranstaltung

Am 22.06.2022 wurde das Gesamtkonzept im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung in der Mensa des Stiftsgymnasiums in Xanten vorgestellt. In der zweistündigen Abendveranstaltung kamen insgesamt 33 Teilnehmerinnen und Teilnehmer exklusive der Verwaltung der Stadt Xanten. Zwei Schülerinnen und Schüler des Kenia-Teams übernahmen die Verpflegung und verkauften zugunsten eines sozialen Projektes in Kenia Kuchen sowie Getränke.

Nach einem rund halbstündigen Vortrag zum bisherigen Vorgehen und den Inhalten des Mobilitätskonzeptes, insbesondere zu den Maßnahmenvorschlägen, wurden alle Interessierten dazu eingeladen sich an Stellwänden jeweils detaillierter über die Maßnahmenvorschläge zu den jeweiligen Verkehrsmitteln zu informieren („Mobilitätsstraße“). Es konnten zudem Nachfragen gestellt und mit den Akteuren aus Verwaltung und dem Team von büro stadVerkehr in den Austausch getreten werden. Zudem bestand die Möglichkeit nochmals Anmerkungen, Ideen und Wünsche für die künftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Xanten auf entsprechenden Karten festzuhalten. Dieses Angebot wurde jedoch nicht genutzt.



Abb. 1.-5 Abschlussveranstaltung Mensa Stiftsgymnasium Stadt Xanten (eigene Aufnahme)

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Xanten bildet die Bestandsaufnahme und Analyse der Ausgangslage. Hierzu gehören einerseits die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt zu sichten und zu bewerten sowie andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben.

Im August 2020 wurden hierzu umfangreiche Verkehrszählungen im Straßennetz sowie eine Parkraumanalyse im Xantener Stadtgebiet durchgeführt. Hinzu kommt eine Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr auf Stadtteilebene (s. Kap. 3) aus dem September 2020. Zusätzlich fließen die Ergebnisse aus der INKA Online-Beteiligung (s. Kap. 1.3) sowie eigene Beobachtungen und Begehungen/ Befahrungen im Stadtgebiet in die Bestandsaufnahme und Analyse mit ein.

Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhandenen Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und eigene Auswertungen
- Informationen von verschiedenen Akteuren aus dem Lenkungskreis und Projektbeirat
- Informationen von den Bürgerinnen und Bürgern aus der INKA Online-Beteiligung und der Haushaltsbefragung

Im Folgenden wird eine umfassende Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Hierzu werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale analysiert und dargestellt. Die einzelnen Themenfelder bilden im Weiteren die Grundlage für das Mobilitätskonzept sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Xanten gehört dem Regierungsbezirk Düsseldorf im Kreis Wesel in Nordrhein-Westfalen an. Die rund 22.000 Einwohnerinnen und Einwohner verteilen sich auf sechs Stadtbezirke auf einer Gesamtfläche von über 72,0 km²: Birten, Lüttingen, Marienbaum, Vynen/Obermörmtter, Wardt und Xanten.⁴

An Xanten grenzt im Norden die Stadt Rees, im Osten die Kreisstadt Wesel, im Süden die Gemeinden Alpen und Sonsbeck sowie im Westen die Gemeinde Uedem und die Stadt Kalkar. Das Oberzentrum Duisburg befindet sich in etwa 42,0 km Entfernung.

Der überwiegende Teil der Fläche Xantens ist der landwirtschaftlichen Nutzung zuzuschreiben (rund 55,0 %). Dahinter folgen Waldflächen und Gehölz (11,7 %); Gewässer (11,3 %); Wohnbau-, Industrie- und Gewerbefläche (7,0 %), Verkehrsfläche (4,7 %) sowie Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche (4,2 %). Auf die Flächenkategorie „Sonstige Fläche“ entfallen die restlichen 6,1 %.⁵

Die Einwohnerinnen und Einwohner (EW) konzentrieren sich hauptsächlich im zentral gelegenen Stadtbezirk Kernstadt Xanten (knapp 50 % der Gesamtbevölkerung):

- Xanten: rund 10.800 EW⁶
- Birten: rund 1.800 EW
- Lüttingen: rund 2.900 EW
- Obermörmtter/Vynen: rund 2.400 EW
- Marienbaum: rund 2.000 EW
- Wardt: rund 1.800 EW

⁴ Quelle: Niederrheinische IHK u. Stadt Xanten (2019): Standortexposé Xanten. Luftkurort am Niederrhein.

⁵ Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2021): Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen.

⁶ Stand der Einwohnerzahl: 2019

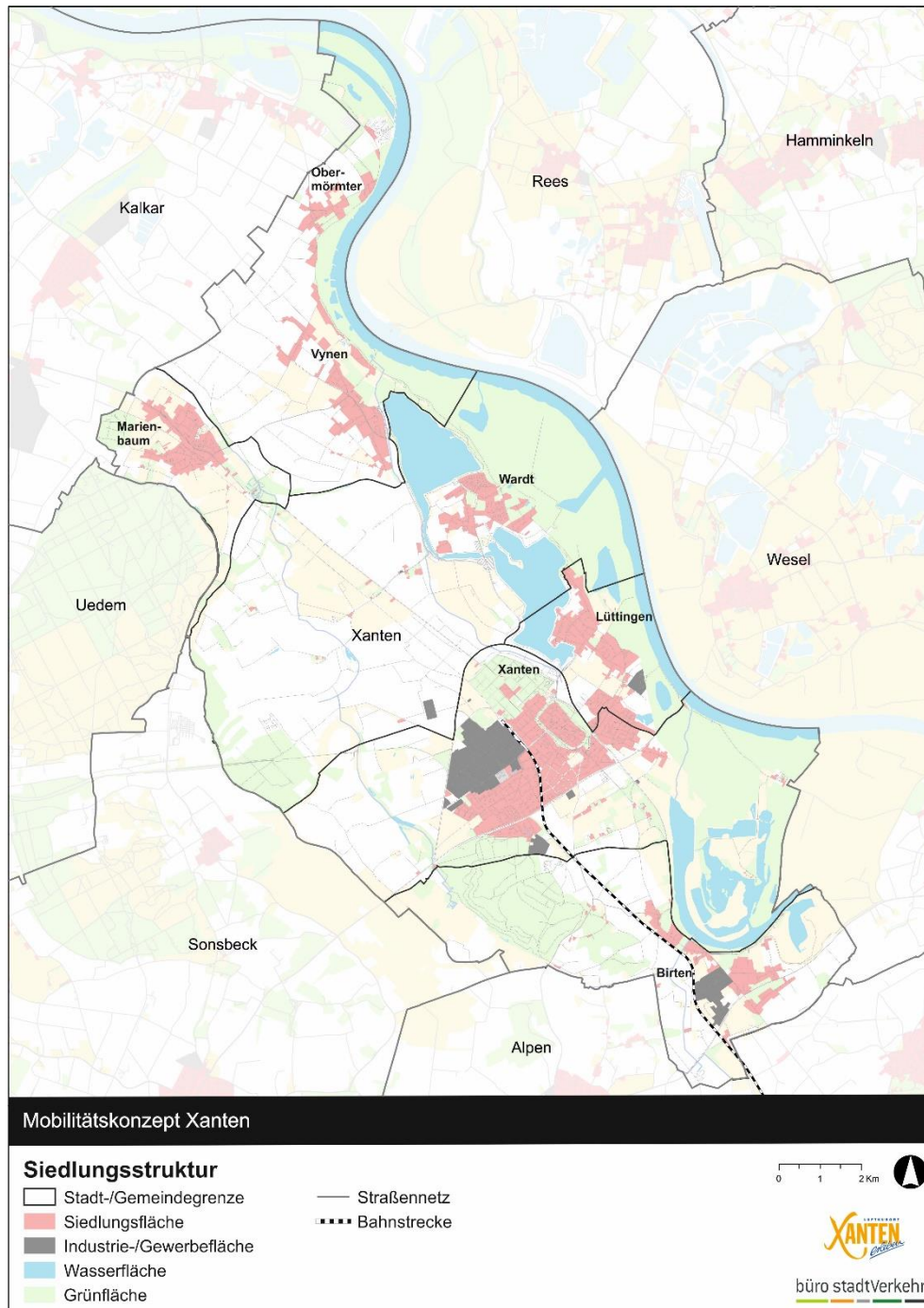


Abb. 2.-1 Siedlungsstruktur Stadt Xanten

Insgesamt weist die Stadt Xanten eine lockere, disperse Siedlungsstruktur auf, die überwiegend von Reihen- und Einzelhäusern geprägt ist. Wie der Abb. 2.-1 zu entnehmen ist, liegen die Siedlungsschwerpunkte hauptsächlich in der Kernstadt Xanten innerhalb des Tangentensystems bestehend aus B 57, L 480 und K 36) sowie entlang der zentralen Verkehrsachsen in den Stadtbezirken Birten, Lüttingen, Marienbaum, Obermörnter und Vynen. Die künftige Siedlungsentwicklung sieht insbesondere eine Erweiterung der Wohnbauflächen „Lüttinger Feld“ im Süden Lüttingens vor.

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Für die Bevölkerungsentwicklung in Xanten gibt es verschiedene Prognosen (s. Abb. 2.-2). Wie der Abbildung zu entnehmen ist, gibt es eine Variante, die eine vermehrte Zuwanderung bei gleichzeitig geringem Fortzug abbildet (obere Variante). Hier wird davon ausgegangen, dass ein erhöhtes Angebot an Wohnungen dazu führt, dass mehr Haushalte in Xanten leben können (vor allem (v. a.) Zuwanderung von 30- bis 50-Jährigen). So ergibt sich in dieser Variante eine Bevölkerungszunahme von 21.762 (2020) auf etwa 22.605 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2035. Demgegenüber sieht die Trendvariante eher eine „Stagnation“ der Bevölkerungszahl voraus. In dieser Variante wird davon ausgegangen, dass zwar das Wanderungssaldo positiv bleibt, aber aufgrund der alternden Gesellschaft die Zahl der Sterbefälle steigt und diese die Zahl der Geburten übertrifft. So verbleibt die Einwohnerzahl auf dem aktuellen Niveau: Für das Jahr 2035 wird eine Anzahl von 21.608 Einwohner prognostiziert.⁷ Vom Landebetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) wird eine tendenzielle Abnahme der Bevölkerungszahl in Xanten prognostiziert.⁸ Gemäß dem Landesbetrieb wird bis 2035 von einer Abnahme um etwa 1.300 Personen auf insgesamt 20.463 Einwohner ausgegangen.

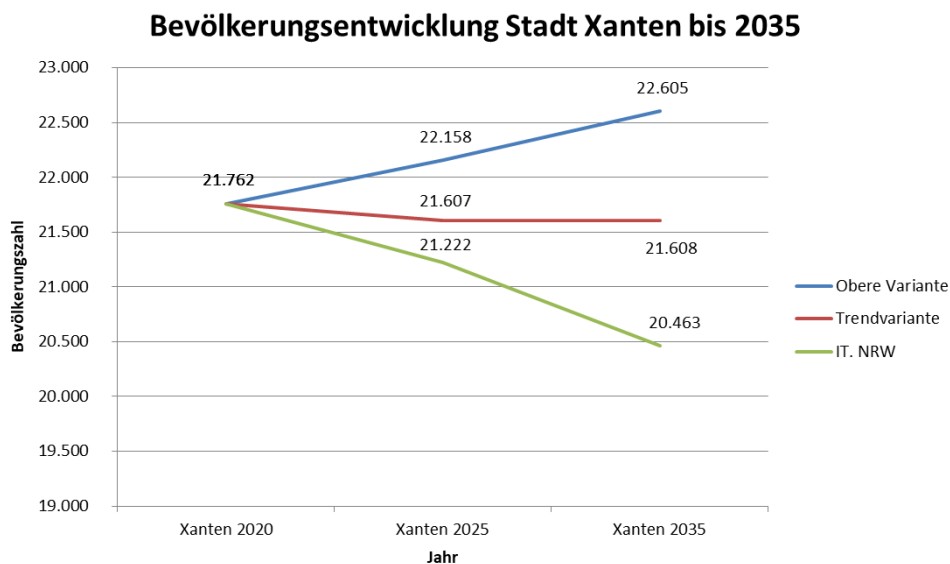


Abb. 2.-2 Bevölkerungsentwicklung Stadt Xanten bis 2035

2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

In Xanten existieren zwei Gewerbegebiete, zum einen das Gewerbegebiet Xanten im Stadtbezirk Xanten zwischen der Sonsbecker Straße und dem Trajanring (K 36). Hier befinden sich kleinere bis mittlere Betriebe (bis zu 150 Mitarbeitende), die im produzierenden Gewerbe, im Handel oder im Dienstleistungssektor tätig sind. Darüber hinaus konzentrieren sich dort mehrere Lebensmittelhändler und Fachmärkte für die Versorgung des täglichen bis mittel- oder langfristigen Bedarfs. Zum anderen befindet sich das zweite Gewerbegebiet Birten im gleichnamigen Stadtbezirk zwischen der Rheinberger Straße (B 57) und der Weseler Straße (L 460). Dieses Gewerbegebiet zeichnet sich durch eine verkehrsgünstige Lage an der B 57 und damit einer zügigen Anbindung an die A 57 aus. Im Gewerbegebiet Birten haben sich vor allem Unternehmen des produzierenden Gewerbes angesiedelt. Im Jahre 2015 fand dort eine Gebietserweiterung statt.

⁷ Quelle: Schulten Stadt- und Raumentwicklung (2017): Handlungskonzept Wohnen Xanten.

⁸ Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2040.

Im Stadtkern Xantens, der den Einzelhandelsschwerpunkt bildet, finden sich verstärkt klein- bis mittelflächige Einzelhandelsangebote. Ergänzt wird das Angebot von gastronomischen Betrieben und Dienstleistungsunternehmen.

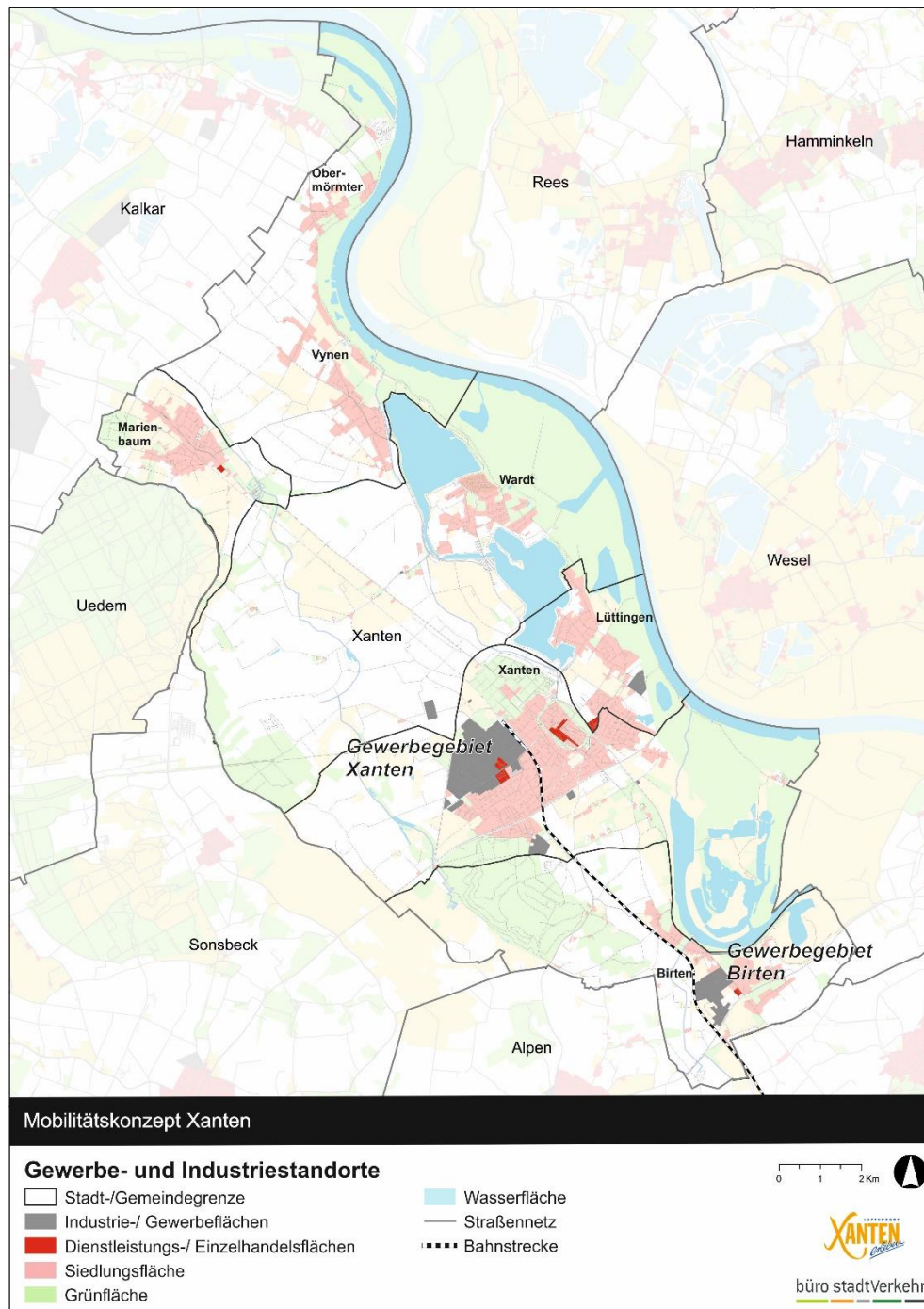


Abb. 2.-3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte Stadt Xanten

Anhand der Zahlen zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort wird deutlich, dass Xanten als Wirtschaftsstandort weniger große Betriebe mit einer hohen Anzahl an Mitarbeitenden beheimatet, sondern stattdessen ein Branchemix mit kleineren und mittleren Betrieben vorherrscht.

- sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort: 4.970 (Stand: 31.12.2019)⁹
- sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort: 8.010 (Stand: 31.12.2019)¹⁰

2.1.3 Pendler

Die Stadt Xanten weist ein negatives Pendlersaldo auf (-3.874), das heißt (d. h.) es pendeln mehr Personen zum Arbeiten aus der Stadt Xanten heraus als ein. Insgesamt verlassen 7.317 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit Wohnort in Xanten (Stand: 30.06.2019) das Stadtgebiet, um an einem anderen Ort ihrer Beschäftigung nachzugehen. Im Gegenzug fahren 3.443 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte von außerhalb (Stand: 30.06.2019) zu ihrer Arbeitsstätte nach Xanten. Die meisten Einpendler stammen aus den Nachbarstädten Sonsbeck (374), Alpen (364) und Wesel (350). Umgekehrt sind die größeren Kommunen im nahen Umkreis auch die Orte, zu denen die meisten Xantenerinnen und Xantener pendeln. Der größte Anteil fährt nach Wesel (883), gefolgt von Duisburg (616) und Alpen (496). Die nachfolgende Abbildung 2.-4 stellt die wichtigsten Pendlerströme nach und aus Xanten dar.

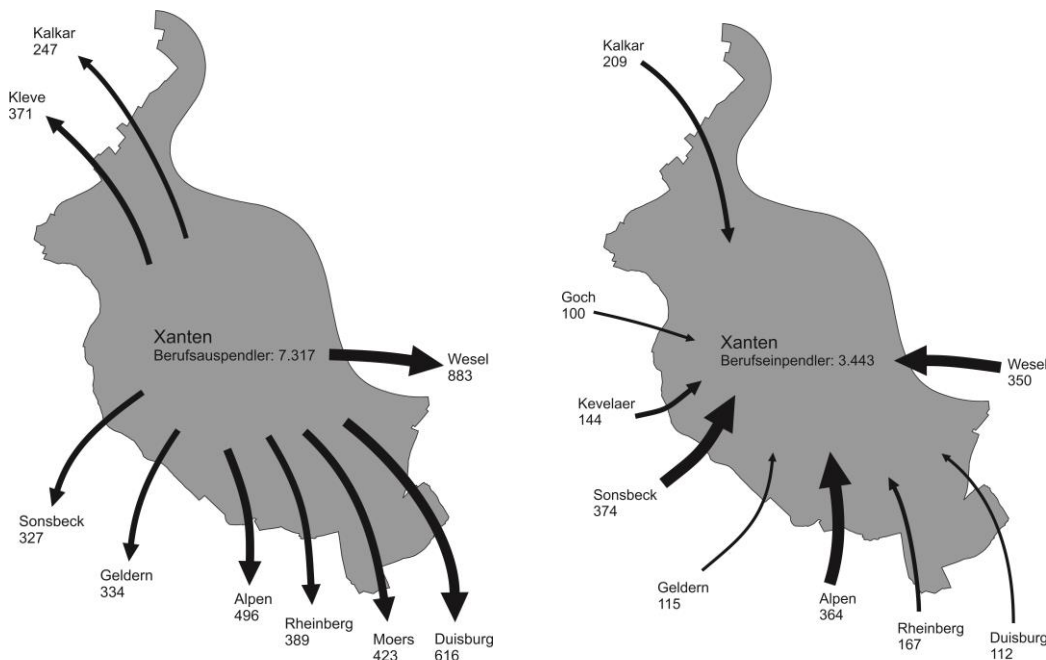


Abb. 2.-4 Ein- und Auspendler Stadt Xanten 2019

2.2 Schulstandorte

In Xanten gibt es insgesamt sechs Schulstandorte mit insgesamt knapp 3.000 Schülerinnen und Schülern. Grundschulen sind in den Stadtbezirken Xanten, Lüttingen und Marienbaum vorzufinden. Die weiterführenden Schulen konzentrieren sich auf den Stadtbezirk Xanten (s. Abb. 2.-5). Neben den weiterführenden Schulen finden sich im Umfeld des historischen Stadtkerns von Xanten ein Berufskolleg.

⁹ Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2021): Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen.

¹⁰ Quelle: ebenda.

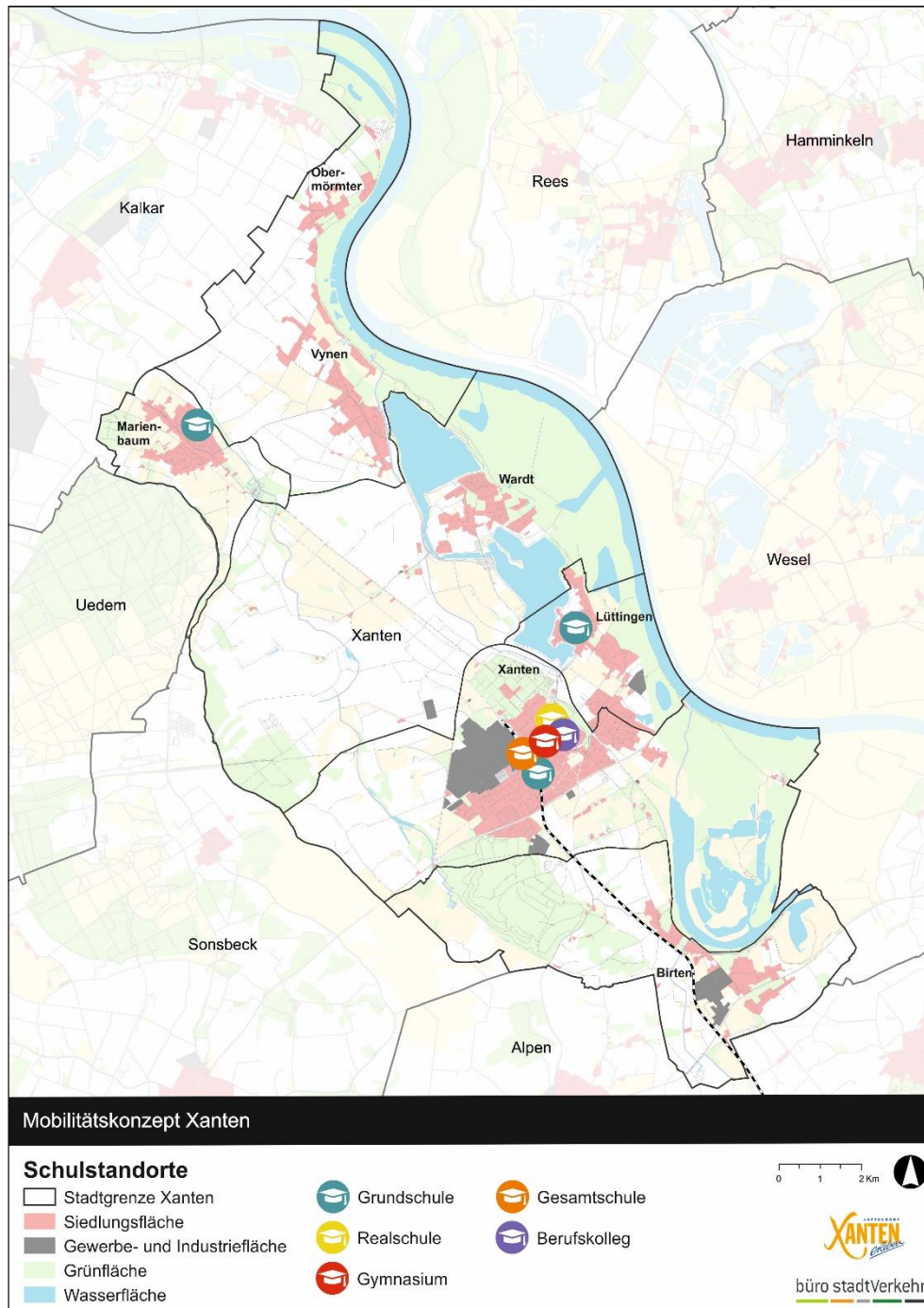


Abb. 2.-5 Schulstandorte Stadt Xanten

Die Standorte und Schülerzahlen verteilen sich wie folgt auf das Stadtgebiet:

Grundschulen	
Gemeinschaftsgrundschule Viktor-Schule Xanten	ca. 310 Kinder
Kath. Teilstandort Marienbaum (Viktor-Schule Xanten)	ca. 100 Kinder
Katholische Grundschule Lüttingen-Hagelkreuzschule-	ca. 260 Kinder
Weiterführende Schulen	
Willi-Fährmann-Gesamtschule	ca. 950 Kinder
Private Mädchen-Realschule (Marienschule)	ca. 520 Kinder
Städtisches Stiftsgymnasium	ca. 850 Kinder

2.3 Publikumswirksame Einrichtungen

Bedeutsame öffentliche Einrichtungen sind überwiegend im Stadtkern von Xanten in unmittelbarer Nähe zum historischen Kern angesiedelt. Hierzu zählen u. a. das Rathaus in der Straße Karthaus sowie der Dom und das StiftsMuseum in der Straße Kapitel. Nordwestlich der Kernstadt schließt der Archäologische Park Xantens (APX) an. Sämtliche Einrichtungen sind gut an das kommunale und interkommunale Straßennetz angebunden. Zudem können die Ziele mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden.

Im Stadtbezirk Wardt befindet sich das Freizeitzentrum Xanten (FZX) mit dem Naturbad Xantener Südsee, der Adventure Park sowie zahlreiche Ferienwohnungen, Gästehäuser und eine Jugendherberge (s. Abb. 2.-6). Ein weiterer Standort des FZX ist der Hafen Xanten am südlichen Ende der Xantener Südsee im Stadtbezirk Lüttingen. Auch für die Einrichtungen des FZX besteht der Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr und das übergeordnete Straßenverkehrsnetz (B 57).

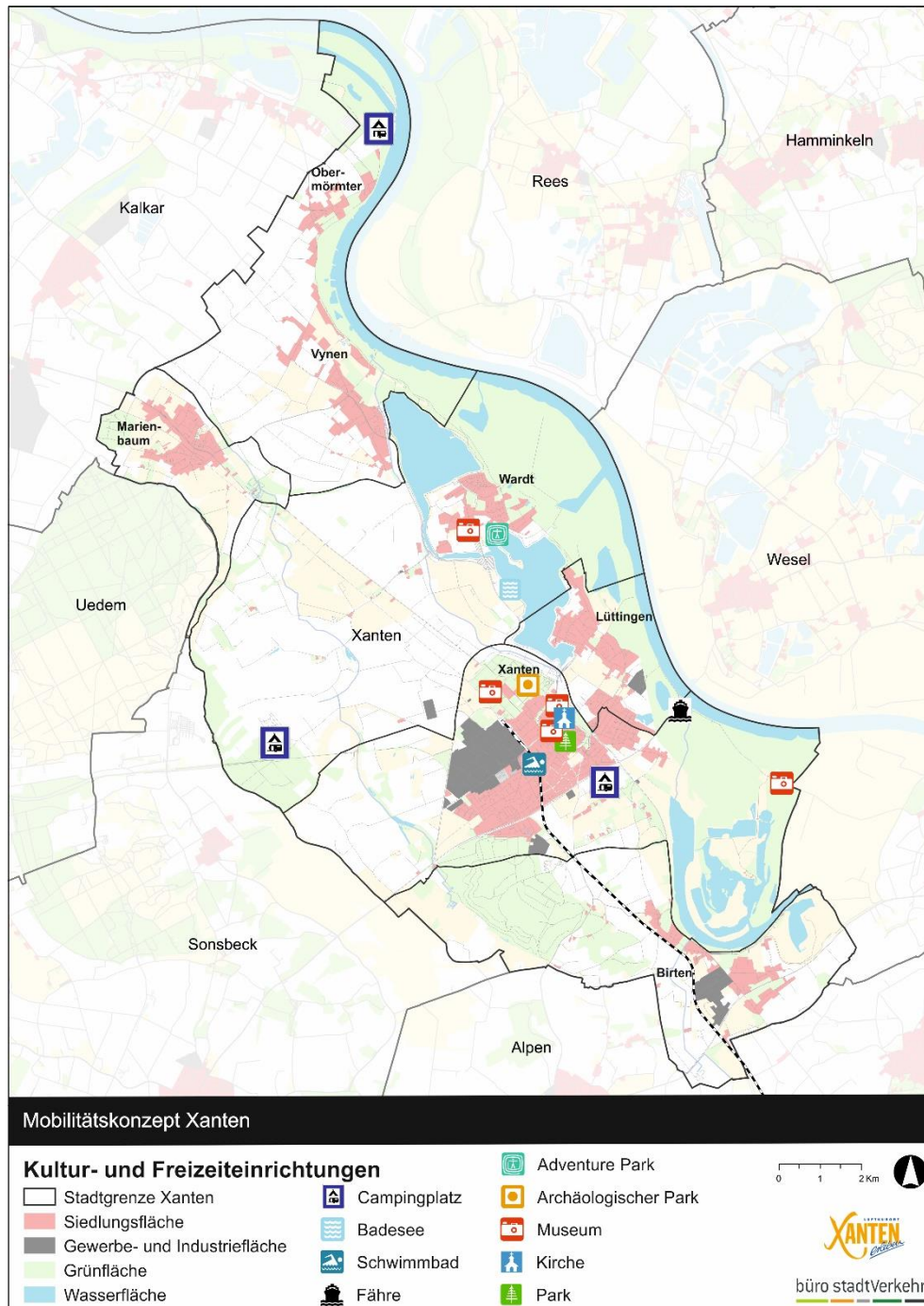


Abb. 2.-6 Publikumswirksame Einrichtungen Stadt Xanten

2.4 Verkehr

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Stadt- und Regionalbuslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität der Xantenerinnen und Xantener. Im Folgenden sind alle wichtigen Informationen zum Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

2.4.1 MIV

Die Bedeutung des Autoverkehrs für die Stadt Xanten zeigt sich zum einen am Stadtbild, denn Xanten wird durch eine Vielzahl von klassifizierten Straßen durchzogen. Zum anderen verdeutlicht dies der Anteil des MIV am Gesamt-Modal Split mit 59 % (s. Kap. 4.2). Rund 96 % der Haushalte in Xanten verfügen über mindestens einen Personenkraftwagen (Pkw) (s. Kap. 4). Ein Grund für die hohe Pkw-Besitzquote stellt die disperse Siedlungsstruktur dar, wodurch längere Wege zu den Zielen des täglichen Bedarfes zurückgelegt werden müssen. Außerdem fehlt es mitunter an alternativen Mobilitätsangeboten. Die Abbildung 2.-7 zeigt das klassifizierte Straßennetz mit der Unterteilung in Bundesstraße, Landesstraße und Kreisstraße.

Im Süden, außerhalb des Kartenausschnittes, besteht in Sonsbeck oder Alpen eine Anbindung an die Autobahn 57. In Xanten besteht eine Verbindung zur A 57 entweder über die L 480 und weiter über die L 491 zur Anschlussstelle 5 (Sonsbeck) oder über die B 57 und weiter über die B 58 zur Anschlussstelle 6 (Alpen). Die zentrale Achse zur Erreichung aller bedeutsamen Ziele innerhalb des Stadtgebietes bildet die B 57. Über die Rheinberger Straße, den Varusring, die Mörmterer Straße und die Kalkarer Straße werden außer Vynen und Obermörmter alle Stadtbezirke angebunden. Außerdem verbindet die B 57 Xanten in nordwestlicher Richtung mit Kalkar und Kleve. Im Südosten besteht Anschluss an die B 58, die wiederum in nordöstlicher Richtung eine Verbindung zu Wesel schafft und in südwestlicher Richtung eine Anbindung an Geldern ermöglicht.

Große Verkehrserzeuger mit hohem Zielverkehr stellen einerseits die Gewerbe- und Industriestandorte im Stadtbezirk Xanten und Birten dar, andererseits sind die touristischen Sehenswürdigkeiten Ziel zahlreicher Besucherinnen und Besucher. In den Wohnquartieren abseits der Hauptverbindungsachsen dominieren Tempo 50 sowie temporeduzierte Straßenräume. Tempo 30 gilt auch in der Nähe von schutzwürdigen Einrichtungen, dazu zählt in Xanten die Heinrich-Lensing-Straße auf Höhe des evangelischen Kindergartens, die Lüttinger Straße im Bereich des Kurparks (zwischen B 57 und Viktorstraße), auf der Viktorstraße in Höhe des St.-Elisabeth-Heims sowie auf der Siegfriedstraße ebenfalls im Bereich des Kurparks (zwischen Am Eulenturm und Europakreisel).

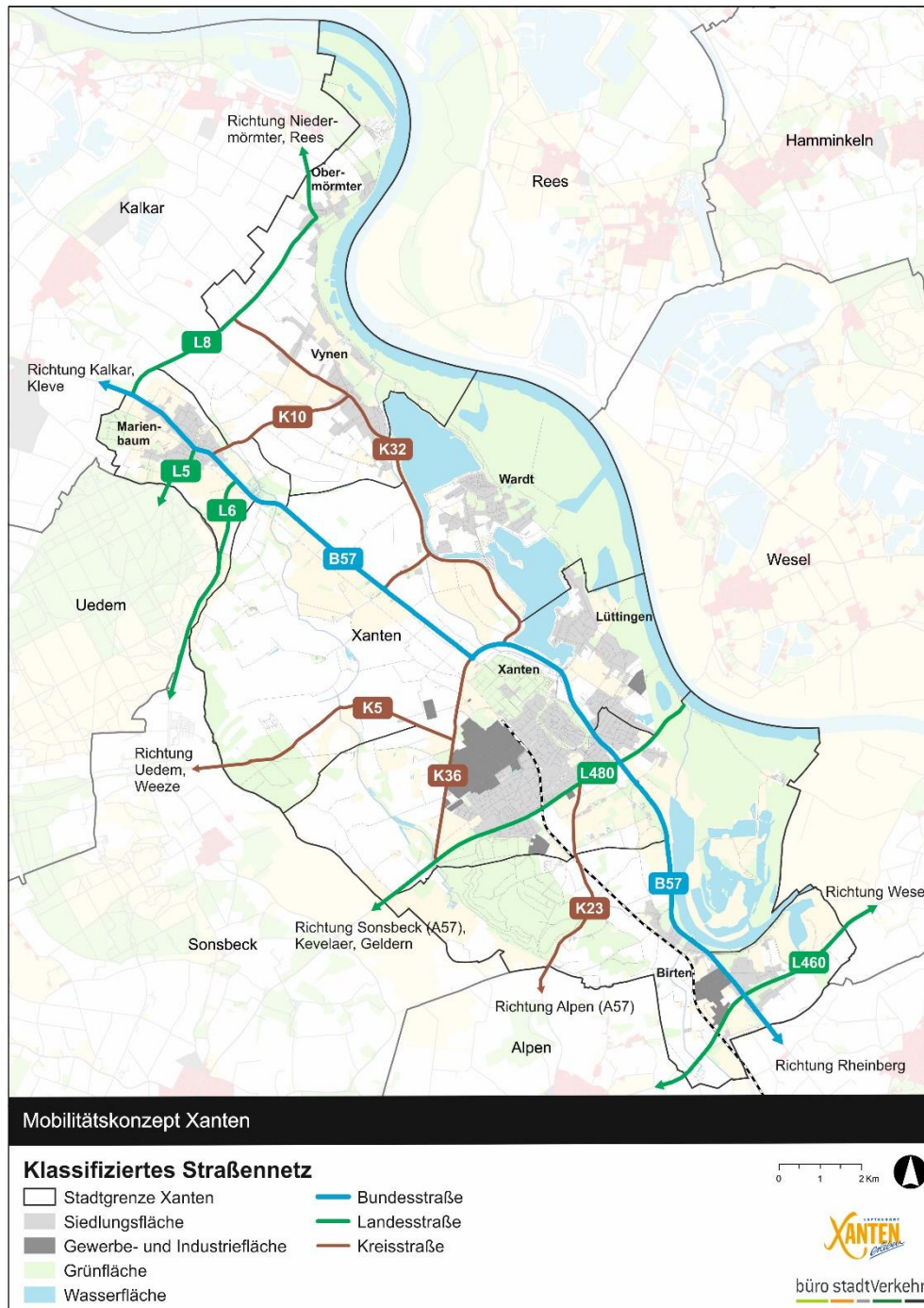


Abb. 2.-7 Klassifiziertes Straßennetz Stadt Xanten

In Xanten existieren insgesamt fünf Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Diese beschränken sich allesamt auf den Stadtbezirk Xanten. In der Rheinberger Straße existiert eine Ladestation mit zwei Ladepunkten. Zwei weitere Ladestationen befinden sich in unmittelbarer Nähe des historischen Stadtkerns (Klever Straße, eine Ladestation mit zwei Ladepunkten) bzw. in dessen fußläufiger Entfernung (Westwall, eine Ladestation mit zwei Ladepunkten). Betreiber der Ladesäulen sind die Stadt gemeinsam mit einem privaten Unternehmen. Darüber hinaus sind zwei Ladestationen im Gewerbegebiet Xanten vorzufinden. Eine befindet sich in der Hagdornstraße (1 Ladepunkt) und eine weitere in der Sonsbecker Straße, diese ist jedoch an einen Fachmarkt gekoppelt. Die öffentlichen Ladesäulen sind in der nachfolgenden Abbildung 2.-8 dargestellt.

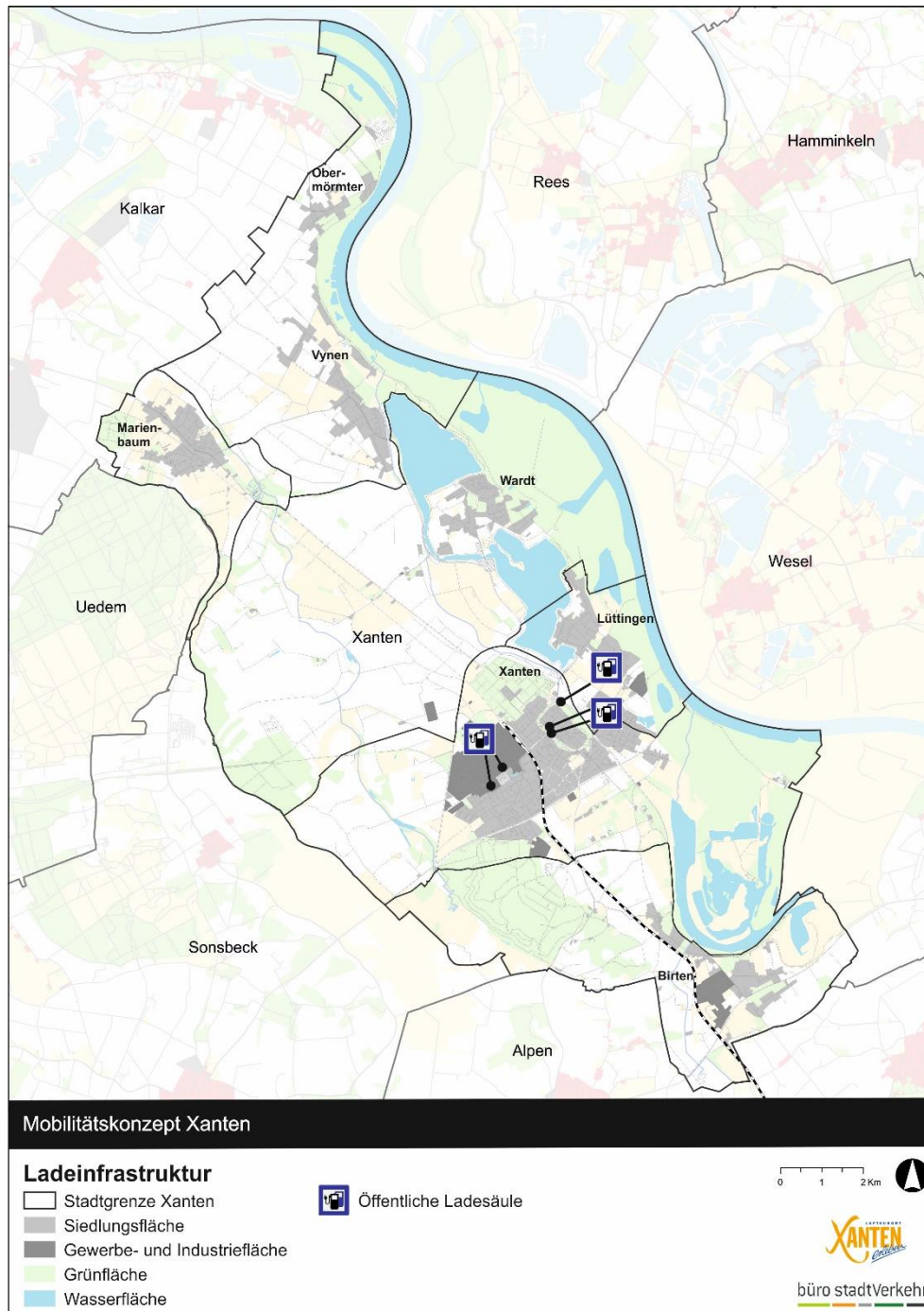


Abb. 2.-8 Öffentliche Ladesäulen Stadt Xanten

2.4.2 Wirtschaftsverkehr

Ein wichtiger Aspekt im Rahmen des Verkehrs spielt auch der Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr). In Xanten existieren Empfehlungen in Form von Schildern, die dem Wirtschaftsverkehr aufzeigen, welche Straßen genutzt werden sollten. Dabei handelt es sich um Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) konforme Lkw-Durchfahrtsverbote (gemäß Zeichen 253 StVO), bei denen die Einfahrt für Kraftfahrzeuge über einer zulässigen Gesamtmaße von 3,5 t verboten ist. Eine Ausnahme gilt für die Geschäfte innerhalb der Wallanlagen Xantens, die beliefert werden müssen. Für den Lkw-Durchgangsverkehr existieren auf folgenden Straßen ein Durchfahrtsverbot: Rheinstraße in Fahrtrichtung Innenstadt (ab Nibelungenkreisel), Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Innenstadt (ab Europakreisel), Fildersteg, Viktorstraße und ein nächtliches Durchfahrtsverbot auf der Poststraße

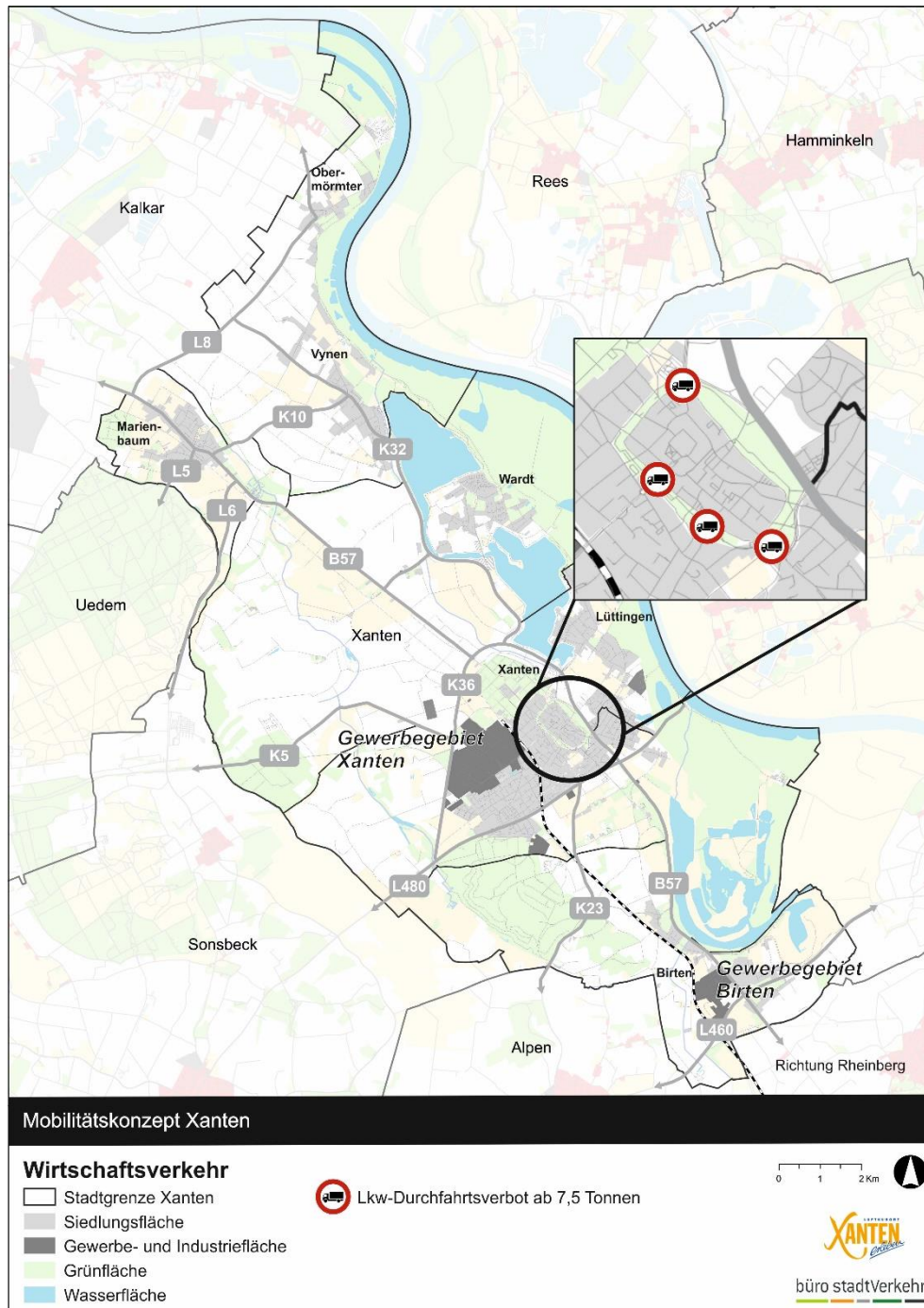


Abb. 2.-9 Durchfahrtsverbote für den Wirtschaftsverkehr in Xanten

2.4.3 Verkehrssicherheit

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 399 Verkehrsunfälle in Xanten durch die Polizei aufgenommen. Die Zahl der Unfälle sank im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 28 % (558 Unfälle 2019). Die Anzahl der leichtverletzten Personen lag 2020 bei 61. Im Jahr 2019 betrug sie noch 67 Personen, das bedeutet eine Verminderung um knapp 9 %. Auch bei der Zahl der Schwerverletzten ist ein Rückgang von 15 im Jahr 2019 auf 11 im Jahr 2020 auszumachen. In Xanten starben 2020 zwei Menschen im Straßenverkehr, im Jahr 2019 war es eine Person.¹¹

¹¹ Quelle: KPB Wesel (2021): Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2020.

Im Verlauf der Jahre 2014 bis 2020 wurden folgende Unfallhäufungsstellen (≥ 3 Unfälle) bzw. -strecken festgestellt, in denen insbesondere Fußgänger und Radfahrer involviert waren:

- B 57/ Lüttinger Straße
- L 480/ K 36/ Philosophenweg
- B 57/ L 460
- Kreisverkehrsplatz Poststraße/ Holzweg

Nachfolgend sind alle Unfallhäufungsstellen mit Fußgänger- und Fahrradbeteiligung im Stadtgebiet Xantens aufgeführt (s. Abb. 2.-10).

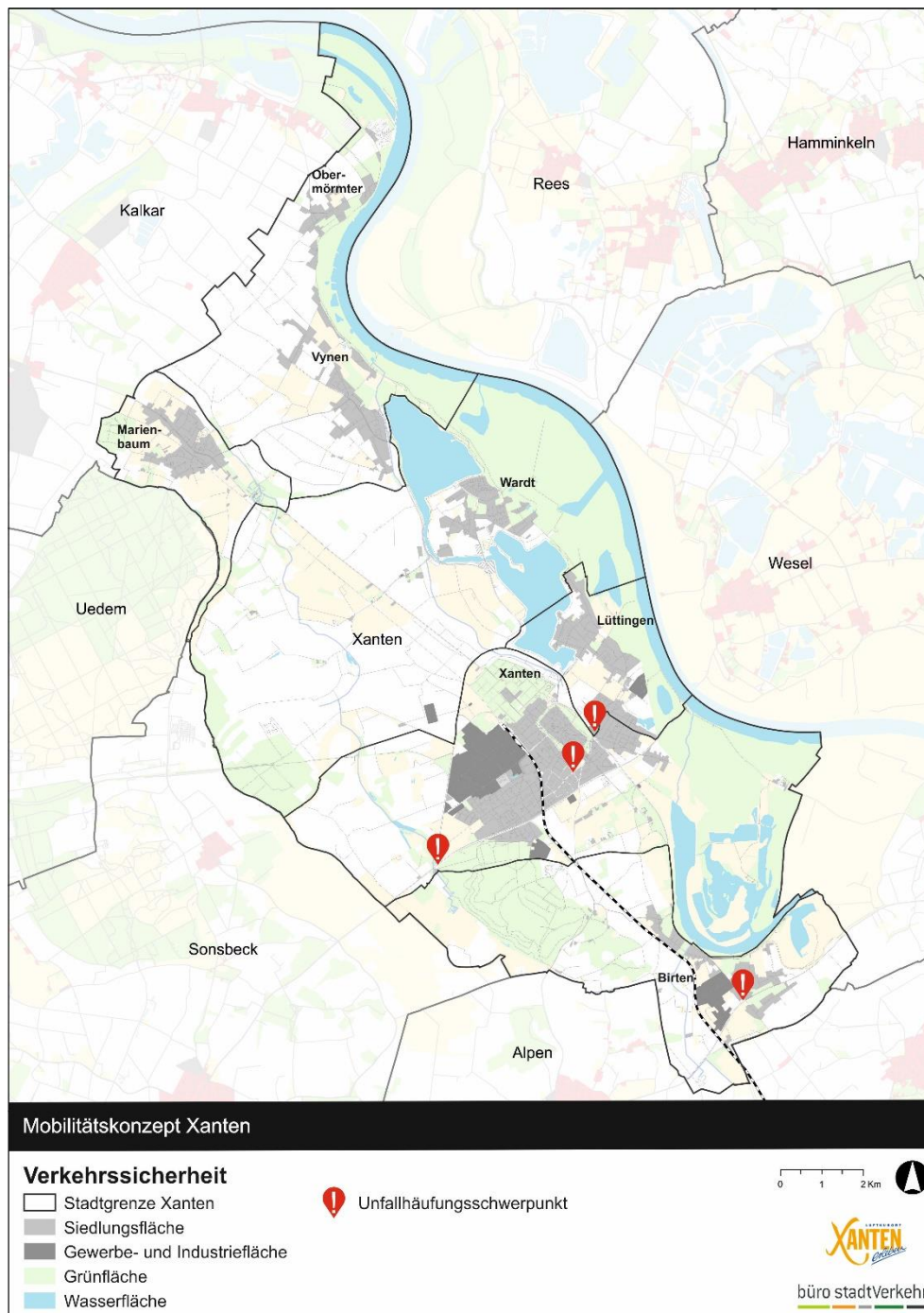


Abb. 2.-10 Unfallhäufungsschwerpunkte in der Stadt Xanten

Die Anzahl von verunglückten Rad- und Pedelec-fahrenden sank zwischen 2020 und 2019 leicht von 34 (2019) auf 30 (2020). Während die Zahl der Leichtverletzten von 21 (2019) auf 25 (2020) stieg, konnte bei der Zahl der Schwerverletzten ein Rückgang von 10 (2019) auf 3 Schwerverletzte (2020) festgestellt werden.

2.4.4 Ruhender Verkehr

Der Ruhende Verkehr nimmt aufgrund des hohen Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitwertes der Stadt Xanten für die Region und darüber hinaus einen besonderen Stellenwert ein. Jährlich locken zahlreiche Veranstaltungen über das gesamte Jahr verteilt Tages- und Übernachtungsgäste an den Niederrhein. Die öffentlichen Parkstände¹², die sich hauptsächlich im und rund um den historischen Stadtkern bis zur Xantener Südsee ballen, werden gerade zu den Einzelereignissen stark frequentiert. Hinzu kommen die Straßenräume im historischen Stadtkern, die den Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung stehen. Zur Ermittlung der Stellplatzauslastung wurde eine umfangreiche Parkraumerhebung in Xanten durchgeführt, deren Ergebnisse zur Identifikation von Konfliktfeldern und zur Ableitung von möglichen Handlungsfeldern zur Modifizierung und Optimierung des öffentlichen Stellplatzangebotes dienen (s. Kap. 6.4).

Erhebungsgebiet

Das Erhebungsgebiet erstreckt sich von der Xantener Südsee bis hin zum Bahnhof und dem Friedhof von Xanten. Neben den öffentlichen Parkplätzen und -flächen wurden auch halböffentliche Parkstände, wie z. B. an der Turnhalle Bahnhofstraße und dem Städtischen Stiftsgymnasium, sowie private Parkplätze, u. a. am APX und dem Discounter Penny, erhoben, da eine Belegung durch Besuchende aufgrund von erhöhtem Parkdruck andernorts durchaus in Betracht gezogen werden kann. Die Fußwege von den privaten Parkplätzen in Richtung Stadtzentrum sind kurz, so dass bspw. neben dem Einkaufen beim Discounter auch andere Ziele innerhalb eines Zeitfensters von 2-Stunden (h) aufgesucht werden können.

Zusätzlich zu den Parkplätzen und -flächen wurde auch eine umfangreiche Erfassung der Straßenräume innerhalb des historischen Stadtkerns unabhängig von der Legalität des Parkens durchgeführt. Diese Erfassung wurde aus demselben Grund wie bei den halböffentlichen und privaten Parkständen getätigt, um mögliche Belegungen aufgrund von überlasteten öffentlichen Stellplätzen zu protokollieren. Insgesamt umfasste das Erhebungsgebiet 1.698 Parkstände mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen, die sich wie folgt auf Parkplätze und Straßenräume in Xanten verteilen (s. Abb. 2.-11).

Nr. Parkplatz/ Straßenraum	Bewirtschaftung	Anzahl STP insgesamt	davon Behinderten-STP	davon E-STP	davon Wohnwagen/ Bus-STP	davon Kurzzeit	davon Motorrad-STP	davon Familien-STP	exklusive Personal-STP
1 Holzweg (P1)	Frei	60	1						
2 Fildersteg/Marsstraße (P11)	Parkscheibe	11	1						
2 Fildersteg (P2)	Frei	60	1						
3 Westwall (P3)	Parkscheibe	42	1						
4 Bahnhofstraße (P4)	Parkschein	87	2	2					
5 Turnhalle (P5)	Frei	44	4						
6 Siegfriedstraße (P6)	Parkscheibe	45	1		2				
7 Hagenbuschstraße (P7)	Parkscheibe	24	2						
9 Klever Straße (P9)	Parkschein	16	2						
10 Bommelstraße (P10)	Parkscheibe	47							

¹² Die Begriffe Parkstand und Stellplatz werden synonym für einen öffentlichen Verkehrsraum zum Abstellen eines Kfz verwendet. Mehrere zusammenhängende Parkstände oder Stellplätze bilden einen Parkplatz.

Nr. Parkplatz/ Straßenraum	Bewirtschaftung	Anzahl STP insgesamt	davon Behinderten-STP	davon E-STP	davon Wohnwagen/ Bus-STP	davon Kurzzeit	davon Motorrad-STP	davon Familien-STP	exklusive Personal-STP
12 Ostwall (P12) A	Parkscheibe	47							8
12 Ostwall (P12) B	Parkschein	23	2	2					
13 Standesamt (P13)	Parkschein	10	2						
14 Niederstraße/ Hochstraße (P14)	Parkscheibe	33	1						
15 Mühlenberg (P15)	Parkscheibe	13							
16 Hochstraße (P16)	Parkschein	15	1						
17 Scharnstraße (P17)	Parkschein	24							
18 Kleiner Markt (P18)	Parkschein	31	2					2	
19 Niederstraße (P19)	Parkscheibe	24	1						
20 Amtsgericht (P20)	Frei	24							
21 P+R Bahnhof (P21)	Frei	138	6			4			
22 Am Rheintor (P22) A	Frei	64		2	3				
22 Am Rheintor (P22) B	Frei	44							
23 Nibelungenplatz (P23) A	Parkscheibe	89	2						
23 Nibelungenplatz (P23) B	Parkscheibe	5							
23 Nibelungenplatz (P23) C	Parkscheibe	65	3						
30 Parkplatz Hafen Südsee A	Frei	111							
30 Parkplatz Hafen Südsee B	Frei	29							3
30 Parkplatz Hafen Südsee C	Ausweis/ Privat/ Motorrad	12	4				8		4
31 APX Busparkplatz	Frei	25							
32 Parkplatz APX Eingang Hafentempel	Frei	140	10						10
33 Parkplatz Penny	Parkscheibe	45	1						
34 Parkplatz Gebrauchtwagen Ankauf Xanten	Frei	16							
35 Parkplatz Städtisches Stiftsgymnasium Xanten A	Frei	8							
35 Parkplatz Städtisches Stiftsgymnasium Xanten B	Frei	38							
36 Siegfriedstraße (Norden) (P8)	Parkscheibe	11							
37 Parkplatz Volksbank Niederrhein	Parkschein	15							
38 Parkplatz Alte Post	Frei	6							
39 Parkplatz Sparkasse	Parkschein	31	1						
1 Straßenraum Westwall	Frei	15							
2 Straßenraum Südwall	Frei	12							
3 Straßenraum Orkstraße	Parkscheibe	19	2						
4 Straßenraum Scharnstraße	Parkscheibe	16							
5 Straßenraum Hühnerstraße	Frei	3							
6 Straßenraum Niederstraße	Frei	8							
7 Straßenraum Hochstraße	Frei	2							

Nr. Parkplatz/ Straßenraum	Bewirtschaftung	Anzahl STP insgesamt	davon Behinderten-STP	davon E-STP	davon Wohnwagen/ Bus-STP	davon Kurzzeit	davon Motorrad-STP	davon Familien-STP	exklusive Personal-STP
8 Straßenraum Mühlenberg	Frei	8							
9 Straßenraum Marsstraße	Parkscheibe	13							
10 Straßenraum Bemmelsstraße	Frei	10							
11 Straßenraum Nordwall	Frei	7							
12 Straßenraum Brückstraße	Frei	13							
Parkstände insgesamt exklusive Personal-STP		1.698							

Abb. 2.-11 Anzahl Parkstände im Erhebungsgebiet Stadt Xanten

In der nachfolgenden Abbildung sind die Parkplätze und Straßenräume im Stadtgebiet verzeichnet (s. Abb. 2.-12).

Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht wird. Mit der Reduzierung des Parkangebotes kann ein erhöhtes Angebot an Freiflächen einhergehen.

Innerhalb und süd-westlich des historischen Stadtkerns in Richtung Bahnhof sind die Parkplätze durch eine Parkscheiben- oder Parkscheinregelung bewirtschaftet. Mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum sind die Parkplätze nahezu unbewirtschaftet. Insgesamt neun Parkplätze sind durch eine Parkscheinregelung, weitere 17 durch eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Die übrigen 25 Parkplätze im Erhebungsgebiet können frei genutzt werden (ohne Bewirtschaftung).

Ziel einer Parkdauerbegrenzung ist es einerseits, den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu einem veränderten Park- oder Verkehrsmittelwahlverhalten zu bewegen und andererseits den Kunden, Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr höhere Parkchancen durch Kurzzeitparken zu ermöglichen. Während unbewirtschaftete Parkraumflächen teilweise durchgehend durch dasselbe Fahrzeug belegt werden, können durch einen umgewandelten Parkraum etwa vier bis fünf Kurzzeitparker einen Stellplatz nutzen.

In der Regel beschränkt sich die Parkscheibenregelung auf montags bis freitags von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr und Samstagvormittag während der Geschäftsöffnungszeiten. Die Parkdauer variiert bei den Parkplätzen mit Bewirtschaftung zwischen 1h und 2h. An den meisten Parkplätzen beschränkt sich die Parkdauer mit Parkscheibe jedoch auf maximal 3h. In den nachstehenden Abbildung 2.-13 ist die Parkraumbewirtschaftung im Erhebungsgebiet graphisch dargestellt.



Abb. 2.-13 Parkraumbewirtschaftung Erhebungsgebiet Stadt Xanten

Vorgehensweise

Die Erhebungstage erstreckten sich insgesamt über drei Tage. Der erste Erhebungstag fiel auf das letzte Adventswochenende 2019 ohne jegliche pandemischen Einschränkungen. Aufgrund des Weihnachtsmarktes entfiel jedoch die Parkmöglichkeit auf dem Parkplatz Kleiner Markt (P18). Direkt angrenzend zum Parkplatz Hafen Südsee A gastierte zudem ein Zirkus, so dass es hier punktuell zu einer starken Auslastung kam. Im darauffolgenden Jahr 2020 wurde zusätzlich an einem Markttag (Donnerstag) und einem verkaufsoffenen Sonntag (13:00 Uhr bis 18:00 Uhr) innerhalb der Ferienzeit ohne größere Einschränkungen durch die Corona-Pandemie („Lockdown“) die Auslastung der Parkstände erfasst. Der Wochenmarkt öffnet regelmäßig seine Stände von 08:30 Uhr bis 13:00 Uhr. Der Parkplatz Kleiner Markt (P18) kann währenddessen uneingeschränkt beparkt werden.

- Samstag, den 21.12.2019 (Weihnachtsmarkt)
- Donnerstag, den 06.08.2020 (Markttag)
- Sonntag, den 09.08.2020 (verkaufsoffener Sonntag)

An allen drei Erhebungstagen wurden sämtliche Fahrzeuge auf den zuvor genannten Parkplätzen und im Straßenraum inklusive der Parkstände für Behinderte, Familien, Elektro(E)-Fahrzeuge, Motorräder, Busse sowie Kurzzeitparker und Falschparker in einem 120-Minuten-Intervall von 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr am Samstag und Sonntag sowie von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr am Donnerstag erfasst. Durch die Erfassung von Falschparken (Parken außerhalb markierter Parkflächen, falls vorhanden) kam es punktuell zur Überbelegung von Parkplätzen/ Straßenräumen. Die Personalstellplätze wurden mit erhoben, jedoch fließt die Belegung der Personalstellplätze nicht mit in die Auslastung ein, da dies sonst das Gesamtergebnis verzerren würde.

Zu den Erhebungszeiten um 11:00 Uhr, 13:00 Uhr und 15:00 Uhr wurden am Donnerstag zudem weitere Straßenzüge im historischen Stadtkern miterhoben. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um eine mögliche Verlagerung aufgrund von voll ausgelasteten Parkplätzen im Stadtkern in die umliegenden Seitenstraßen zu erfassen. Am Samstag und Sonntag erfolgte die zusätzliche Erhebung um jeweils 13:00 Uhr und 17:00 Uhr.

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung ermöglichen die Darstellung und Analyse der räumlichen und zeitlichen Auslastung verschiedener Parkbereiche. Darüber hinaus ermöglicht eine Erhebung Aussagen zum Auslastungsgrad der jeweiligen Parkräume. Die Betrachtung der Parkraumkenngröße verdeutlicht, auf welchen Parkplätzen und in welchen Straßenzügen hoher Parkdruck herrscht. Stellplätze mit einer Auslastung von unter 67 % weisen keinerlei Parkdruck auf und haben Stellplatzreserven. Auslastungen von 90 % oder mehr weisen dagegen einen erhöhten Parkdruck auf. Im vorliegenden Konzept werden für die Parkraumerhebung folgende Schwellenwerte angenommen: Liegt die Auslastung der Stellplätze regelmäßig, d. h. nahezu über den gesamten Erhebungszeitraum hinweg, über 67 %, so kann von einer guten bzw. hohen Auslastung des Parkraumangebots gesprochen werden.

Auslastungskategorien	
Geringe Auslastung	≤ 33 % (deutliche Reserven vorhanden, kein Parkdruck)
Mittlere Auslastung	zwischen 34 und 66 % (Reserven vorhanden, geringer Parkdruck)
Hohe Auslastung	zwischen 67 und 90 % (kaum Reserven vorhanden, mittlerer bis erhöhter Parkdruck)
Überlastung	91 % und mehr (keine Reserven, Anlage ausgelastet, hoher Parkdruck)

Abb. 2.-14 Auslastungsgrad Parkraumerhebung Stadt Xanten

Auslastung der Parkstände am Samstag, den 21.12.2019

Trotz des Weihnachtsmarktes war am letzten Adventssamstag keine komplette Vollausslastung über den gesamten Erhebungszeitraum festzustellen, obwohl der Parkplatz Kleiner Markt (P18) aufgrund des Weihnachtsmarktes nicht genutzt werden konnte. Trotzdem war ein erhöhter bis hoher Parkdruck insbesondere auf den innerstädtischen Parkplätzen zu verzeichnen gewesen. In den Straßenräumen herrschte eine durchgehende Voll- bzw. Überlastung der zur Verfügung stehenden Parkstände. Da nahezu alle Straßenräume bereits während des ersten Erhebungsintervalls um 09:00 Uhr voll bzw. überbelegt waren, deutet dies auf eine Nutzung von Anwohnerinnen und Anwohnern hin. Die Maximalauslastung war um 17:00 Uhr festzustellen (s. Abb. 2.-15).



Abb. 2.-15 Auslastungsgrad am Samstag, den 21.12.2019, um 17:00 Uhr Stadt Xanten

Um 17:00 Uhr waren 1.399 von 1.698 Parkständen belegt. Parkplatzreserven bestanden lediglich noch am Park and Ride (P+R) Bahnhof (P21), am APX Eingang Hafentempel, am Städtischen Stiftsgymnasium A+B sowie an der Volksbank Niederrhein, Parkplatz Alte Post und Parkplatz Sparkasse. Es handelt sich hierbei um die innenstadtfurtheren, unbewirtschafteten Parkplätze, die teilweise dem halböffentlichen bis privaten Raum zuzuordnen, aber durchaus nutzbar sind bzw. wären.

Gesamtbelegung der Parkplätze 21.12.2019

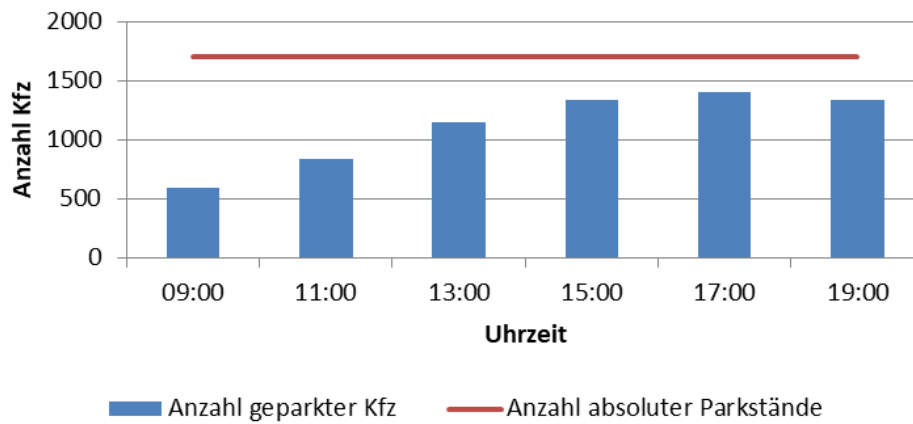


Abb. 2.-16 Gesamtbelegung am Samstag, den 21.12.2019, Stadt Xanten

Auslastung der Parkstände am Donnerstag, den 06.08.2020

Der wöchentliche Markt in Xanten findet regelmäßig am Montag von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr, am Donnerstag von 08:30 Uhr bis 13:00 Uhr sowie am Samstag von 08:00 Uhr bis 14:00 Uhr auf dem Marktplatz statt. Während des Marktes kann der Parkplatz Kleiner Markt (P18) genutzt werden. Während des gesamten Erhebungszeitraumes am Donnerstag war kein hoher Parkdruck im Stadtgebiet festzustellen. In den Straßenräumen herrschte jedoch eine durchgehende Voll- bzw. Überlastung der zur Verfügung stehenden Parkstände. Da nahezu alle Straßenräume bereits während der ersten beiden Erhebungsintervalle um 07:00 Uhr und 09:00 Uhr voll bzw. überbelegt waren, deutet dies auf eine Nutzung von Anwohnerinnen und Anwohnern hin. Die Maximalauslastung war um 11:00 Uhr festzustellen (s. Abb. 2.-17).

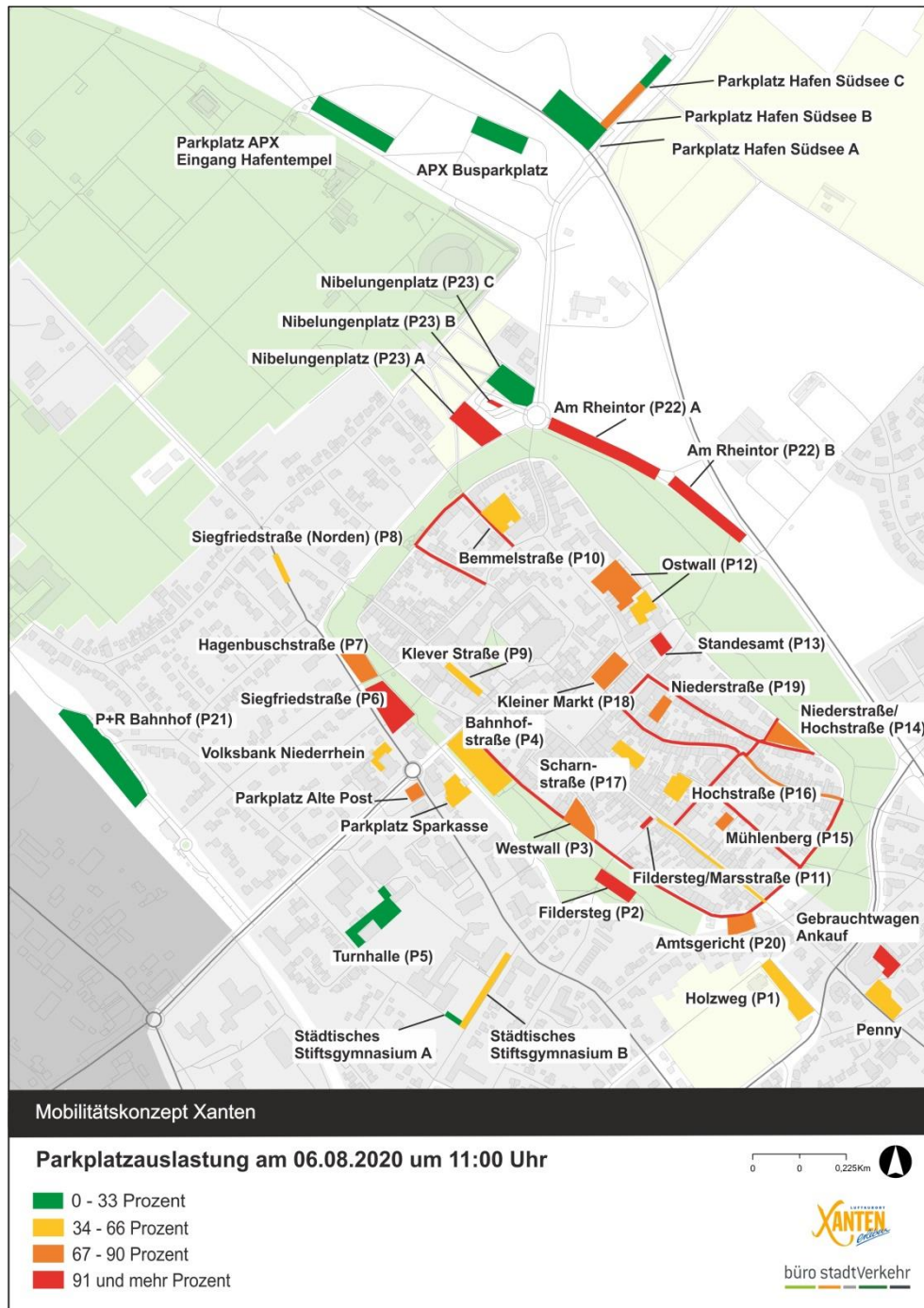


Abb. 2.-17 Auslastungsgrad am Donnerstag, den 06.08.2020, um 11:00 Uhr Stadt Xanten

Um 11:00 Uhr waren 985 von 1.698 Parkständen belegt. Parkplatzreserven standen über den gesamten Tag auf sämtlichen Parkplätzen zur Verfügung.

Gesamtbelegung der Parkplätze 06.08.2020

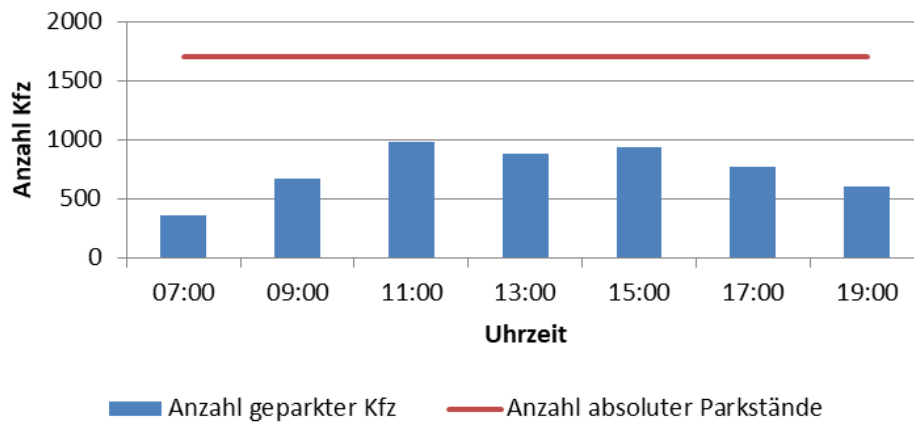


Abb. 2.-18 Gesamtbelegung am Donnerstag, den 06.08.2020, Stadt Xanten

Auslastung der Parkstände am Sonntag, den 09.08.2020

Am Sonntag wurde ein verkaufsoffener Sonntag von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr in der letzten Sommerferienwoche veranstaltet. Während des gesamten Erhebungszeitraumes war keine Vollauslastung festzustellen. In den Straßenräumen herrschte jedoch eine durchgehende Voll- bzw. Überlastung der zur Verfügung stehenden Parkstände. Da nahezu alle Straßenräume bereits während des ersten Erhebungsintervalls um 09:00 Uhr voll bzw. überbelegt waren, deutet dies auf eine Nutzung von Anwohnerinnen und Anwohnern hin. Die Maximalauslastung war um 15:00 Uhr festzustellen (s. Abb. 2.-19).



Abb. 2.-19 Auslastungsgrad am Sonntag, den 09.08.2020, um 15:00 Uhr Stadt Xanten

Um 15:00 Uhr waren 880 von 1.698 Parkständen belegt. Es standen über den gesamten Tag ausreichend Parkplatzreserven auf den Parkplätzen im Erhebungsgebiet zur Verfügung.

Gesamtbelegung der Parkplätze 09.08.2020

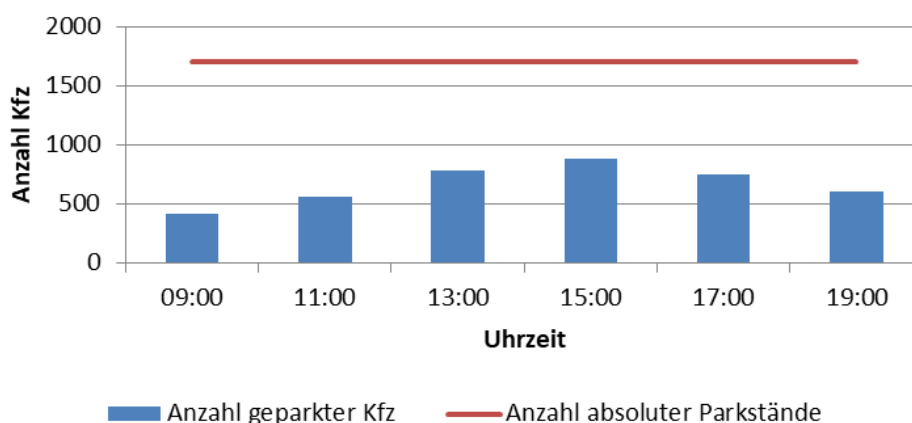


Abb. 2.-20 Gesamtbelegung am Sonntag, den 09.08.2020, Stadt Xanten

Fazit Parkraumerhebung

Selbst zu Einzelereignissen wie am letzten **Adventssamstag** 2019 standen noch Stellplatzreserven zur Verfügung, gleichwohl nahezu flächendeckend erhöhter bis hoher Parkdruck vorherrschte, insbesondere innerhalb des historischen Stadtkerns und rundum den Kurpark. Aufgrund des Weihnachtsmarktes stand der Parkplatz Kleiner Markt (P18) nicht zur Verfügung. Der Parkplatz Hafen Südsee A konnte nur teilweise von Parkenden genutzt werden, da hier ein Zirkus in Betrieb war. Generell lag eine höhere Auslastung der unbewirtschafteten (frei und Parkscheibe), innenstadtnahen Parkplätze vor. Mit zunehmender Entfernung der Parkplätze vom Stadtkern nahm auch der Parkdruck ab. Auf den Parkplätzen Holzweg (P1), Turnhalle (P5) und der P+R Bahnhof (P21) waren gantztägig ausreichend Reserven vorhanden. Aufgrund des sehr hohen Parkdrucks am 21.12.2019 im historischen Stadtkern wurde die Scharnstraße trotz Parkverbot beidseitig beparkt. An einem Wochenendtag mit gesamtstädtischer Veranstaltung wie dem Weihnachtsmarkt besteht akuter Handlungsbedarf in der Organisation und Verteilung der Parkplatznutzung sowie Hinweise zur Lenkung und Verteilung der Parksuchenden auf noch vorhandene Stellplatzreserven im gesamten Stadtgebiet.

Am **Donnerstag (Markttag)** standen gantztägig auf allen Parkplätzen, mit Ausnahme des innenstadtnahen Parkplatzes Fildersteg (P2) im Zeitraum von 09:00 bis 17:00 Uhr, ausreichend Reserven zur Verfügung. Der Parkplatz Fildersteg (P2) war in diesem Zeitrahmen komplett ausgelastet (Überlastung 91 % und mehr). Die Corona-Pandemie hatte zu diesem Zeitpunkt keine großen Auswirkungen auf das öffentliche Leben und die Bewegungsfreiheit der Menschen („Lockdown“). Sowohl die Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe als auch die Hotel- und Beherbergungsbetriebe hatten geöffnet. An einem Markttag besteht somit kein Handlungsbedarf zur Modifizierung des Parkraumangebotes.

Der **verkaufsoffene Sonntag** bot ein ähnliches Bild wie der Erhebungstag am Donnerstag drei Tage zuvor. Es standen den gesamten Tag über ausreichend Stellplatzreserven zur Verfügung. Selbst der Parkplatz Fildersteg (P2) wies zur Zeit der höchsten Auslastung mit 63 % um 15:00 Uhr noch eine ausreichende Anzahl an Parkständen auf. Auf den Parkplätzen an der Xantener Südsee waren ab dem Nachmittag kaum noch Stellplätze verfügbar. Dies lag an dem sonnigen, warmen Wetter und der Ferienzeit, welche zahlreiche Besucherinnen und Besucher an den beliebten Erholungs- und Badeort zog. Es standen jedoch noch Stellplatzreserven auf den südlich von der Südsee gelegenen Parkplätzen Nibelungenplatz (Parkscheibe) und Am Rheintor (Frei) zur Verfügung. Die Corona-Pandemie hatte auch an diesem Erhebungstag keine großen Auswirkungen auf das öffentliche Leben und die

Bewegungsfreiheit der Menschen („Lockdown“). An einem verkaufsoffenen Sonntag in den Sommermonaten besteht somit ebenfalls kein Handlungsbedarf zur Anpassung des Parkraumangebotes.

Mögliche Handlungsfelder zur Modifizierung des Parkraumangebotes

Nachfolgend werden drei mögliche Handlungsfelder für die Stadt Xanten benannt.

1. Handlungsfeld: Veranstaltungen

Zu Einzelereignissen und Veranstaltungen lastet ein erhöhter Parkdruck auf dem historischen Stadtkern und den angrenzenden Parkplätzen. Ein Ansatz bietet eine intelligente Lenkung und Organisation des Parksuchverkehrs in der Stadt. Zum Zeitpunkt des Weihnachtsmarktes am Samstag, den 21.12.2019, standen noch ausreichend Stellplatzreserven auf den innenstadtfüreren Parkplätzen zur Verfügung, gleichwohl diese, wie z. B. der P+R Bahnhof (P21) einen anderen Nutzen erfüllen soll, nämlich für Berufspendler zur Verknüpfung mit der Bahn. An Veranstaltungstagen, insbesondere am Wochenende, kann dieser jedoch auch für Besucherinnen und Besucher der Stadt Xanten zur Verfügung gestellt werden. Die nachfolgende Karte zeigt die fußläufigen Entfernungen von den drei Parkplätzen P+R Bahnhof (P21), der Turnhalle (P5) und dem Holzweg (P1).

In rund 5-Gehminuten sind bereits einzelne Bereiche des historischen Stadtkerns erreichbar, ab 10-Minuten Gehzeit das komplette innerstädtische Gebiet (s. Abb. 2.-21). Grundlage für die Kartendarstellung bildet das Straßennetz, wodurch die Entfernungen von den drei Parkplätzen mit ausreichend Stellplatzreserven über den gesamten Tag in Metern oder wie der nachfolgenden Abbildung in Minuten dargestellt werden können.

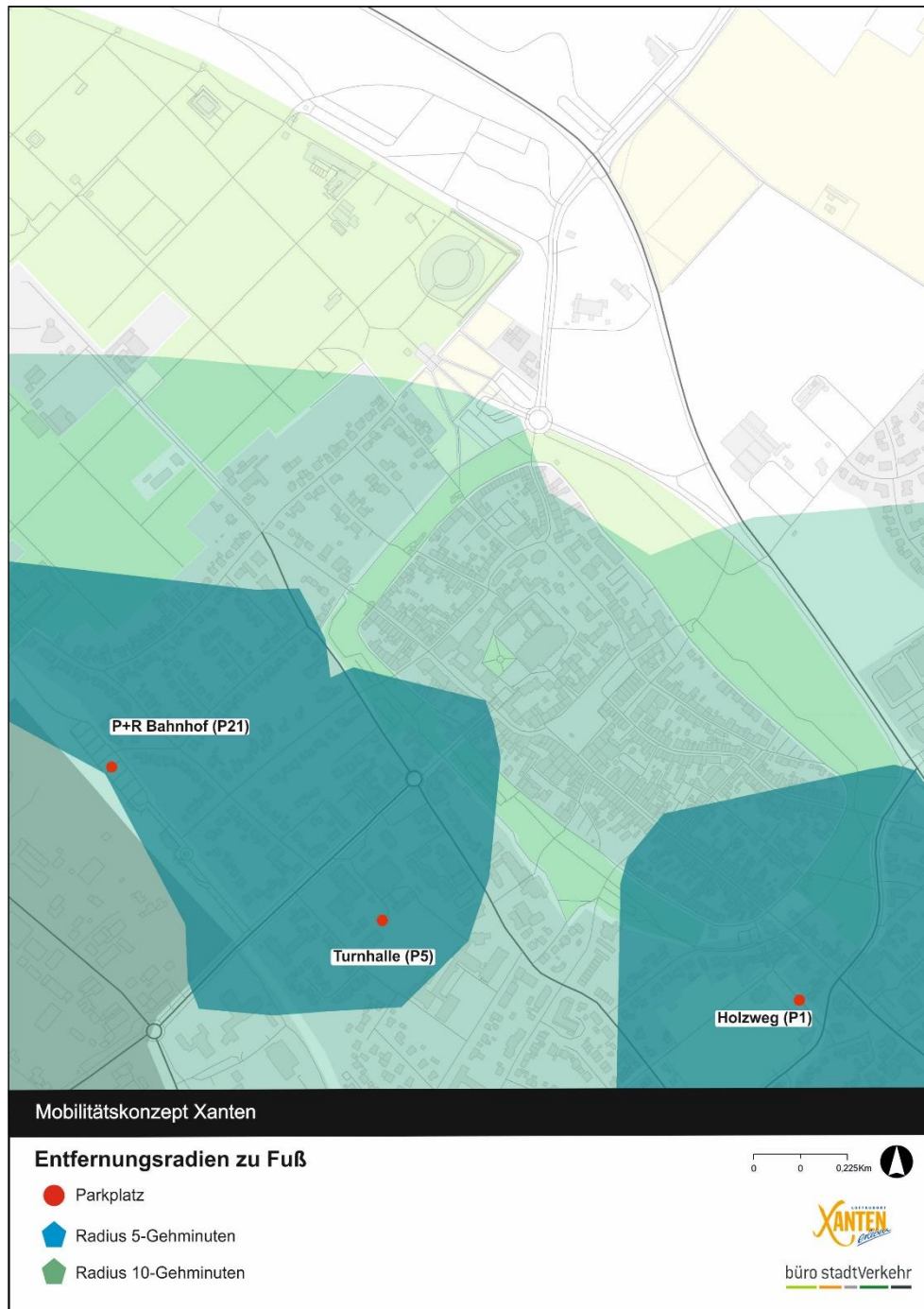


Abb. 2.-21 Entfernungsradien zu Fuß in Minuten Parkplätze Stadt Xanten

Eine effektivere Nutzung der vorhandenen Stellplatzreserven kann auch durch eine Freigabe von halböffentlichen bzw. privaten Parkplätzen zu gewissen Veranstaltungen am Wochenende erreicht werden, wie z. B. der APX Eingang Hafentempel oder die Parkplätze Penny und Sparkasse (s. Abb. 2.-22). Die beiden letztgenannten wurden bspw. auch im Rahmen der Parkraumerhebung außerhalb der Öffnungszeiten beparkt. Dies ist zu empfehlen, wenn ein besonders hoher Parkdruck auf der Stadt lastet, wie z. B. an den Adventswochenenden. Hierzu müssten entsprechende Abstimmungen mit den zuständigen Akteuren erfolgen. In der folgenden Abbildung sind die Parkplätze aufgeführt, die unter gewissen Umständen zum Parken bei Veranstaltungen frei gegeben werden könnten.



Abb. 2.-22 Nutzung vorhandener Parkplatzreserven Stadt Xanten

Ein weiterer Ansatz zur Entlastung bestimmter Parkplätze bietet die Parkraumbewirtschaftung. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung haben gezeigt, dass überwiegend die kostenlosen, innenstadtnahen Parkplätze eine höhere Auslastung aufweisen als Parkplätze mit Parkscheiben- oder Parkscheinregelung und einem längeren Fußweg in Richtung historischen Stadtkern. Der Parkplatz Fildersteg (P2) war bspw. auch am Markttag und dem verkaufsoffenen Sonntag stark frequentiert, da dieser kostenlos und unmittelbar an das Zentrum grenzt. Die hohe Auslastung bereits ab 09:00 Uhr morgens deutet auf eine Belegung durch Beschäftigte und Anwohnerinnen und Anwohner hin. Ab 17:00 Uhr bis 19:00 Uhr nimmt der Auslastungsgrad wiederum ab, was ein weiteres Indiz für eine vermehrte Nutzung des Parkplatzes durch Beschäftigte im historischen Stadtkern ist. Durch eine Bewirtschaftung mittels Parkscheibe oder Parkscheinregelung auf dem Parkplatz Fildersteg (P2) können Kapazitäten für Besuchende der Innenstadt geschaffen und

der Parkumlauf erhöht werden. Dies hat zur Folge, dass eine Verlagerung von Kfz auf andere Parkplätze stattfindet. Etwaige Konfliktpunkte mit anderen Nutzergruppen auf diesen Parkplätzen sind von vornherein zu analysieren und nach Möglichkeit zu unterbinden.

2. Handlungsfeld: Anwohnerparken

Die hohe Auslastung der Straßenräume an allen Erhebungstagen und zu nahezu allen Erhebungszeiten deutet auf eine verstärkte Nutzung durch Anwohnerinnen und Anwohner hin. Es stehen 58 Parkausweise für Bewohnende des historischen Stadtkerns zur Verfügung, von denen 2020 insgesamt 30 bei der Stadt Xanten beantragt worden sind. In der folgenden Abbildung 2.-23 sind die Parkplätze verortet, die mittels eines Parkausweises über einen Zeitraum von einem Jahr unabhängig von der Bewirtschaftungsform genutzt werden können.

Insgesamt stehen 316 öffentliche Parkstände auf sieben Parkplätzen innerhalb des historischen Stadtkerns zur Verfügung.

- 87 Parkstände Bahnhofstraße (P4) (Parkschein)
- 47 Parkstände Bemmelstraße (P10) (Parkscheibe)
- 47 Parkstände Ostwall (P12) A (Parkscheibe)
- 24 Parkstände Niederstraße (P19) (Parkscheibe)
- 42 Parkstände Westwall (P3) (Parkscheibe)
- 24 Parkplatz Hagenbuschstraße (P7) (Parkscheibe)
- 45 Parkstände Siegfriedstraße (P6) (Parkscheibe)

Das nicht das gesamte Kontingent an Anwohnerparkausweisen ausgeschöpft worden ist, kann folgenden Gründe haben:

- Kein erhöhter Bedarf an Anwohnerparkplätzen
- Anwohner verfügen über private Stellplätze
- Anwohner parken auf unbewirtschafteten Parkplätzen (Frei) in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt (Am Rheintor (P22), Fildersteg (P2) und in den Straßenräumen)

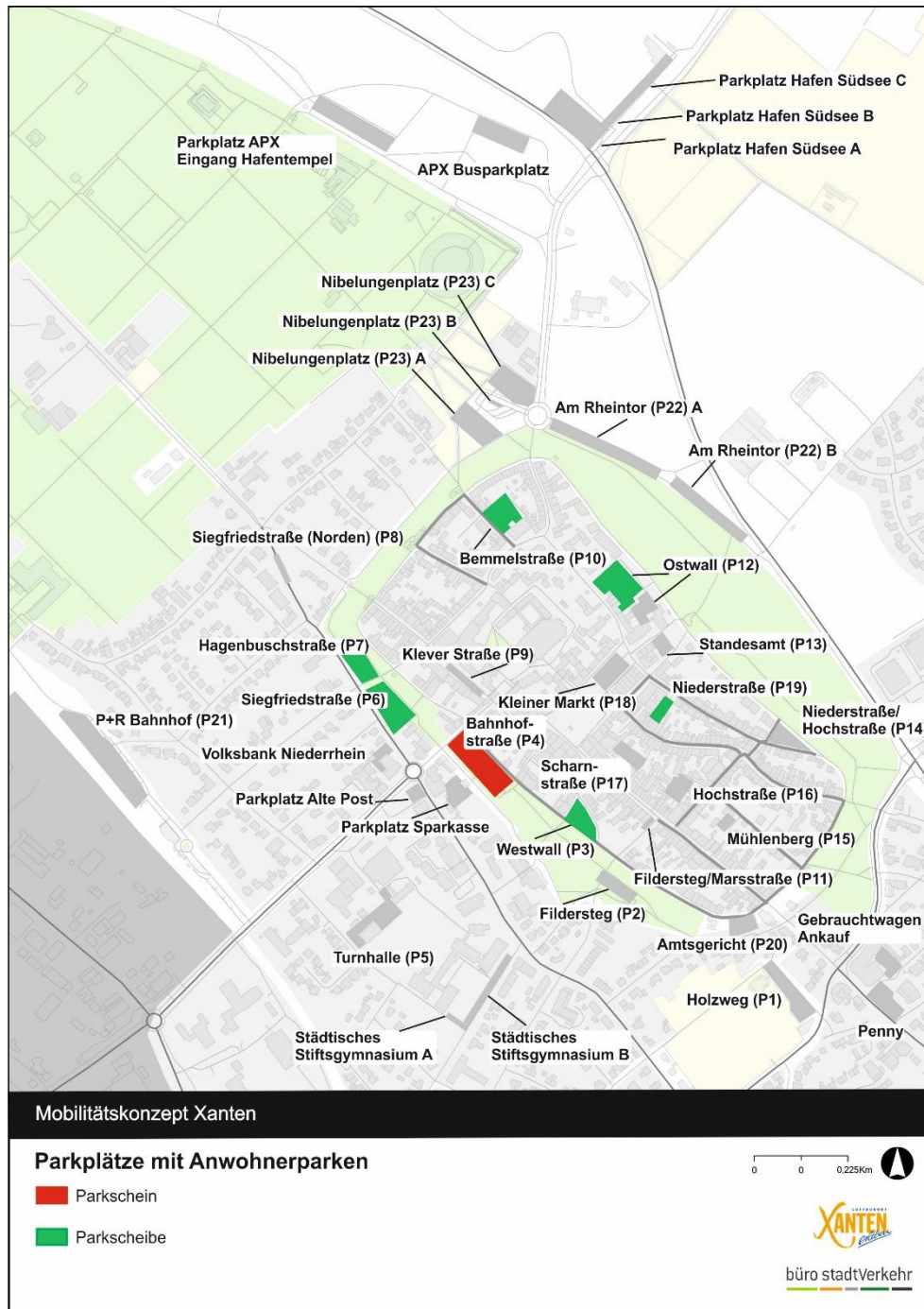


Abb. 2.-23 Parkplätze mit Anwohnerparken Stadt Xanten

3. Handlungsfeld: Parkplatz Bahnhofstraße

Der Parkplatz Bahnhofstraße (P4) bietet 87 Kfz Platz und wird mittels Parkscheinregelung bewirtschaftet. Mit Ausnahme des Adventssamstages, an dem die Spitzenauslastung bei 94 % um 19:00 Uhr lag (fünf freie Parkstände), liegt der Auslastungsgrad max. bei rund 55 % der zur Verfügung stehenden Parkstände. Auf Basis der drei Erhebungstage sind durchschnittlich rund 52 Stellplätze unbelegt. Daher kann eine Stellplatzreduzierung zu Gunsten der Kurparkerweiterung in Betracht gezogen werden. Die wegfallenden Parkstände können bei Einzelereignissen, wie z. B. dem Weihnachtsmarkt, durch Reserven auf den Parkplätzen P+R Bahnhof (P21), der Turnhalle (P5) oder den Stellplätzen am Städtischen Stiftsgymnasium kompensiert werden. In der folgenden Abbildung 2.-24 ist der Parkplatz Bahnhofstraße (P4) dargestellt.



Abb. 2.-24 Reduzierung der Parkstände Bahnhofstraße Stadt Xanten

2.4.5 ÖPNV/ SPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zählen zum Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Am 01.01.2012 sind die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu einem gemeinsamem Tarifraum zusammengewachsen. Dabei wurde der ehemalige VGN-Tarif in den Tarif des VRR integriert. Der gemeinsame Tarifraum ermöglichte eine Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarifraumes, beispielsweise für Fahrten vom Niederrhein ins Ruhrgebiet. Im Rahmen der Zusammenführung wurden die Nummern des ehemaligen VGN-Tarifgebietes in den gemeinsamen VRR-Verbundraum angepasst. Die Abbildung 2.-25 gibt eine Übersicht über den VRR-Verbundraum.

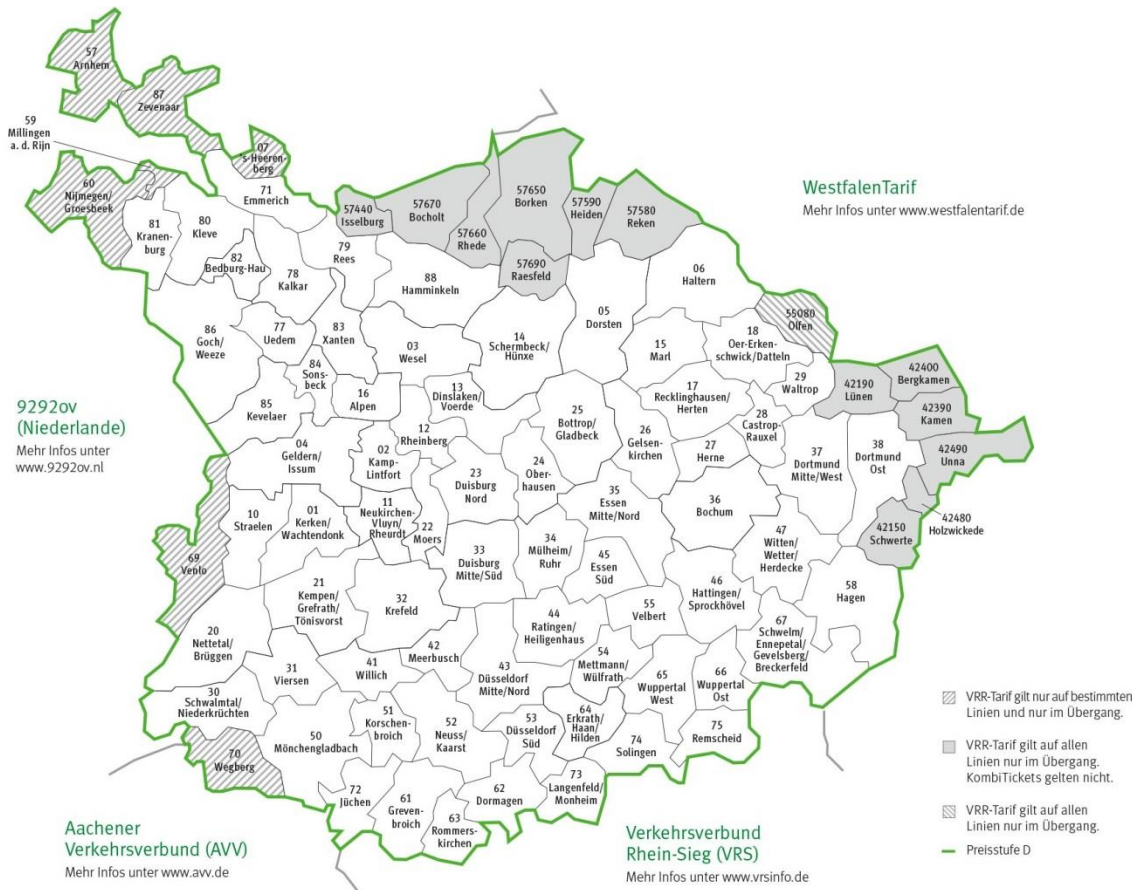


Abb. 2.-25 VRR-Verbindungsraum (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR)

Hinsichtlich der Tarifarten und Ticketangebote kann festgehalten werden, dass in Xanten das gesamte Ticketangebot des VRR gilt, beispielsweise für Vielfahrer Abotickets (Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket, SchokoTicket, SozialTicket etc.). Im Tarifraum des Unteren Niederrheins existiert außerdem ein 4-StundenTicket, dieses ist, unabhängig vom Kaufzeitpunkt, 4 Stunden nach Entwertung montags bis freitags ab 9 Uhr für beliebig viele Fahrten in der Preisstufe A gültig. An Wochenenden und Feiertagen ist das Ticket den gesamten Tag über ab Entwertung 4 Stunden lang gültig.

Der Zusammenschluss der Verbundräume hat auch zu einer Anpassung der Preisstufen geführt. Die vorherigen VGN-Preisstufen 1 bis 4 wurden in die VRR-Preisstufen A bis D integriert. Folgende VRR-Preisstufen können unterschieden werden:¹³

- Kurzstrecke: gültig für drei Haltestellen ab Einstiegshaltestelle bzw. 1,5 Kilometer
- A (für Xanten A1): gültig für Fahrten innerhalb einer Stadt
- B: gültig für ein gewähltes zentrales Tarifgebiet, von dort kann in direkt angrenzende Tarifgebiete gefahren werden
- C: gültig für eine frei wählbare Region im VRR-Verbindungsraum
- D: gültig im gesamten Verbundraum (mitunter auch in angrenzenden Tarifgebieten).

Der ÖPNV-Anteil fällt bei der Verkehrsmittelwahl der Xantener Bevölkerung mit 4 % am geringsten unter allen Verkehrsmitteln aus. Dies deutet darauf hin, dass das ÖPNV-Angebot im Bereich Erschließung, Taktung und Service unzureichend ist (s. Kap. 4.2).

Das Angebot des ÖPNV konzentriert sich im Wesentlichen entlang der Haupteerschließungsstraßen. In Xanten wird mit der SB 6 eine Schnellbuslinie eingesetzt. Daneben existieren drei regional ausgerichtete Buslinien: 36, 44, 65. Neben drei Schulbuslinien 41, 43, 66 werden in Xanten zwei Stadtbuslinien eingesetzt: SL 40 und SL 42.

¹³ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2021): Tarifgebiete, Regionen & Preisstufen.

Das Angebot wird durch zwei Bürgerbuslinien abgerundet, dazu zählt der BürgerBus Alpen (BAL) und der BürgerBus Sonsbeck (BSO). Nachfolgend sind die Linienverläufe und Taktungen der bedeutsamsten Buslinien der NIAG und RVN dargestellt (s. Abb. 2.-26).

Schnellbuslinie	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit ab Xanten Bahnhof
SB 6	Xanten Bahnhof – Viktorstraße – Birten Gewerbegebiet – Ginderich – Wesel Bahnhof	30'/60' (Mo-Fr) 60'-120' (Sa-So)	Nach Wesel Bf 29 Min. Fahrzeit
Buslinien	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit ab Xanten Bahnhof
36	Bahnhofstraße – Xanten Bahnhof – Schulzentrum – Sonsbeck – Geldern Bahnhof	30'/60' (Mo-Fr) 60'-120' (Sa-So)	Nach Geldern Bf 42 Min. Fahrzeit
44	Xanten Bahnhof – Marienbaum Kirche – Kalkar Kehrum – Kalkar Markt – Kleve Bahnhof	60'/120' (Mo-So)	Nach Kleve Bf 42 Min. Fahrzeit
65	Xanten Bahnhof – Viktorstraße – Birten Gewerbegebiet – Ginderich – Alpen Bahnhof – Rathaus Rheinberg – Rheinberg Bahnhof	8 Fahrten (Mo-Fr)	Nach Rheinberg Bf 55 Min. Fahrzeit
Schulbuslinien	Linienverlauf	Takt	
41	Xanten Bahnhof – Krankenhaus – Birten – Alpen Adenauerplatz	5 Fahrten (Mo-Fr)	
43	Xanten Bahnhof – Schulzentrum – Sonsbeck – Uedem Nordwall	3 Fahrten (Mo-Fr)	
66	Xanten Bahnhof – Viktorstraße – Krankenhaus – Birten Gewerbegebiet – Ginderich – Wesel Bahnhof	5 Fahrten (Mo-Fr)	
Stadtbuslinien	Linienverlauf	Takt	
SL 40	Landwehr – Xanten Bahnhof – Rathaus Xanten – Hagelkreuzstraße	60'/120' (Mo-So)	
SL 42	Xanten Bahnhof – Dom Xanten – Archäologischer Park Xanten – Wardt – Vynen – Obermörnter – Kalkar Markt	60' (Mo-So)	

Abb. 2.-26 ÖPNV-Tagnetz Stadt Xanten (Stand Juni 2021)¹⁴

Die Schnellbusverbindung von Xanten nach Wesel ist vor allem für Pendler ein interessantes Angebot. Die Fahrzeit ab dem Bahnhof in Xanten zum Bahnhof in Wesel beträgt 29 Minuten. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Linienverläufe der Buslinien auf dem Xantener Stadtgebiet (s. Abb. 2.-27).

¹⁴ Bei den Buslinien mit keinem festen Taktfahrplan sind die Fahrtenverläufe teilweise verkürzt, d. h. Start- und Endhaltestelle können variieren. Fahrzeiten gemäß der aktuellen Fahrpläne der NIAG und RVN.

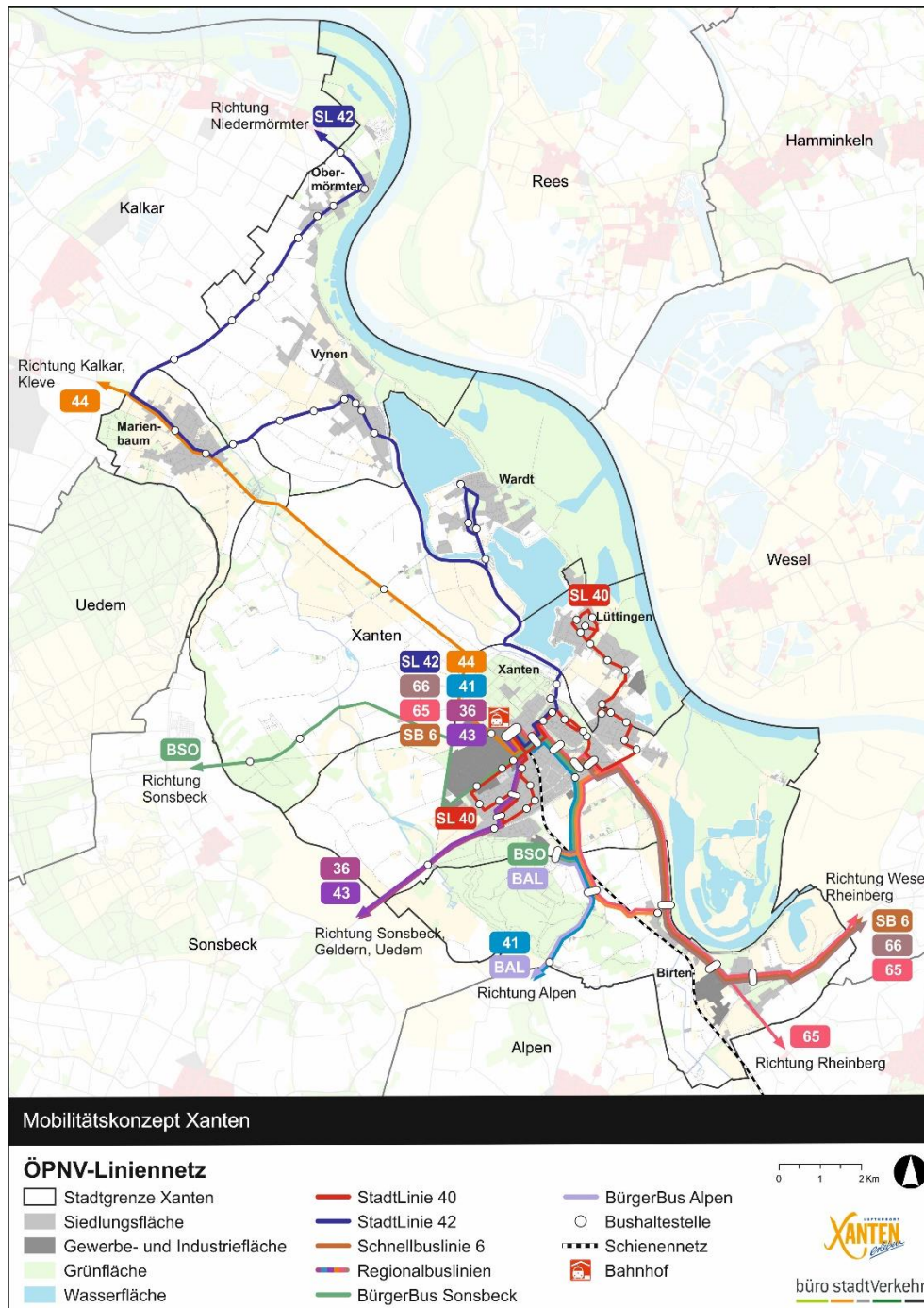


Abb. 2.-27 ÖPNV-Liniennetz Stadt Xanten

SPNV: RB 31

Neben dem Busangebot besteht in Xanten Anschluss an den SPNV. Ab dem zentral in Xanten gelegenen Bahnhof existiert Anschluss an die Regionalbahn 31 (Der Niederrheiner), die im 60-Minuten-Takt von Xanten über Moers nach Duisburg verkehrt. Jeweils von Montag bis Freitag gibt es zwei Verstärkerfahrten um 06:23 Uhr und 07:23 Uhr ab Xanten Bf. sowie um 16:43 Uhr und 17:43 Uhr ab Duisburg Hbf. Auf der von der NordWestBahn betriebenen Linie werden Dieselfahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeit von Xanten nach Duisburg beträgt knapp 50 Minuten.

Erschließungsqualität

Die Haltestellen für den Busverkehr bilden Einstieg in das System und sind somit die Visitenkarte des ÖPNV. Der Qualität der Haltestellen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Auf dem Stadtgebiet befinden sich insgesamt 90 Bussteige des ÖPNV, die im Regel- und Schulbusverkehr bedient werden. Die Erschließungsqualität des ÖPNV-Systems in Xanten wird im Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Wesel aus dem Jahr 2012 und 2017 definiert. Die Betrachtung zum Einzugsbereich von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche in Xanten zu definieren.

Hierzu wurden auf Basis von einem 300 Meter (m) Radius für Regionalbuslinien die Einzugsbereiche entlang des Straßennetzes ermittelt. Der Haltestellen-Einzugsradius von 300 m entspricht gemäß dem NVP 2012 „(...) einer tatsächlichen Entfernung von rund 360 Metern aufgrund der zu Fuß zurückzulegenden Umwege.“¹⁵

Die Bereiche in Xanten, die weniger gut vom ÖPNV erschlossen werden, betreffen gemäß den Nahverkehrsplänen aus 2012 und 2017 die beiden westlichen Siedlungsränder von Marienbaum und Wardt sowie der dünn besiedelte Bereich zwischen Birten und Unterbirten. Zusätzlich sind die südwestlichen Bereiche des Gewerbegebietes in Birten zu nennen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die ÖPNV-Erschließung in Xanten als gut bezeichnet werden kann und keine grundsätzlichen Erschließungslücken zu erkennen sind (s. Abb. 2.-28).¹⁶

¹⁵ Quelle: BVS Rödel & Pachan (2012): Fortschreibung Nahverkehrsplan 2012 des Kreises Wesel.

¹⁶ Quelle: ebenda.

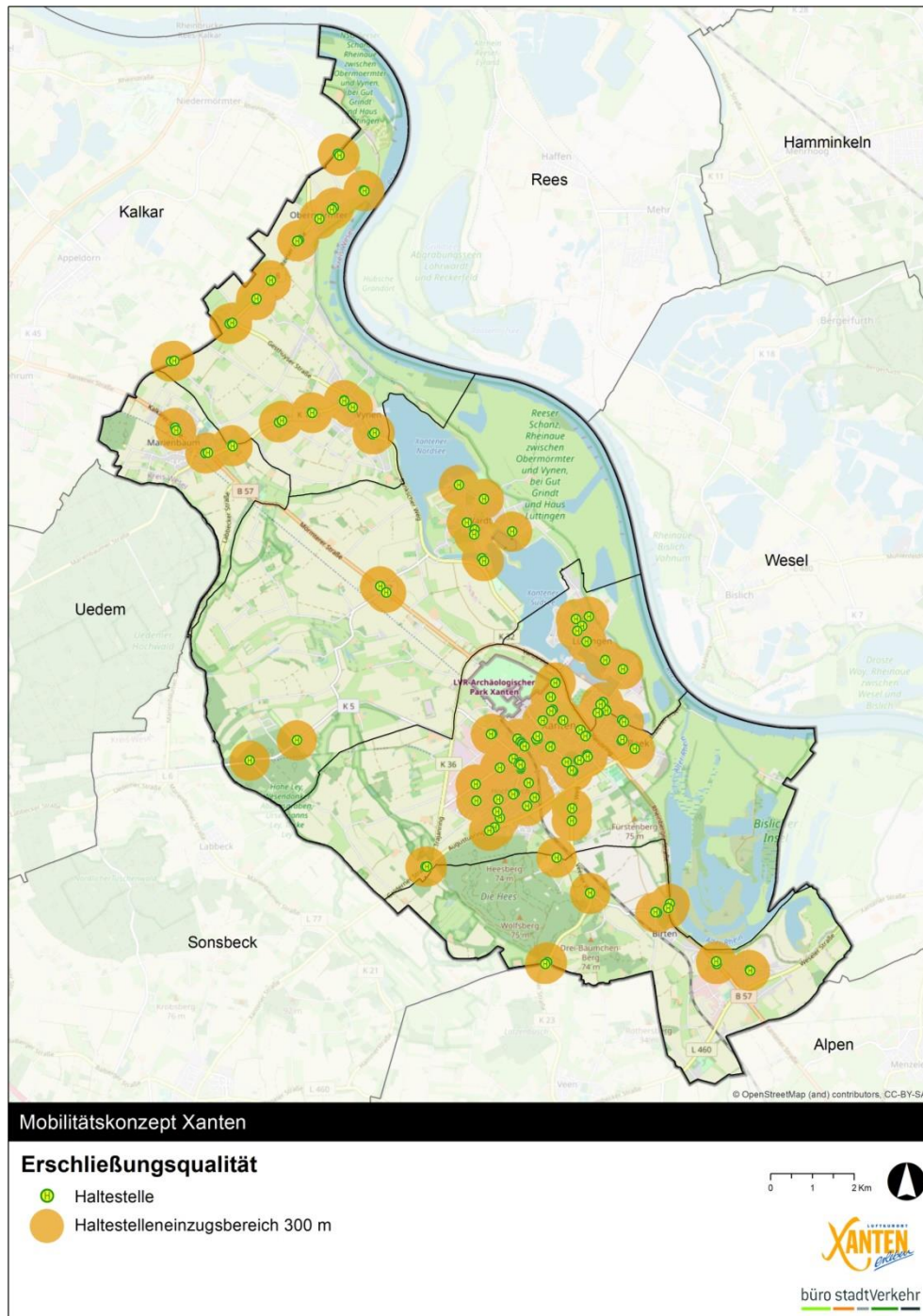


Abb. 2.-28 Erschließungsqualität Stadt Xanten

Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu befriedigen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden als dies bisher der Fall war. Von dieser Frist kann nur abgewichen werden, wenn konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

In Xanten verfügen bereits 18 von 90 Bussteigen (i. d. R. verfügt eine Bushaltestelle über zwei Bussteige) über einen barrierefreien Zugang. Bis zum Jahre 2022 sollen ca. 22 weitere Bussteige gemäß dem NVP priorisierten Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Im Rahmen der Konzeption des NVP wurden die Haltestellen in fünf Kategorien eingeteilt, um

gezielt einen barrierefreien Ausbau fördern zu können. Die Kategorisierung bemisst sich an der Verknüpfungswirkung der Haltestelle, der im Einzugsbereich der Haltestelle liegenden Quell- und Zielpunkte für Personen, die auf einen barrierefreien Zugang angewiesen sind sowie der Nachfrage der Haltestelle. Haltestellen der Kategorie 1 und 2 werden nahezu vollständig, Haltestellen der Kategorie 3 weitgehend barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellen der Kategorien 1, 2 und 3 sollen bis 2022 barrierefrei ausgebaut werden. Für die Haltestellen der Kategorie 4 ist ein barrierefreier Ausbau langfristig anzustreben. Haltestellen der Kategorie 5 geben gemäß NVP keinen Anlass für einen barrierefreien Ausbau.¹⁷

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen in Xanten beinhaltet vor allem

- die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- den stufenfreien Ein- und Ausstieg in das bzw. aus dem Fahrzeug
- der Ausrüstung der Haltestellen mit einem taktilen Leitsystem, Beleuchtung, Überdachungen, Sitzgelegenheiten.

2.4.6 Fuß- und Radverkehr

Die Stadt Xanten ist bestrebt, insbesondere die Nahmobilität in den nächsten Jahren verstärkt zu fördern. Das Ziel besteht darin, den Verkehr in der Stadt sozialverträglich abzuwickeln und ein gleichberechtigtes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Nahmobilität kann eine elementare, sogar tragende Rolle für die Mobilität in Xanten spielen, gleichwohl die Entfernungen zwischen den einzelnen Stadtbezirken recht groß sein können und somit für das Zufußgehen unattraktiv erscheinen.

Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zufußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In der Stadt Xanten werden kurze Wege mit einer Länge von 1,0 km (33 %) bis maximal 2,5 km (24 %) überwiegend zu Fuß zurückgelegt (s. Kap. 4.2). Entfernungen darüber hinaus sind für den Fußverkehr eher zu vernachlässigen. Das Fußwegenetz konzentriert sich im Grunde auf die fußläufigen Distanzen bis 2,5 km in den jeweiligen Ortskernen (Hauptnetz) und in den Wohnbereichen auf die Zu- und Abwege zum Hauptnetz (Nebennetz). Dort befinden sich i. d. R. die wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfes (s. Kap. 2.1).

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Der Kfz-Verkehr darf nicht auf Fußwegen parken. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird. In Stadt- und Ortszentren sind außerdem in gewissen Abständen öffentliche Sanitäranlagen anzubieten.

¹⁷ Quelle: BVS Rödel & Pachan (2017): Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel.

Netzkategorie und Qualitätsstandards für den Fußverkehr

Durch die Herleitung eines hierarchisierten Fußwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert, die sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung richten. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bspw. nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenen Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA)¹⁸ fußen.

Die Netzkategorisierung basiert auf den wesentlichen Quellen und Zielen in den jeweiligen Ortsteilen, um bedeutende Wegeachsen zu identifizieren. Berücksichtigung finden dabei neben Schulstandorten, Spielplätzen, öffentlichen Einrichtungen ebenfalls Versorgungsstandorte. **Hauptwege** stellen die Verbindung der wesentlichen Quell- und Zielorte dar:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

In dicht besiedelten Bereichen zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen sind **Allzeitwege** auf möglichst attraktiven Wegen zu installieren:

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Ortsteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene, sichere Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein

Historisch bedingt entsprechen die Fußverkehrsanlagen im Stadtkern von Xanten nicht den heutigen Regelbreiten von 2,50 m. Ausgenommen ist die Fußgängerzone in Teilbereichen der Marsstraße und der Kurfürstenstraße sowie auf dem Marktplatz. Aufgrund der schmalen Gehwege und dem zusätzlich vorhandenen fließenden und ruhenden Verkehr kommt es gerade mit Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen bei der Querung der Fahrbahn zu Konflikten mit dem MIV. Teilweise fehlen beidseitige Fußverkehrsanlagen gänzlich, wie z. B. auf dem Nordwall und Westwall. Außerhalb des historischen Stadtkerns stellen die klassifizierte Straßen erhebliche Trennwirkungen für den Fußverkehr dar, die nur mittels Bedarfsampeln und vereinzelter Querungsmöglichkeiten überwunden werden können. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h erschweren zudem das sichere Queren der Fahrbahnen. Die trifft vor allem auf folgende Bereiche zu:

- Bedarfsampel Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße/ Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße
- Bedarfsampel Varusring (B 57)/ Am Rheintor/ Varusring (B 57)/ Salmstraße
- Mittelinsel Varusring (B 57)/ Mölleweg
- Mittelinsel Rheinberger Straße (B 57)/ Gindericher Straße

¹⁸ RASt = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Einschränkungen für den Fußverkehr gibt es häufig durch kombinierte Geh- und Radwege und auf Gehwegen mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Hier sind überwiegend die außerörtlichen Verbindungen zu nennen, auf denen der Fuß- und Radverkehr einseitig im Zweirichtungsverkehr abgewickelt wird. Aber auch innerstädtisch sind hier die Lüttinger Straße, welche wechselnde Führungsformen auf einem relativ kurzen Abschnitt aufweist, und die Sonsbecker Straße zu nennen. Letztere wird gerade von unsicheren Radfahrerinnen und Radfahrern auf dem Gehweg befahren, da der vorhandene Schutzstreifen und der mittige Grünstreifen ein gefahrenloses Überholen des Radverkehrs durch den MIV unterbindet.

Im Kurpark rundum den historischen Stadtkern ist der Fußverkehr die vorherrschende Verkehrsart. Hier kommt es jedoch auch zu einer erhöhten Frequentierung durch Radfahrende, die den ruhigen und abseits vom Straßenverkehr gelegenen Grüngürtel ebenfalls befahren.

Die Nutzung des Gehweges bzw. von kombinierten Geh- und Radwegen stellt insbesondere im Hinblick auf die verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs und den damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten eine höhere Unfallgefahr und -schwere dar. Die Breitenanforderungen für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern hängen von den Fußgänger- und Radfahrerbelastungen in der Spitzenstunde ab. Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und der ERA (2010) ist hier eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich.

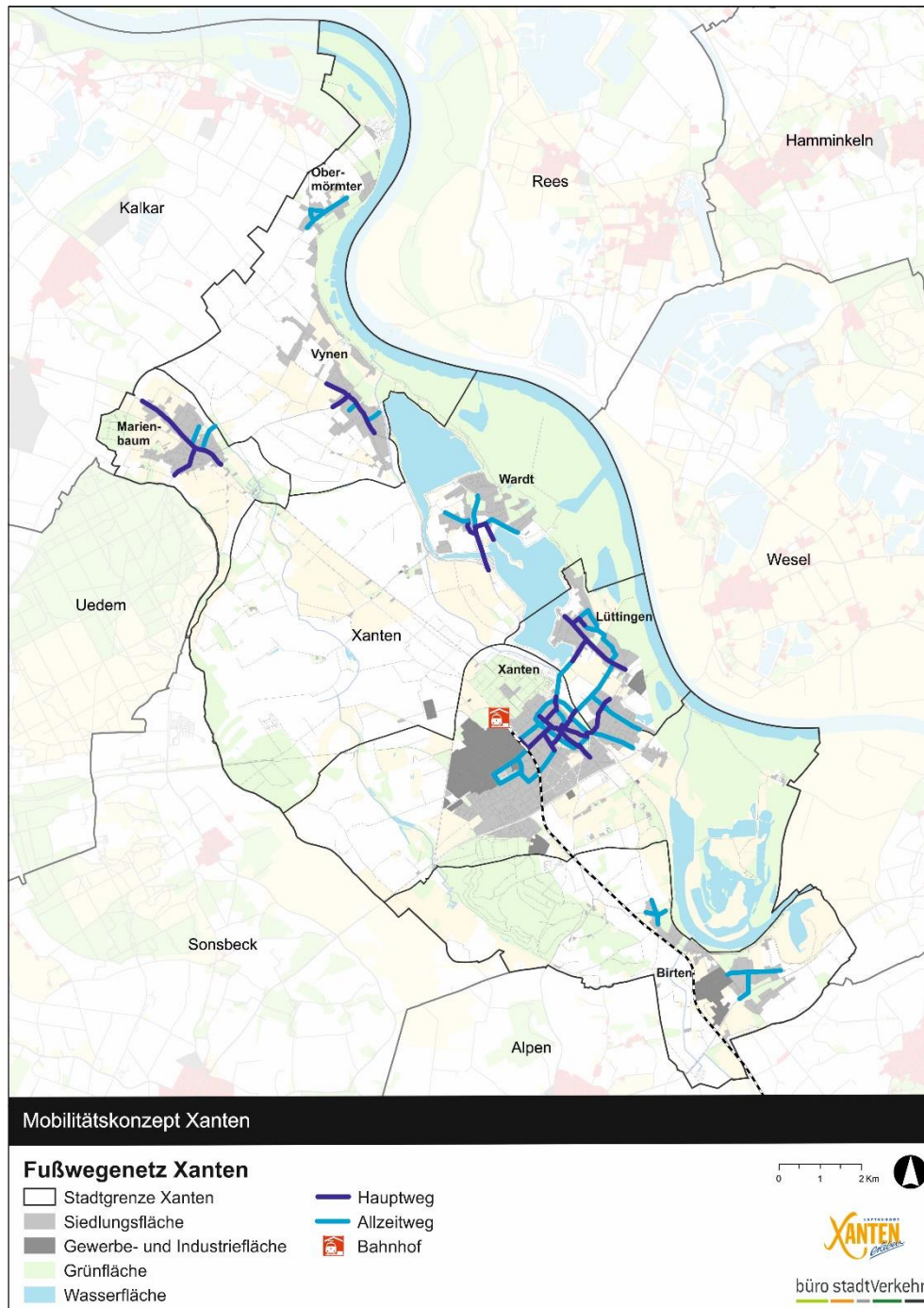


Abb. 2.-29 Fußwegenetz Stadt Xanten

Radverkehr

Bezüglich des Radverkehrs verfolgt die Stadt Xanten das Ziel, den Stadtverkehr und insbesondere die Nahmobilität umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Die Stadt Xanten ist weder Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW noch in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS-NRW). Ziel des Netzwerks und der Arbeitsgemeinschaft sind es, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern sowie den Radverkehr kontinuierlich zu stärken und damit die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

Xanten ist wie alle Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen

Standard ausgedeutet. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgedeuteten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbarstädte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege. Insgesamt wird den Freizeitradfahrenden ein umfangreiches Angebot an touristischen, landschaftlich reizvollen Routen geboten (s. Abb. 2.-30).



Abb. 2.-30 Freizeitradwegenetz Stadt Xanten

Die Führungsform ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Hauptradwegenetz umfasst die folgenden unterschiedlichen Führungsformen:

- Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg
- Einseitig getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg

- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg
(Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts)

In Wohngebieten ist häufig Tempo 30 ausgewiesen, weshalb Radverkehrsanlagen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Regel nicht vorgesehen sind.

Große Lücken im Radverkehrsnetz existieren in Xanten nicht. Gravierende Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur bestehen dagegen vornehmlich aufgrund zu schmaler Radverkehrsanlagen und wechselnder Führungsformen. Eine sichere, alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine direkte und stringente Führung aus. Wechselnde Führungsformen sind vor allem auf folgenden Abschnitten zu verzeichnen:

- Lüttinger Straße (Abschnitt Kreisverkehr – Varusring (B 57))
- Poststraße/ Holzweg inklusive Führung im Kreisverkehr im Seitenraum
- Siegfriedstraße (Abschnitt Kreisverkehr – Hagenbuschstraße)
- Sonsbecker Straße

Die Trennwirkung der klassifizierten Straßen, welche ebenfalls beim Fußverkehr zu verzeichnen ist, trifft auch auf den Radverkehr zu:

- Bedarfsampel Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße/ Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße
- Bedarfsampel Varusring (B 57)/ Am Rheintor/ Varusring (B 57)/ Salmstraße
- Mittelinsel Varusring (B 57)/ Mölleweg
- Mittelinsel Rheinberger Straße (B 57)/ Gindericher Straße

Anhand der relevanten Quellen (Wohnbauflächen) und Zielen im Radverkehr (Arbeitsplatz-, Schulstandorte, publikumswirksame Einrichtungen, Ein-/ Auspendlerkommunen) (s. Kap. 2.1 bis 2.3) wird in der folgenden Abbildung 2.-31 ein Wunschliniennetz (Luftliniennetz) abgeleitet. Dieses ist in die drei Kategorien hohe, mittlere und geringe Priorität untergliedert, die sich anhand der zuvor genannten relevanten Quellen und Zielen sowie den Wegeverflechtungen im MIV und Radverkehr aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung ableiten lassen (s. Kap. 4.2). Die Wegeverflechtungen im MIV zeigen insbesondere die Verlagerungspotenziale von den motorisierten Verkehrsmitteln auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Rad auf.

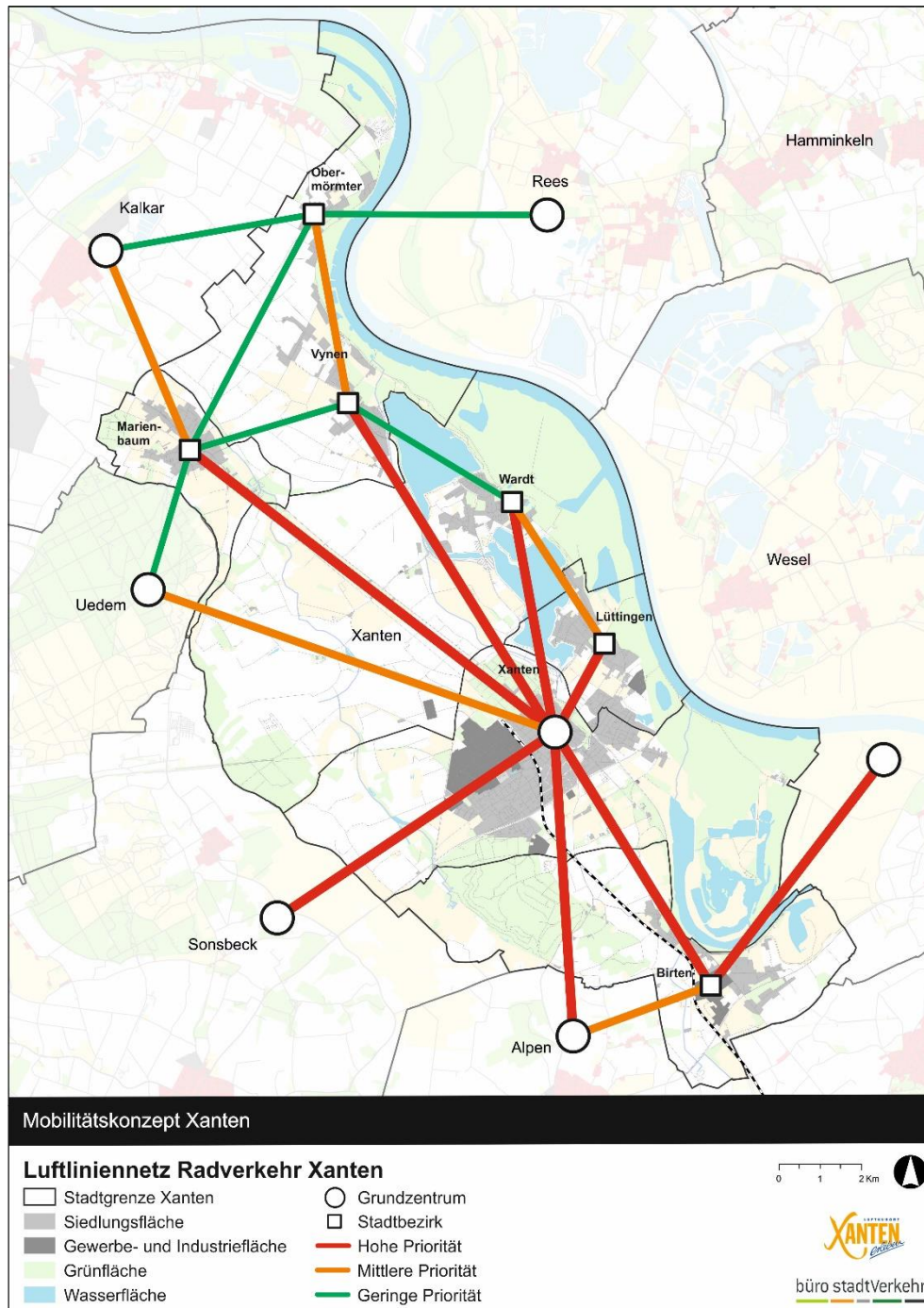


Abb. 2.-31 Luftliniennetz Radverkehr Stadt Xanten

Das Luftliniennetz wird im nächsten Schritt auf das Straßennetz umgelegt (s. Abb. 2.-32). Daraus ergeben sich wiederum drei Kategorien, denen jeweils eine entsprechende Bedeutung für den Alltagsradverkehr zukommt. Die Kategorisierung erfolgt auf Basis der kommunalen Bedürfnisse der Stadt Xanten.

Das **Hauptnetz** verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr:
- Direkte Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtbezirke
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) oder darüber hinaus entsprechen

Das **Nebennetz** ist wie das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen auf Stadtbezirksebene:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtbezirken
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Das **Ergänzungsnetz** dient hingegen vorwiegend der touristischen Radverkehrsverbindung und hat daher eine eher untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/ Wirtschaftswegen zur Anbindung der Stadtbezirke untereinander. Zum Ergänzungsnetz gehören, bzw. sind:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

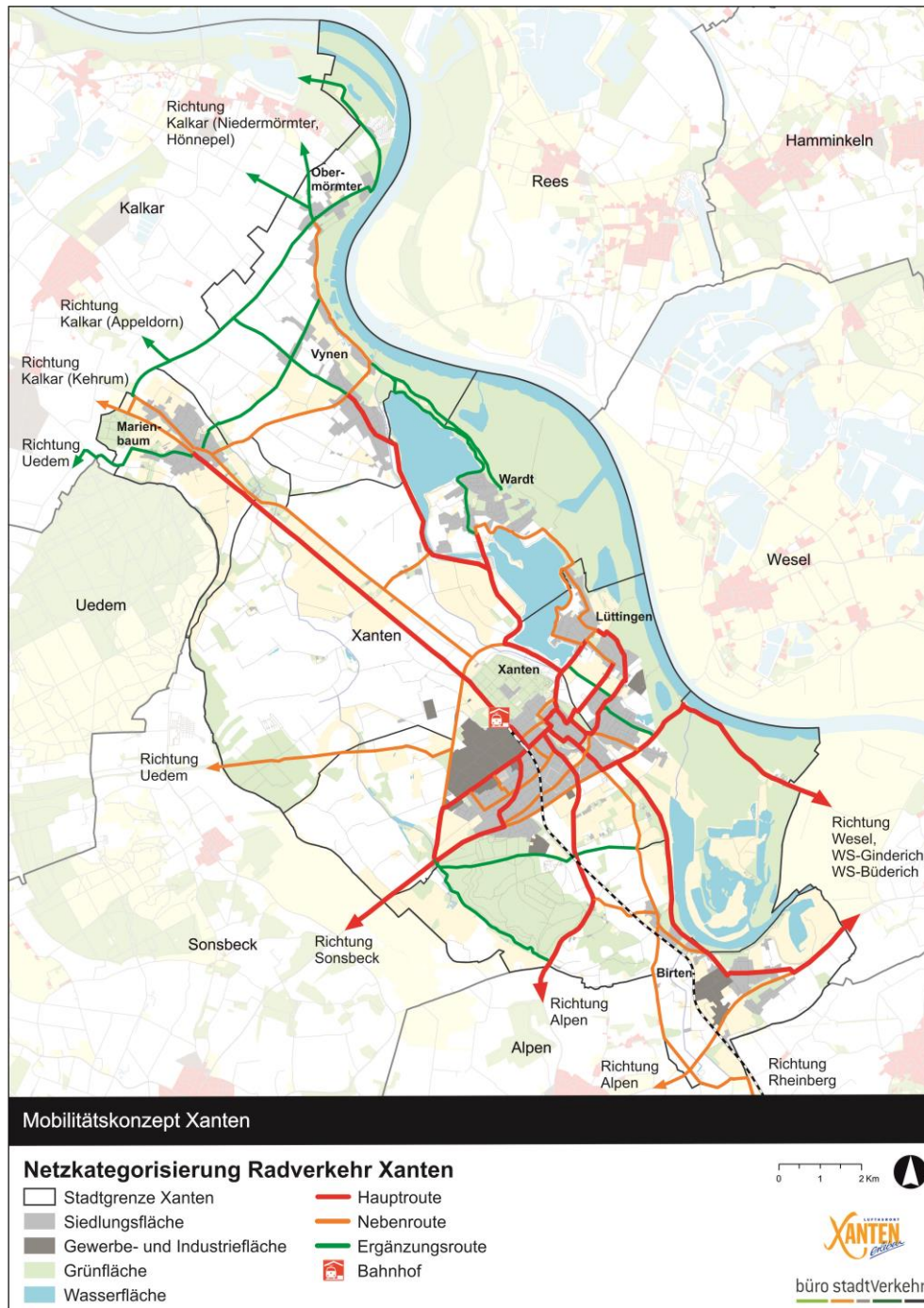


Abb. 2.-32 Netzkategorisierung Radverkehr Stadt Xanten

Radabstellanlagen, Inter-/ Multimodalität und Ladestationen

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Es fungiert in vielerlei Hinsicht als Zu- und Abbringer zu ÖPNV/ SPNV-Haltestellen. Inter- und Multimodalität bedeutet die Verwendung mehrerer Verkehrsmittel in der Mobilität der einzelnen Personen. Multimodalität bezeichnet die grundsätzliche Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa im Wochenverlauf (Mobilität Montag mit dem ÖPNV, Dienstag mit dem Fahrrad usw.). Intermodalität ist eine Sonderform, bei der mehrere Verkehrsmittel innerhalb eines Weges genutzt werden (z. B. mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle, von dort mit dem Bus weiter zur Arbeit). Multimodalität und die Förderung entsprechender Angebote erhöhen die Flexibilität der Nutzer hinsichtlich ihrer Mobilität und führen zu einer Reduzierung der Abhängigkeit von einem bestimmten Verkehrsmittel, etwa dem privaten Pkw.

Am Bahnhof Xanten gibt es ein hochwertiges Radabstellangebot in Form von Fahrradboxen. Daneben existieren eine Reihe von einfachen Radabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügel oder Felgenhaltern. Ein flächendeckendes Angebot von sicheren, witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten gibt es demnach nicht. Öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs sind an folgenden Stellen vorhanden.

- Ladestation für acht Räder an der Tourist Information Xanten
- Ladestation für zehn Räder auf dem Parkplatz am LVR-RömerMuseum
- FZX: Ladesäulen in den Häfen von Vynen und Wardt an der Nordsee sowie in Lüttingen an der Südsee und am Eingang zum Naturbad

In Xanten stehen derzeit zwei städtische Fahrzeuge zur Verfügung, die von der Bevölkerung genutzt werden können. Das Carsharing-Angebot beschränkt sich jedoch zunächst auf den Nutzungszeitraum am Wochenende, wenn die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dienstlich nicht darauf angewiesen sind. Zudem besteht ein Verleihangebot von Lastenfahrrädern.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität sind bereits an verschiedenen Punkten im Xantener Stadtgebiet Mobilstationen vorgeschlagen worden. An diesen Stationen können je nach Ausbaustufe der ÖPNV mit dem eigenen Rad bzw. Bike- und Carsharingangebote verknüpft werden. Je nach Standort und Größe der Station sind weitere Serviceangebote, wie z. B. Fahrradboxen oder Gepäckschließfächer, integriert. Im Gutachten des VRR und dem Mobilitätskonzept des Kreises Wesel sind folgenden Standorte für potenzielle Mobilstationen definiert worden:

- Mobilstation Xanten Bahnhof: Stele und Wegweisung, (Bikesharing)
- Mobilstation Archäologischer Park: überdachte B+R-Anlage, Dynamische Fahrgastinformation, Stele und Wegweisung, Uhr, (Bikesharing)
- Mobilstation Vynen Kreisverkehr: Neuerrichtung mit Stele und Wegweisung, (überdachte) Fahrradbügel, (Bikesharing)
- Marienbaum Kirche
- Wardt Am Meerend
- Birten Haus Lau
- Unterbirten Lemken

2.5 Mängelanalyse

Die Verkehrsinfrastruktur in Xanten ist in großem Maße auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Sämtliche Stadtbezirke sind hervorragend an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die A 57 ist über Landes- und Bundesstraßen direkt zu erreichen. Innerhalb des Stadtgebietes stellt die B 57 die zentrale Haupttroute dar. Über diese Achse sind bis auf Obermörmter, Vynen und Wardt alle einwohnerstarken Stadtbezirke Xantens direkt miteinander verbunden und spielen dementsprechend eine bedeutsame Funktion für den Binnenverkehr. Hinzu kommt, dass ein Großteil der öffentlichen Stellplätze kostenlos nutzbar ist. Dementsprechend weist Xanten einen hohen Motorisierungsgrad von 1,7 Pkw pro Haushalt auf. Durchschnittlich 59 % aller Wege legt die Bevölkerung Xantens als Fahrer oder Mitfahrer mit den motorisierten Verkehrsmitteln zurück (s. Kap. 4.2). Die Versorgungsinfrastruktur konzentriert sich hauptsächlich auf den historischen Stadtkern Xantens sowie entlang der Sonsbecker Straße und der B 57 in Birten, Marienbaum und Lüttingen. Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen vor allem im Dienstleistungssektor im historischen Stadtkern und in den Freizeit- und Tourismusbetrieben (APX, FZX, Nord- und Südsee) sowie in den beiden Gewerbegebieten Xanten und Birten.

Das städtische Busnetz, bestehend aus SL 40 und 42, erschließt die Stadtbezirke Lüttingen, Marienbaum, Obermörmter, Vynen sowie Wardt und Xanten. Hinsichtlich der Aspekte Bedienqualität und Taktung gibt es jedoch erhebliche Defizite, vor allem in den Abendstunden und am Wochenende (120´Takt statt 60´Takt). Eine wesentliche Zielgruppe des städtischen Buslinienverkehrs ist der Schülerverkehr. Die Regionalbuslinien SB 6 nach Wesel, die Linie 36 über Sonsbeck nach Geldern und die Linie 44 nach Kleve über Kalkar sind sowohl für den Binnen- als auch den Pendlerverkehr von Bedeutung. Generell bestehen Chancen

die Bedienqualität und Taktung sowohl für den Binnen- als auch den Pendlerverkehr zu erhöhen, um den ÖPNV gerade für Wege zwischen den Stadtbezirken attraktiver zu gestalten.

Die RB 31 stellt die interkommunale Anbindung Xantens in Richtung Duisburg über Rheinberg und Moers her. Lediglich morgens und abends gibt es zwei Verstärkerfahrten, wodurch kurzfristig ein 30' Takt hergestellt wird. Ansonsten verkehrt die RB-Linie stündlich in Richtung Ruhrgebiet. Aufgrund des eingleisigen Ausbaus und der veralteten Infrastrukturausstattung der Strecke kommt es häufig zu Verspätungen und Zugausfällen. Zudem ist die Bahntrasse nicht elektrifiziert. Derzeit stellt der Bahnhof Xanten den zentralen Umsteigepunkt dar. Hier verkehren alle Stadtbus- und Regionalbuslinien. Hier bestehen erhebliche Potenziale diesen Standort als Mobilitätsdrehscheibe auszubauen und die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes herzustellen. Der ÖPNV und Radverkehr spielt hierbei als Zu- und Abbringer zum Bahnhof eine wichtige Rolle.

Öffentliche Bike- oder Carsharing-Systeme existieren nur in Form zweier Carsharing-Fahrzeuge und dem Lastenradverleih am Rathaus Xanten. Der Radverkehr genießt einen hohen Stellenwert und hat zusätzlich mit der Corona-Pandemie einen erheblichen Schub erhalten, der auch in Xanten nicht von der Hand zu weisen ist. Der Radverkehrsanteil liegt 2020 bei 24 %. Gerade auf den Relationen bis 5 km stellt das Fahrrad ein schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel dar (s. Kap. 4.2). Es bestehen jedoch noch einige Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur (wechselnde Führungsformen). Darüber hinaus existieren Probleme, wie z. B. historisch gewachsene Stadt- und Verkehrsstrukturen, die einen Ausbau der Radverkehrsanlage an die heutigen Bedürfnisse der Radfahrenden erschweren.

Die Förderung von E-Fahrzeugen und E-Bikes/ Pedelecs zieht eine Reihe von Anpassungen in der städtischen Infrastruktur nach sich. Neben der Bereitstellung von öffentlichen Lademöglichkeiten (wie am Rathaus Xanten für E-Fahrzeuge), sind für E-Bikes/ Pedelecs aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeiten Anpassungen in den Wegebreiten und der störungsfreien Streckenführung notwendig. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern innerorts birgt hier erhöhte Unfallrisiken. Hinzu kommt der Bedarf an witterungs- und diebstahlgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, um die zumeist kostspieligen Räder sicher abstellen zu können. Im Radverkehr stecken durch die Zunahme an E-Bikes und Pedelecs noch erhebliche Potenziale für den Binnenverkehr, um sogar Wege von bis zu 10 km vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern.

Der Fußverkehr spielt mit Ausnahme von der Verknüpfung der Stadtbezirke Lüttingen und Xanten fast ausschließlich innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke eine bedeutsame Rolle. Hier besteht an vereinzelt Querungsstellen an klassifizierten Straßen Optimierungsbedarf. Damit die eigenen Füße auch weiterhin auf Relationen bis 1 km und auch darüber hinaus genutzt werden, ist ein lückenloses, sicheres Fußwegenetz kombiniert mit hoher Aufenthaltsqualität (Grünflächen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten usw.) herzustellen.

Abschließend wird auf der nächsten Seite eine SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)) für die Verkehrsinfrastruktur in Xanten aufgeführt (s. Abb. 2.-33).

Stärken

- Hohe touristische Bedeutung der Stadt Xanten in der Region
- Sehr gute innerstädtische sowie regionale und überregionale Anbindung an das klassifizierte Straßennetz
- Ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen
- Anbindung an den schienengebundenen Regionalverkehr (RB 31)
- Regelmäßige Busverbindungen werktags nach Wesel und Kalkar
- Größtenteils flache Topographie und kurze Wege innerhalb der Stadtbezirke stellen ideale Rad- und Fußverkehrsbedingungen dar

Schwächen

- Autoorientierte Verkehrsinfrastruktur begünstigt MIV-Nutzung im Pendler- und Binnenverkehr
- Hohe Störungs- und Verspätungsanfälligkeit RB 31 (eingleisiger Ausbau, veraltete Schieneninfrastruktur, fehlende Elektrifizierung)
- Im innerstädtischen Bereich wechselnde Führungsformen im Radverkehr
- „Restflächen“ bzw. fehlende Infrastrukturen für Fußgänger im historischen Stadtkern
- Unzureichendes Bike- und Carsharingangebot

Chancen

- Optimierung der RB 31
- Bus und Fahrrad als Zu- und Abbringer zum Bahnhof Xanten (Inter-/ Multimodalität)
- Optimierung der Erschließungs- und Bedienqualität im Busverkehr
- Stärkung der Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Etablierung neuer Mobilitätsformen (On-Demand-Systeme)
- Errichtung von Radschnellwegen für Pendler aus und nach Xanten
- Kurze Fußwege in den Stadtbezirken Marienbaum, Lüttingen und Xanten zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- Schaffung sicherer Führungsformen im Radverkehr
- Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellanlagen an zentralen Punkten
- Generell: hoher MIV-Anteil im Binnenverkehr birgt erhebliche Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund

Risiken

- Nur „Push“-Faktoren pro Umweltverbund führen zu einer „Kannibalisierung“ unter den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (z. B. Verlagerung von Fahrten mit dem Bus auf das Rad anstatt vom MIV)
- Großzügiges öffentliches Stellplatzangebot und ein ausreichendes Angebot an privaten Stellplätzen fördert die Pkw-Zentrierung
- Straßen mit höchsten Verkehrsbelastungen liegen nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Xanten
- Radfahren ist (noch) nicht für alle Bevölkerungsgruppen ein ganzjähriges Verkehrsmittel

Abb. 2.-33 SWOT-Analyse Verkehrsinfrastrukturen und -angebote

3 Straßenverkehrszählungen und Verkehrssimulationsmodell

3.1 Straßenverkehrszählung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse wurde im Stadtgebiet an bedeutenden Knotenpunkten und Querschnitten eine Verkehrserhebung durchgeführt, um eine aktuelle Datengrundlage der Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) in Xanten zu erhalten. An insgesamt zwölf Knotenpunkten wurde am Dienstag, den 25.08.2020, außerhalb der Ferienzeit von 07:00 bis 09:00 Uhr und von 15:00 bis 18:00 Uhr insgesamt sechs Fahrzeugkategorien richtungsscharf mittels Videogeräten erfasst, um die Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag zu erhalten. Die Fahrzeugkategorien gliedern sich in Krad, Pkw, Lieferwagen (bis 3,5 t) sowie Lkw ohne Anhänger (ab 3,5 t) sowie Lastzug und Bus (ab 7,5 t).

Zusätzlich wurden die Verkehrsbelastungen an sechs Querschnitten ebenfalls am Dienstag, den 25.08.2020, über einen Zeitraum von 24h richtungsscharf mittels Videogeräten aufgezeichnet. Es wurden dieselben Fahrzeugkategorien wie im Rahmen der Knotenpunktzählungen erfasst. In der Abbildung 3.-1 sind alle Zählstellen auf dem Stadtgebiet von Xanten aufgeführt.

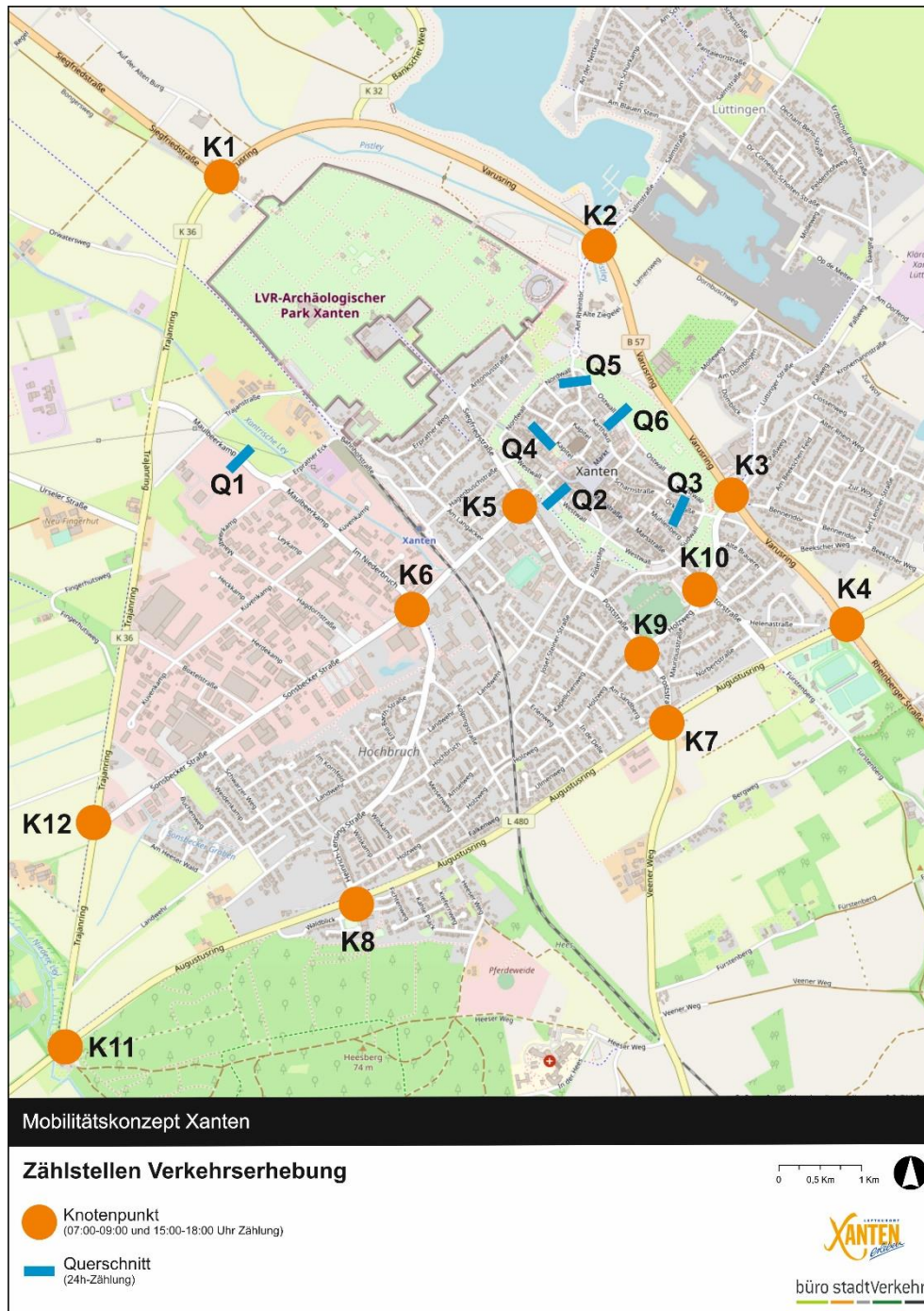


Abb. 3.-1 Zählstellen Verkehrserhebung Stadt Xanten

Die Zählzeiten wurden mit differenzierten Hochrechnungsfaktoren zur werktäglichen Tagesbelastung hochgerechnet. Hohe Verkehrsbelastungen von >10.000 Kfz/d sind auf dem Varusring/ Rheinberger Straße (B 57) zu verzeichnen, während im weiteren Verlauf der B 57 Richtung Marienbaum sowie auf außer- und innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. der Augustusring (L 480), der Trajanring (K 36) sowie die Bahnhofstraße und die Poststraße, die Belastungen zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/d betragen. In der nachfolgenden Abbildung 3.-2 sind die Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärken (DTV) an einem Werktag für sämtliche Zählstellen aufgeführt (Rundung auf 100er Stelle). Die Straßenarme sind immer beginnend von Westen gegen den Uhrzeigersinn in der Tabelle dargestellt.

Knotenpunkt	Straße	DTV-Wert	Querschnitt	Straße	DTV-Wert
1	Siegfriedstraße:	5.900 Kfz/d	1	Maulbeerkamp: in beide Richtungen	4.300 Kfz/d
	Trajanring:	6.200 Kfz/d			
	Am Nordturm:	50 Kfz/d			
	Varusing:	5.500 Kfz/d			
2	Varusing:	10.100 Kfz/d	2	Westwall: in beide Richtungen	1.300 Kfz/d
	Am Rheintor:	3.200 Kfz/d			
	Varusing:	8.700 Kfz/d			
	Salmstraße:	3.800 Kfz/d			
3	Lüttinger Straße:	4.900 Kfz/d	3	Orkstraße: Einbahnstraße	1.000 Kfz/d
	Varusing:	9.900 Kfz/d			
	Lüttinger Straße:	5.900 Kfz/d			
	Varusing:	9.100 Kfz/d			
4	Augustusring:	7.400 Kfz/d	4	Rheinstraße: in beide Richtungen	3.200 Kfz/d
	Rheinberger Straße:	13.900 Kfz/d			
	Bislicher Insel:	2.500 Kfz/d			
	Varusing:	9.900 Kfz/d			
5	Bahnhofstraße:	7.200 Kfz/d	5	Rheinstraße: Einbahnstraße	1.500 Kfz/d
	Poststraße:	6.300 Kfz/d			
	Bahnhofstraße:	1.600 Kfz/d			
	Siegfriedstraße:	3.800 Kfz/d			
6	Sonsbecker Straße:	6.900 Kfz/d	6	Ostwall: in beide Richtungen	1.200 Kfz/d
	Heinrich-Lensing-Straße:	4.100 Kfz/d			
	Sonsbecker Straße:	7.100 Kfz/d			
	Im Niederbruch:	3.100 Kfz/d			
7	Augustusring:	6.100 Kfz/d			
	Veener Weg:	5.000 Kfz/d			
	Augustusring:	7.300 Kfz/d			
	Poststraße:	6.700 Kfz/d			
8	Augustusring:	5.500 Kfz/d			
	Augustusring:	6.100 Kfz/d			
	Heinrich-Lensing-Straße:	2.600 Kfz/d			
9	Holzweg:	2.300 Kfz/d			
	Poststraße:	6.700 Kfz/d			
	Holzweg:	3.800 Kfz/d			
	Poststraße:	7.500 Kfz/d			
10	Viktorstraße:	1.400 Kfz/d			
	Holzweg:	3.700 Kfz/d			
	Viktorstraße:	2.300 Kfz/d			
	Lüttinger Straße:	4.000 Kfz/d			
11	Gelderner Straße:	7.200 Kfz/d			
	Philosophenweg:	150 Kfz/d			
	Augustusring:	5.300 Kfz/d			
	Trajanring:	5.300 Kfz/d			
12	Trajanring:	5.300 Kfz/d			
	Sonsbecker Straße:	4.600 Kfz/d			
	Trajanring:	2.700 Kfz/d			

Abb. 3.-2 DTV-Werte Knotenpunkte und Querschnitte 2020 Stadt Xanten

Aufgrund einer Baustelle während der Erhebung auf der Kalkarer Straße (B 57) in Marienbaum, die eine Durchfahrt des Stadtteils verhinderte, fällt die DTV-Belastung auf der Siegfriedstraße (Knotenpunkt 1) in Richtung Marienbaum etwas geringer aus als in vergangenen Erhebungen von 2015 der landesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) an übergeordneten Straßen, die i. d. R. alle fünf Jahre durchgeführt wird. Die Umleitung erfolgte über die Straße Bankscher Weg (K 32). Dies ist entsprechend bei der Hochrechnung der Belastungszahlen berücksichtigt und in der Abb. 3.-2 angepasst worden. Ansonsten gab es keinerlei Straßensperrungen auf dem Xantener Stadtgebiet sowie Einschränkungen in Folge der Corona-Pandemie („Lockdown“) während des Erhebungszeitraums.

3.2 Verkehrssimulationsmodell

Ein Verkehrsmodell ist ein komplexes, rechnergestütztes Werkzeug zur Darstellung, Berechnung und Modellierung der Verkehrsnachfrage bzw. des Verkehrsflusses – sowohl auf mikro- als auch auf makroskopischer Ebene. Grundlage eines Modells sind das Verkehrsnetz mit Strecken und Knoten (Straßennetz bzw. ÖPNV-Liniennetz für ÖV-Modell) sowie Struktur- und Belastungsdaten. Mit dem Verkehrsmodell lässt sich nicht nur die aktuelle Verkehrsnachfrage im gesamten Netz berechnen, sondern insbesondere auch der zukünftige Verkehr modellieren, für Veränderungen der Strukturdaten (bspw. Bevölkerungszuwachs bzw. -abnahme) oder des Straßennetzes (Netzfälle – bspw. Sperrung von Straßen etc.).

Für die Stadt Xanten wurde das Verkehrsmodell für den heutigen Zustand 2020 und die Nullprognose 2035 angepasst. Grundlage hierfür waren die Verkehrszählungen aus dem Kap. 3.1. Das Verkehrsmodell basiert auf Strukturdaten zu den Einwohnerinnen und Einwohnern, Schülerzahlen und Schulplätzen sowie auf Angaben zu den Einkaufs- und Freizeitstandorten. Das Verkehrsmodell umfasst 67 Zellen in Xanten und 151 Zellen im Umland (s. Abb. 3.-3).

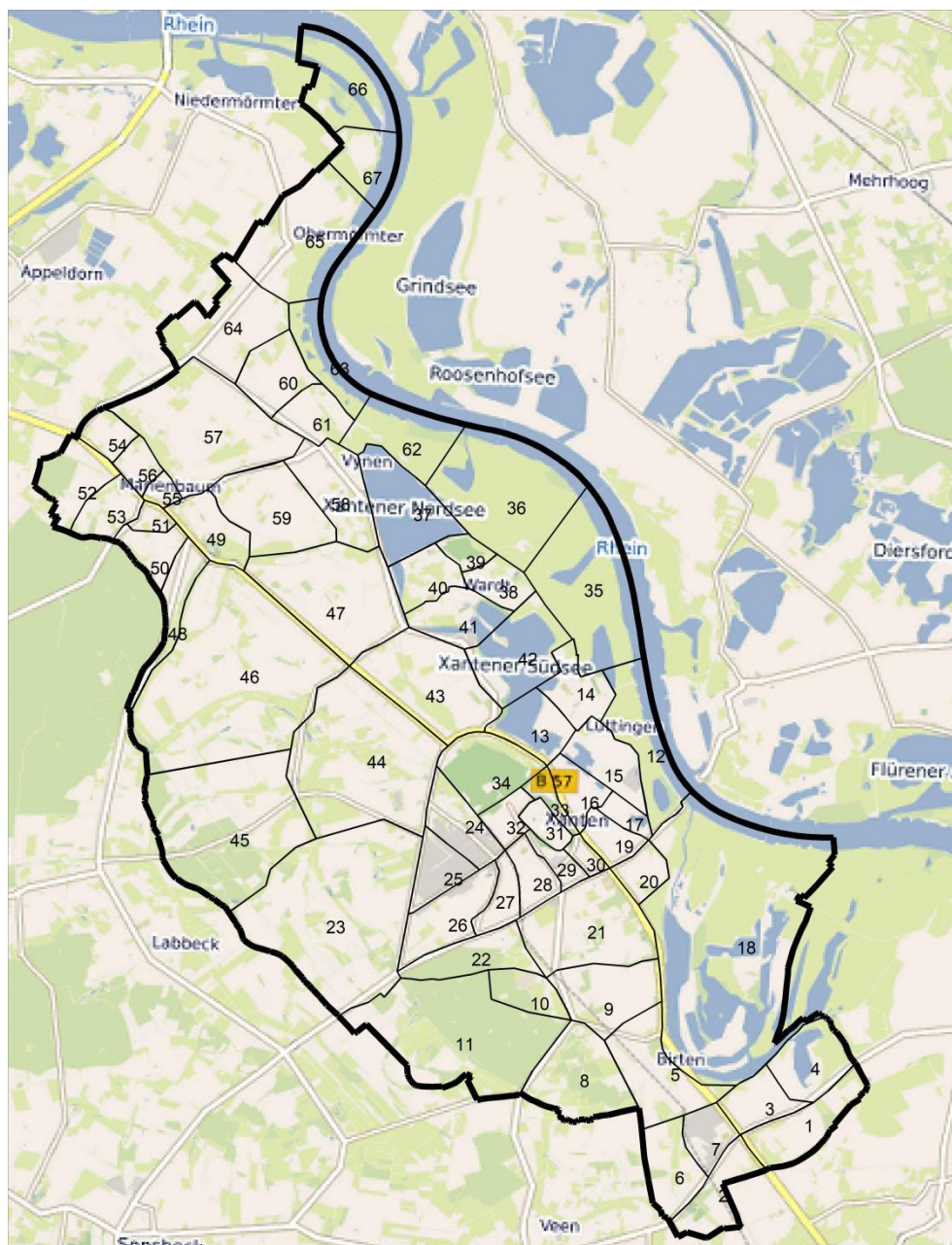


Abb. 3.-3 Verkehrszellen des Verkehrsmodells Stadt Xanten

Neben den Strukturdaten stellen die Mobilitätskennwerte eine entscheidende Kenngröße für die Ermittlung der Verkehrsmengen dar. Diese basieren auf der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr, die im September 2020 auf Stadtteilebene durchgeführt und ausgewertet worden ist (s. Kap. 4). Im Einzelnen sind dies:

- Wegehäufigkeit und Reisezweckverteilung
- Modal Split der Einwohner getrennt nach Reisezwecken
- Wegelängen und -zeiten

Ebenfalls aus der Haushaltsbefragung wird die Ausprägung der einzelnen Reisezwecke offengelegt. Im Verkehrsmodell werden diese noch differenziert nach Hin- und Rückrichtung aufgeteilt. Der Reisezweck Schule wird detailliert nach Grundschule und weiterführender Schule unterteilt und entsprechend anderen Altersgruppen der Wohnbevölkerung sowie Schulen zugewiesen. Im Modell sind insgesamt 16 Reisezwecke hinterlegt. Die Struktur des Verkehrsmodells ist in folgender Abbildung 3.-4 dargestellt.

Netze MIV, Radverkehr und ÖPNV				
	Binnen- und Quellverkehr Xanten	Zielverkehr (Einpendler nach Xanten)	Lkw-Verkehr (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr)	Durch- gangs- verkehr
Verkehrszellen	67 Zellen in Xanten	151 Zellen im Umland		
Strukturdaten auf Zellenebene	Strukturdaten auf Verkehrszellen in Xanten	Struktur- und Pendlerdaten IT.NRW	Güterver- kehrsmatrizen des BVWP 2035	Matrizen aus Verkehrs- stärkenkarte des Landes NRW
Mobilitätsdaten	Auswertung aus der HHB Xanten	IT.NRW		
Verkehrsaufkommen	eigenständig auf der Basis der Daten aus HHB Xanten	eigenständig anhand MiD/SrV		
Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl	eigenständig auf der Basis der HHB Xanten	eigenständig anhand MiD/SrV		
Umlegung MIV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2035			
Umlegung ÖPNV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2035			
Umlegung Rad	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2035			

Abb. 3.-4 Struktur des Verkehrsmodells Stadt Xanten¹⁹

Der Tourismus spielt eine bedeutsame Rolle für die Stadt Xanten. Daher wurden die jährlichen Besucherzahlen für den APX, das Römermuseum sowie für den FZX und den historischen Stadtkern hinzugezogen (s. Abb. 3.-5). Daraus ergeben sich in der Darstellung der Verkehrsbelastungen für 2020 Werte für einen „erhöhten Werktag“. Dieser stellt die höheren Verkehrsbelastungen im Straßennetz von Xanten an einem Veranstaltungstag bzw. in den besucherstarken Zeiten, vor allem in der Ferienzeit, dar.

	Gäste/Tag	Tage	Gäste/Jahr
APX und Römermuseum			
Normaler Werktag	800	200	160.000
Werktage mit Veranstaltungen	1.200	50	60.000
Normale Wochenenden	1.800	85	153.000
Wochenenden mit Veranstaltungen	2.500	30	75.000
		365	448.000
FZX (Nord- und Südsee)			
Normaler Werktag	200	200	40.000
Werktage mit Veranstaltungen	600	50	30.000
Normale Wochenenden	900	95	85.500
Wochenenden mit Veranstaltungen	3.000	20	60.000
		365	215.500
Historischer Stadtkern			
Normaler Werktag	500	200	100.000
Werktage mit Veranstaltungen	2.200	50	110.000
Normale Wochenenden	1.000	95	95.000
Wochenenden mit Veranstaltungen	3.000	20	60.000
		365	365.000
Summe			1.028.500
Normaler Werktag	1.500		
Erhöhter Werktag	4.000	300	1.200.000

Abb. 3.-5 Besucherzahlen 2019 Stadt Xanten

¹⁹ BVWP = Bundesverkehrswegeplan

Das Verkehrsmodell wurde für den Istzustand 2020 aufgebaut und anhand der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr 2020 (s. Kap. 4) und der Zählungsergebnissen (s. Kap. 3.1) kalibriert.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgt in vier Stufen:

- 1. Stufe:** Vergleich Gesamtverkehr Haushaltsbefragung (HHB) 2020 und Verkehrsmodell
Eichung des Modells anhand der Gesamtwege gemäß HHB
→ Anzahl der Wege pro Tag und Fahrtzweck
- 2. Stufe:** Modal Split zwischen Haushaltsbefragung 2020 und Verkehrsmodell
Eichung des Modells anhand der Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzwecken gemäß HHB
→ Anzahl der Wege pro Tag und Fahrtzweck getrennt nach Fahrtzwecken
- 3. Stufe:** Eichung im Straßennetz anhand der Verkehrszählungen 2020
Eichung des streckenbezogenen Kfz-Aufkommens anhand der Zählwerte im Straßennetz (s. Abb. 3.-6)
- 4. Stufe:** Eichung im Straßennetz anhand der jährlichen Besucherzahlen für den APX, das Römermuseum sowie das FZX und den historischen Stadtkern

Nr.	Straße	Klassifikation	SVZ 2015	Zählung 2020	Abweichung	Abweichung in %
1	Siegfriedstraße	B57	8.136	7.390	-746	10%
1	Trajanring	K36	5.042	6.186	1.144	18%
1	Am Nordturm		54	54	0	0%
1	Varusring	B57	8.136	6.938	-1.198	17%
2	Varusring	B57	10.407	10.071	-336	3%
2	Am Rheintor		2.015	3.247	1.232	38%
2	Varusring	B57	1.154	8.722	7.568	87%
2	Salmstraße		5.673	3.785	-1.888	50%
3	Lüttinger Straße		4.894	4.894	0	0%
3	Varusring	B57	10.407	9.894	-513	5%
3	Lüttinger Straße		5.896	5.896	0	0%
3	Varusring	B57	10.407	9.115	-1.292	14%
4	Augustusring	L480	7.565	7.430	-135	2%
4	Rheinberger Straße	B57	15.177	13.852	-1.325	10%
4	Bislicher Insel	L480	2.518	2.518	0	0%
4	Varusring	B57	10.407	9.943	-464	5%
5	Bahnhofstraße		7.231	7.231	0	0%
5	Poststraße		6.317	6.317	0	0%
5	Bahnhofstraße		1.605	1.605	0	0%
5	Siegfriedstraße		3.821	3.821	0	0%
6	Sonsbecker Straße		6.899	6.899	0	0%
6	Heinrich-Lensing-Straße		3.924	3.924	0	0%
6	Sonsbecker Straße		7.129	7.129	0	0%
6	Im Niederbruch		3.111	3.111	0	0%
7	Augustusring	L480	7.565	5.798	-1.767	30%
7	Veener Weg	K23	3.706	5.028	1.322	26%
7	Augustusring	L480	7.565	7.276	-289	4%
7	Poststraße		6.695	6.695	0	0%
8	Augustusring	L480	7.565	5.536	-2.029	37%
8	Augustusring	L480	7.565	6.134	-1.431	23%
8	Heinrich-Lensing-Straße		2.550	2.550	0	0%
9	Holzweg		2.331	2.331	0	0%
9	Poststraße		6.739	6.739	0	0%
9	Holzweg		3.814	3.814	0	0%
9	Poststraße		7.498	7.498	0	0%
10	Viktorstraße		1.444	1.444	0	0%
10	Holzweg		3.707	3.707	0	0%

Nr.	Straße	Klassifikation	SVZ 2015	Zählung 2020	Abweichung	Abweichung in %
10	Viktorstraße		2.335	2.335	0	0%
10	Lüttinger Straße		3.962	3.962	0	0%
11	Gelderner Straße	L480	7.565	7.198	-367	5%
11	Philosophenweg		135	135	0	0%
11	Augustusring	L480	7.565	5.325	-2.240	42%
11	Trajanring	K36	5.042	5.290	248	5%
12	Trajanring	K36	5.042	5.238	196	4%
12	Sonsbecker Straße		4.628	4.428	-200	5%
12	Trajanring	K36	5.042	2.872	-2.170	76%
Q1	Maulbeerkamp		3.931	3.931	0	0%
Q2	Westwall		1.277	1.277	0	0%
Q3	Orkstraße		1.031	1.031	0	0%
Q4	Rheinstraße		3.155	3.155	0	0%
Q5	Rheinstraße		1.478	1.478	0	0%
Q6	Ostwall		1.183	1.183	0	0%
13	Bankscher Weg	K32	5.607	5.607	0	0%
14	Mörmterer Straße	B57	8.136	8.136	0	0%
15	Marienbaumer Straße	L5	1.500	1.500	0	0%
16	Uedemer Straße	L174	7.232	7.232	0	0%
17	B67	B67	9.749	9.749	0	0%
18	Reeser Straße	L8	1.154	1.154	0	0%
19	Reeser Straße	L8	2.015	2.015	0	0%
20	B67	B67	16.369	16.369	0	0%
21	Marienbaumer Straße	L77	4.311	4.311	0	0%
22	Veener Straße	K23	3.706	3.706	0	0%
23	Sonsbecker Straße	L460	3.750	3.750	0	0%
24	Xantener Straße	L460	6.500	6.500	0	0%
25	B58	Rheinbrücke	21.000	21.000	0	0%
26	B58		17.489	17.489	0	0%
27	B58	Weseler Straße	12.000	12.000	0	0%
28	Xantener Straße	L137	11.905	11.905	0	0%
29	Xantener Straße	L137	10.735	10.735	0	0%

Abb. 3.-6 Abgleich Straßenverkehrszählung (SVZ 2015) und Zählung 2020 Stadt Xanten

Die nachfolgende Tabelle (s. Abb. 3.-7) zeigt die DTV-Werte der Zählungen 2020 und die im Verkehrsmodell hochgerechneten Werte für ausgewählte Bereiche im Straßennetz von Xanten.

Nr.	Straße	Klassifikation	Zählung 2020	DTV-Modell	Abweichung	Abweichung in %
1	Siegfriedstraße	B57	7.390	8.673	1.283	15%
1	Trajanring	K36	6.186	6.607	421	6%
1	Am Nordturm		54	64	10	16%
1	Varusring	B57	6.938	7.841	903	12%
2	Varusring	B57	10.071	9.875	-196	2%
2	Am Rheintor		3.247	2.758	-489	18%
2	Varusring	B57	8.722	9.090	368	4%
2	Salmstraße		3.785	3.451	-334	10%
3	Lüttinger Straße		4.894	5.338	444	8%
3	Varusring	B57	9.894	10.086	192	2%
3	Lüttinger Straße		5.896	5.531	-365	7%
3	Varusring	B57	9.115	10.030	915	9%
4	Augustusring	L480	7.430	6.740	-690	10%
4	Rheinberger Straße	B57	13.852	14.115	263	2%
4	Bislicher Insel	L480	2.518	2.907	389	13%
4	Varusring	B57	9.943	10.030	87	1%

Nr.	Straße	Klassifikation	Zählung 2020	DTV-Modell	Abweichung	Abweichung in %
5	Bahnhofstraße		7.231	7.018	-213	3%
5	Poststraße		6.317	6.138	-179	3%
5	Bahnhofstraße		1.605	1.817	212	12%
5	Siegfriedstraße		3.821	4.180	359	9%
6	Sonsbecker Straße		6.899	5.600	-1.299	23%
6	Heinrich-Lensing-Straße		3.924	3.157	-767	24%
6	Sonsbecker Straße		7.129	6.957	-172	2%
6	Im Niederbruch		3.111	3.660	549	15%
7	Augustusring	L480	5.798	4.860	-938	19%
7	Veener Weg	K23	5.028	4.209	-819	19%
7	Augustusring	L480	7.276	6.347	-929	15%
7	Poststraße		6.695	6.337	-358	6%
8	Augustusring	L480	5.536	4.580	-956	21%
8	Augustusring	L480	6.134	6.740	606	9%
8	Heinrich-Lensing-Straße		2.550	2.198	-352	16%
9	Holzweg		2.331	2.468	137	6%
9	Poststraße		6.739	6.257	-482	8%
9	Holzweg		3.814	3.807	-7	0%
9	Poststraße		7.498	6.480	-1.018	16%
10	Viktorstraße		1.444	1.234	-210	17%
10	Holzweg		3.707	3.754	47	1%
10	Viktorstraße		2.335	2.541	206	8%
10	Lüttinger Straße		3.962	3.958	-4	0%
11	Gelderner Straße	L480	7.198	7.956	758	10%
11	Philosophenweg		135	135	0	0%
11	Augustusring	L480	5.325	4.512	-813	18%
11	Trajanring	K36	5.290	6.185	895	14%
12	Trajanring	K36	5.238	6.185	947	15%
12	Sonsbecker Straße		4.428	3.636	-792	22%
12	Trajanring	K36	2.872	3.687	815	22%
Q1	Maulbeerkamp		3.931	3.219	-712	22%
Q2	Westwall		1.277	1.418	141	10%
Q3	Orkstraße		1.031	867	-164	19%
Q4	Rheinstraße		3.155	3.241	86	3%
Q5	Rheinstraße		1.478	1.277	-201	16%
Q6	Ostwall		1.183	1.463	280	19%
13	Bankscher Weg	K32	5.607	6.329	722	11%
14	Mörmterer Straße	B57	8.136	8.558	422	5%
15	Marienbaumer Straße	L5	1.500	1.274	-226	18%
16	Uedemer Straße	L174	7.232	8.052	820	10%
17	B67	B67	9.749	10.111	362	4%
18	Reeser Straße	L8	1.154	1.147	-7	1%
19	Reeser Straße	L8	2.015	2.298	283	12%
20	B67	B67	16.369	15.758	-611	4%
21	Marienbaumer Straße	L77	4.311	4.207	-104	2%
22	Veener Straße	K23	3.706	4.224	518	12%
23	Sonsbecker Straße	L460	3.750	3.063	-687	22%
24	Xantener Straße	L460	6.500	6.675	175	3%
25	B58	Rheinbrücke	21.000	20.272	-728	4%
26	B58		17.489	17.848	359	2%
27	B58	Weseler Straße	12.000	13.986	1.986	14%
28	Xantener Straße	L137	11.905	13.525	1.620	12%
29	Xantener Straße	L137	10.735	12.262	1.527	12%

Abb. 3.-7 Abgleich Zählung 2020 und Verkehrsmodell Stadt Xanten

3.2.1 Istzustand 2020

Die nachfolgende Abbildung 3.-8 stellt den Istzustand 2020 der Verkehrsbelastungen auf das Straßennetz der Stadt Xanten an einem erhöhten Werktag Montag bis Freitag im Querschnitt (sog. DTVw) dar.



Abb. 3.-8 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) an einem erhöhten Werktag Stadt Xanten (Gesamtstadt)

Die höchsten Belastungen weisen der Varusing/ Rheinberger Straße (B 57) 17.500 bis 10.500 Kfz/d sowie der Augustusring (L 480), der Trajanring (K 36), die Bahnhofstraße und die Poststraße >5.000 Kfz/d auf. Die drei erstgenannten Straßen bilden ein Tangentensystem zur Umfahrung der Kernstadt Xanten dar. Die Bahnhofstraße, die Poststraße und auch die Sonsbecker Straße sind wichtige Zu- und Abwege in Richtung Gewerbegebiet Xanten und zu den umliegenden Versorgungseinrichtungen. In der folgenden Abbildung 3.-9 ist der Stadtbezirk Xanten im Detail dargestellt.

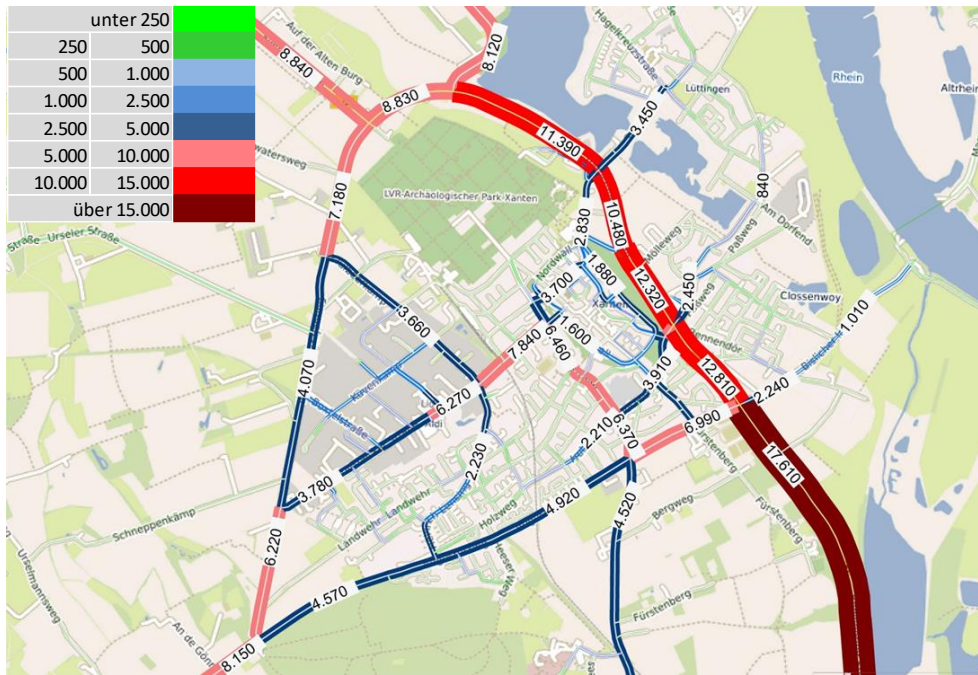


Abb. 3.-9 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) an einem erhöhten Werktag Stadt Xanten (Stadtbezirk Xanten)

In der darauffolgenden Abbildung 3.-10 ist der Anteil des Durchgangsverkehrs in Xanten dargestellt. Es wird deutlich, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen relativ gering ausfällt. Die höchsten Anteile am Durchgangsverkehr verzeichnet die B 57 mit >2.000 Kfz/d (Varusring, Rheinberger Straße und Kalkarer Straße). Die B 57 ist eine bedeutsame Route in die benachbarten Städte Kalkar, Wesel, Alpen und zur Anbindung an die A 57, die südwestlich von Xanten verläuft und eine schnelle Anbindung in Richtung Ruhrgebiet und die Niederlande gewährleistet.

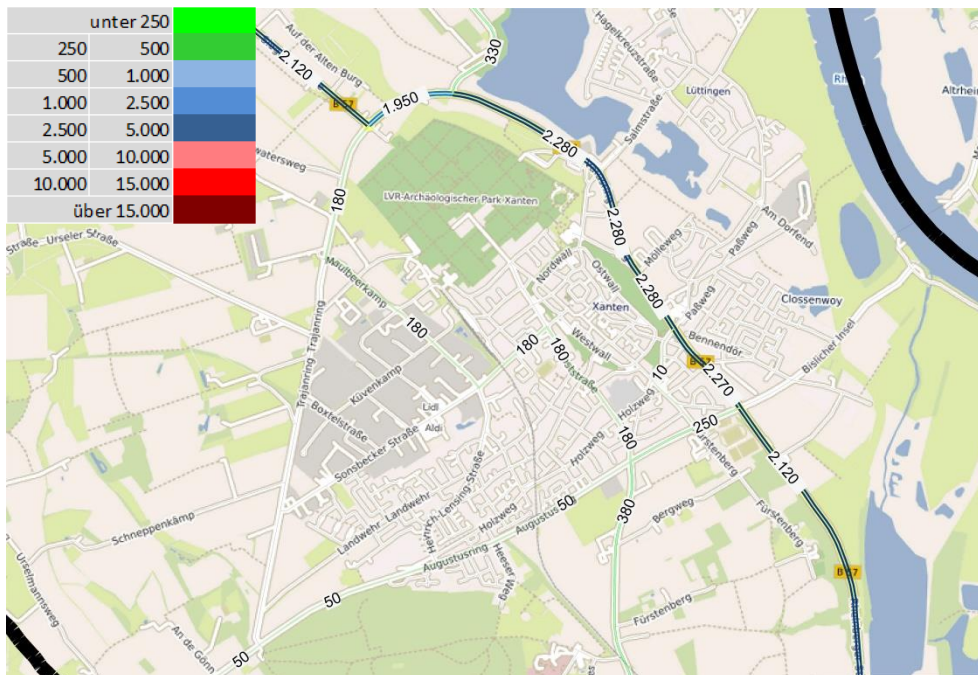


Abb. 3.-10 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Stadt Xanten – Anteil Durchgangsverkehr

Weitere Abbildungen zu den Verkehrsverflechtungen im Istzustand (2020) von Xanten sind dem Anhang zu entnehmen (s. Anhang A bis E).

3.2.2 Nullprognose 2035

Unter Nullprognose werden die Veränderungen der Verkehrsmengen und -verteilungen auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen und Flächenentwicklungen zum Prognosejahr 2035 ohne die Umsetzung weiterer verkehrsplanerischer Maßnahmen verstanden. Wie in der Bevölkerungsprognose gemäß IT.NRW bereits dargestellt worden ist (s. Kap. 2.1.1), kann von einer negativen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden. Die Einwohnerzahl sinkt laut der Prognose von rund 21.500 auf 20.500 Einwohnerinnen und Einwohner. Neben den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung fließen die geplanten Wohn- und Gewerbeflächen mit in die Nullprognose 2035 ein. Aufgrund der Entwicklung der Wohnquartiere Dombogen 3 und Beekscher Weg wird mit einem Zuwachs von rund 1.000 Personen gerechnet, so dass die prognostizierte Bevölkerungsabnahme ausgeglichen wird. Die Bevölkerungszahl wird 2035 demnach konstant bei rund 21.500 Einwohnerinnen und Einwohnern liegen. Die Beschäftigtenzahl wird leicht um 500 Personen steigen, da noch nicht alle Bauflächen im Gewerbegebiet Xanten belegt sind. In der nachfolgenden Tabelle sind die Entwicklungen im Einzelnen für die Stadt Xanten aufgeführt (s. Abb. 3.-11).

	2020	2035	Differenz	Differenz in %
Einwohner in Xanten	21.521	21.471	-50	-0,2%
Erwerbstätige in Xanten	12.544	12.396	-148	-1,2
Beschäftigte in Xanten (alle)	10.474	10.230	-244	-2,3
Binnenpendler	5.337	5.350	+13	+0,2%
Auspendler	7.207	7.046	-161	-2,2
Einpendler	3.405	3.916	+511	+15,0
Besucheraufkommen erhöhter Werktag (Gäste pro Tag)	4.000	5.000	+1.000	+25,0%

Abb. 3.-11 Einwohner- / Erwerbstätige- / Beschäftigten- / Besucherentwicklungen Stadt Xanten 2035

Eine weitere Grundlage zur Berechnung der Nullprognose ist die Annahme, dass die Regionalisierung der Mobilität, insbesondere auch hinsichtlich des Pendleraufkommens, weiter zunehmen wird. Dadurch wird sich in Zukunft der Anteil der Quell- und Ziel-Verkehre sowie der Durchgangsverkehre weiter erhöhen. Weitere infrastrukturelle Entwicklungen, wie bspw. die Errichtung neuer Straßen oder die Einführung einer neuen Buslinie, werden in der Nullprognose 2035 nicht betrachtet.

Aufgrund der gleichbleibenden Zahlen hinsichtlich der Bevölkerung, der Erwerbstätigen sowie Beschäftigten stagniert das Gesamtverkehrsaufkommen nahezu. Geringfügige Zunahmen in der Verkehrsbelastung sind auf dem Varusring (B 57) und der Lüttinger Straße aufgrund des neuen Wohnquartieres Dombogen 3 zu erwarten. Nicht in der Nullprognose enthalten sind verkehrslenkende Maßnahmen und Eingriffe in das Verkehrsnetz. Die sogenannten Planfälle werden isoliert berechnet, um ihre Wirkungen losgelöst von den „natürlichen“ Veränderungen der Nullprognose gegenüber dem Istzustand bewerten zu können. In der Abbildung 3.-11 ist das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2035 für die Gesamtstadt dargestellt.

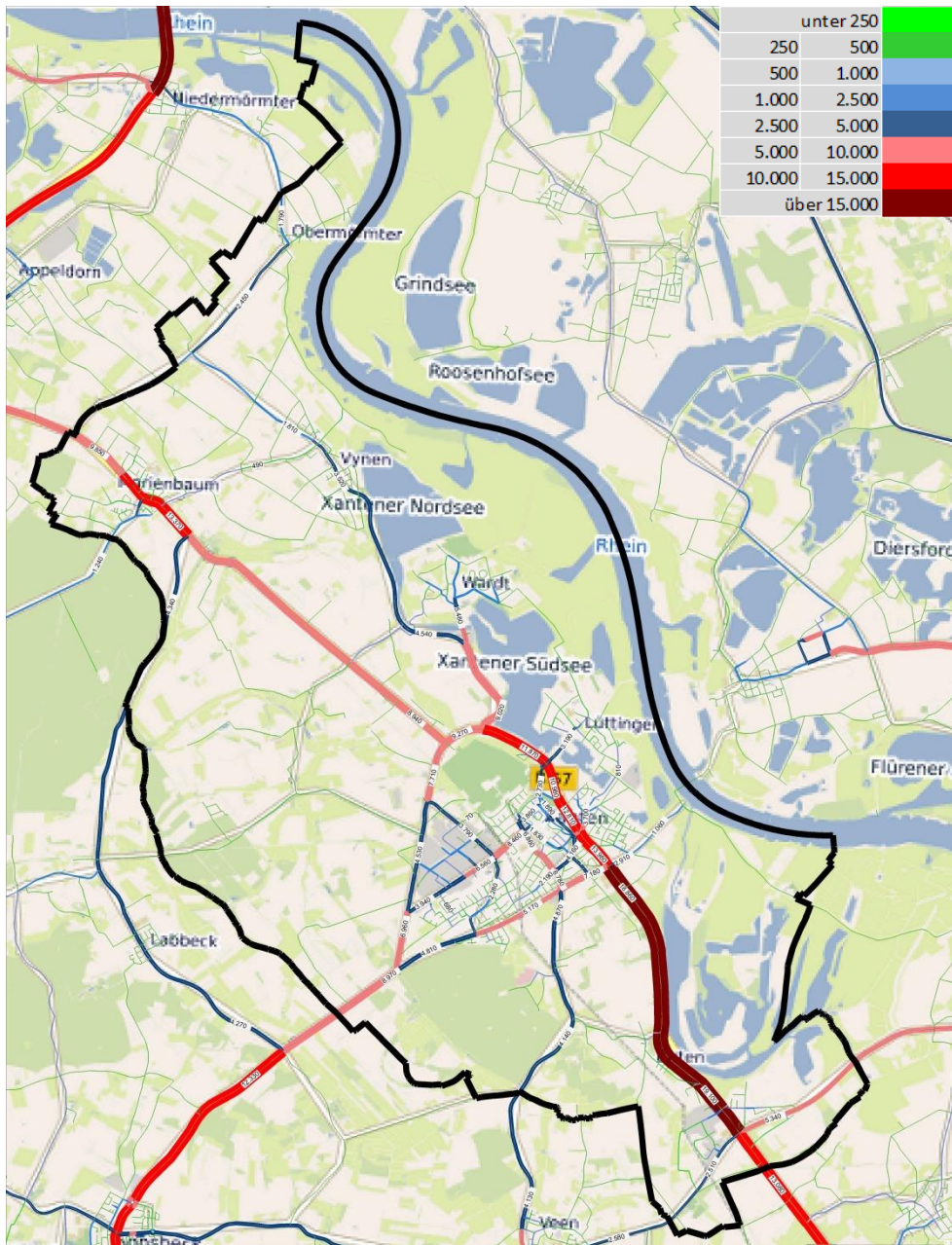


Abb. 3.-11 Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Xanten (Gesamtstadt)

Die Detailansicht für den Stadtbezirk Xanten ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

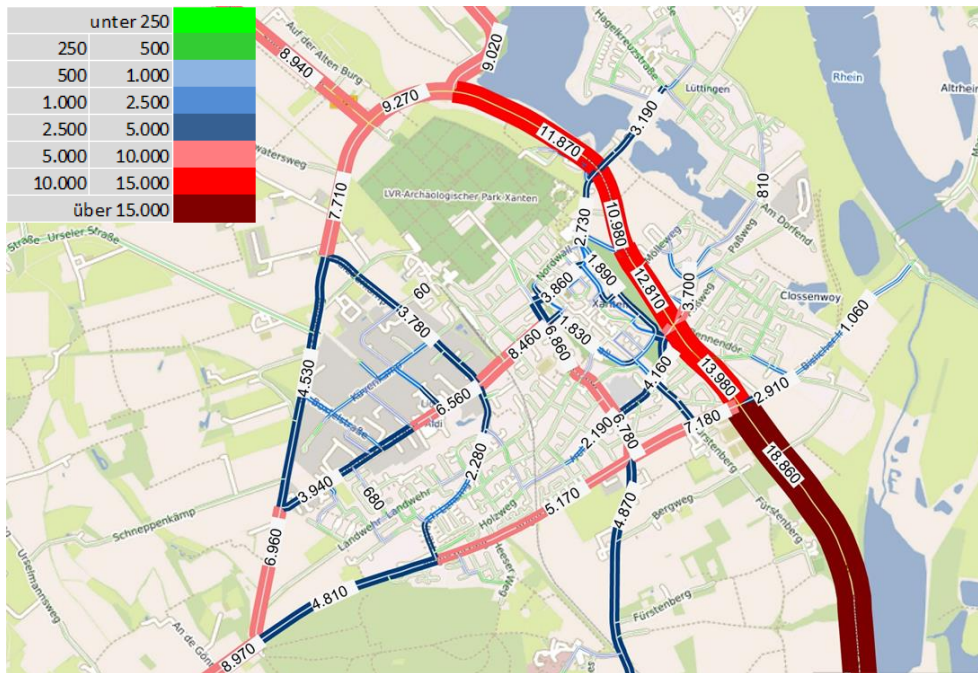


Abb. 3.-12 Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Xanten (Stadtbezirk Xanten)

Die Zu- und Abnahmen im Straßennetz der Stadt Xanten im Vergleich zum Istzustand (2020) und der Nullprognose (2035) sind der nachstehenden Differenzkarte für den Stadtbezirk Xanten zu entnehmen (s. Abb. 3.-13). In Rot ist die Zunahme gegenüber 2020, in blau die Abnahme gegenüber 2020 dargestellt. Es sind also nicht die absoluten DTV-Werte, sondern lediglich die Zu- oder Abnahmen aufgeführt. Diese sind entsprechend auf die Werte aus dem Istzustand zu addieren oder zu subtrahieren. In der Abbildung sind zusätzlich die beiden Siedlungsgebiete Dombogen 3 und Beeksches Feld verortet.

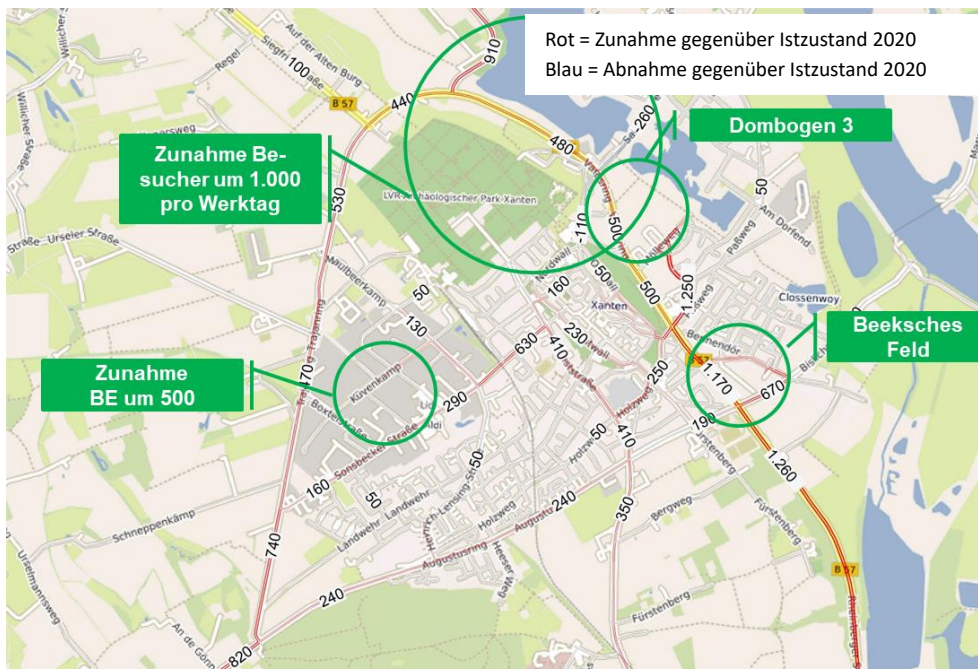


Abb. 3.-13 Kfz-Verkehr Differenzkarte Istzustand (2020) zur Nullprognose (2035) Stadt Xanten (Stadtbezirk Xanten)

Wie sich die Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel für den Istzustand 2020 und der Nullprognose 2035 für den Binnen- und Auspendlerverkehr sowie für den Einpendlerverkehr zusammensetzt, ist den nachfolgenden Abbildungen 3.-14 zu entnehmen. Aufgrund der stagnierenden Bevölkerungs- und Flächenentwicklungen bleibt die Gesamtwegeanzahl im Binnen- und Auspendlerverkehr konstant bei rund 70.500 Wegen an einem Werktag (Mo-Fr) im Jahr 2035. Auf den MIV entfallen dabei gut 42.000 Wege/d. Die prozentuale Zusammensetzung des Modal-Splits bleibt ebenfalls gleich. Die Ermittlung der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Xanten für den Istzustand (2020) basiert auf der stadtweiten Haushaltsbefragung, welche im anschließenden Kapitel 4 ausführlich analysiert wird.

Für den Einpendlerverkehr ergibt sich im Gegensatz zum Binnen- und Auspendlerverkehr ein leicht differenziertes Bild. Die prozentuale Zusammensetzung bleibt nahezu identisch (Modal-Split), während sich die Gesamtwegeanzahl leicht erhöht (+3.200 Wege/d). Der Güterverkehrsanteil erhöht sich geringfügig um rund 1.200 Wege am Tag. Im letzten Abschnitt der Tabelle sind die jeweiligen Daten zum Binnen-, Einpendler- und Güterverkehr in der Gesamtsumme aufgeführt. Für die Nullprognose 2035 ist abschließend festzuhalten, dass sich die Wegeanzahl und damit die Verkehrsbelastungen im Xantener Stadtgebiet leicht erhöhen werden. Der überwiegende Anteil der Wege wird nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt							
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV	KFZ	KFZ-Mit-fahrer
Binnenverkehr	53.054	8.247	16.689	25.778	2.340	20.858	4.920
Ausfahrender Verkehr	8.701	0	171	8.153	377	6.879	1.274
Einfahrender Verkehr	8.701	0	172	8.169	359	6.893	1.276
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2035	70.456	8.247	17.033	42.100	3.076	34.630	7.470
Istzustand 2020	70.892	8.376	17.098	42.121	3.297	34.659	7.462
	Modal-Split 2035	11,7%	24,2%	59,8%	4,4%	49,2%	10,6%
	Modal-Split 2020	11,8%	24,1%	59,4%	4,7%	48,9%	10,5%
Differenz 2020 zu 2035	-436	-128	-65	-21	-222	-29	8
Zunahme 2035 zu 2020	-0,6%	-1,5%	-0,4%	0,0%	-6,7%	-0,1%	0,1%
Einpendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt							
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV	KFZ	KFZ-Mit-fahrer
Binnenverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Ausfahrender Verkehr	10.015	0	245	8.968	803	7.524	1.444
Einfahrender Verkehr	10.015	0	245	8.975	795	7.530	1.445
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2035	20.031	0	490	17.943	1.598	15.054	2.889
Istzustand 2020	16.808	0	373	15.083	1.353	12.689	2.394
	Modal-Split 2035	0,0%	2,4%	89,6%	8,0%	75,2%	14,4%
	Modal-Split 2020	0,0%	2,2%	89,7%	8,0%	75,5%	14,2%
Differenz 2020 zu 2035	3.222	0	118	2.860	245	2.366	494
Zunahme 2035 zu 2020	19,2%	0,0%	31,6%	19,0%	18,1%	18,6%	20,6%
Güterverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt							
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV	KFZ	KFZ-Mit-fahrer
Binnenverkehr	3.382	0	0	3.382	0	3.382	0
Ausfahrender Verkehr	1.729	0	0	1.729	0	1.729	0
Einfahrender Verkehr	1.729	0	0	1.729	0	1.729	0
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2035	6.841	0	0	6.841	0	6.841	0
Istzustand 2020	5.607	0	0	5.607	0	5.607	0
Differenz 2020 zu 2035	1.234	0	0	1.234	0	1.234	0
Zunahme 2035 zu 2020	22,0%			22,0%		22,0%	
Gesamtverkehr mit Bezug auf Xanten (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt							
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV	KFZ	KFZ-Mit-fahrer
Gesamt 2035	97.328	8.247	17.523	66.884	4.673	56.526	10.358
Istzustand 2020	93.308	8.376	17.470	62.811	4.650	52.955	9.856
Differenz 2020 zu 2035	4.020	-128	53	4.073	23	3.571	502

Abb. 3.-14 Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Xanten²⁰

²⁰ Leichte Abweichungen beim aus- und einfahrenden Verkehr ergeben sich im Verkehrsmodell aufgrund der Berechnung der schnellsten Route. Somit kann der Hin-/ Rückweg laut Modell mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden, als auf dem Hin-/ Rückweg. Dies kann bspw. an einer schnelleren ÖPNV-Verbindung am Vormittag/ Nachmittag liegen. Im Verkehrsmodell sind die Fahrpläne für Xanten hinterlegt.

4 Haushaltsbefragung Stadt Xanten

4.1 Aufbau und Methodik

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Xanten eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürger auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bürger Xantens im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten/Gemeinden. Außerdem dienen die Ergebnisse zur Eichung des Verkehrsmodells. Die Haushaltsbefragung stellt somit die wichtigste Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Xantens dar, auf der das Verkehrskonzept aufbaut.

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert.

Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerttäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 22.09.2020 und Donnerstag, der 24.09.2020). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Damit Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der Stadtbezirke getroffen werden können, wurden die Fragebögen auf Ortsteil- bzw. Stadtbezirksebene verteilt. Der bevölkerungsmäßig kleine Ortsteil Obermörtmer wurde mit dem Bezirk Vynen zusammengefasst.

Bei einer Rücklaufquote von 14 % konnten 631 Personen in 298 Haushalten erreicht und befragt werden. Der benötigte Stichprobenumfang, der erforderlich ist um statistisch gesicherte Ergebnisse zu erzielen, ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 240 die schriftliche, 52 die internetgestützte und 6 die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen (s. Abb. 4.-1), deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

Befragungsunterlagen			
Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl aller im Haushalt permanent lebenden Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Kilometerleistungen pro Jahr • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über sechs Jahre • Führerschein-Besitz, ÖPNV-Zeitkarten-Besitz, Pedelec- / E-Bike-Besitz • Verkehrsmittel-verfügbarkeit • Beeinflussung der Mobilität durch das Coronavirus 	<ul style="list-style-type: none"> • Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV • Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten • Sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger

Abb. 4.-1 Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2020 in der Stadt Xanten

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege annäherungsweise unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der Pandemie-Situation ausgefallen sind.

Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die „Grundgesamtheit“ ist die in den Stadtbezirken lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtbezirke auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtbezirke. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen.

Als Auswertungsebene wurden die Gesamtstadt sowie die Stadtbezirke gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

4.2 Ergebnisse

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die wichtige aktuelle Mobilitätsdaten für das Mobilitätskonzept liefern.

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa 9 % der Befragten in Xanten besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen. Im Vergleich der Stadtbezirke sind die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in Wardt am niedrigsten, während sie in Marienbaum und Vynen/Obermörmtter oberhalb des stadtweiten Durchschnitts liegen.



Abb. 4-2 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 41 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist mit 37 % in der Gruppe der Schüler zu verzeichnen. Die übrigen Berufsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten.

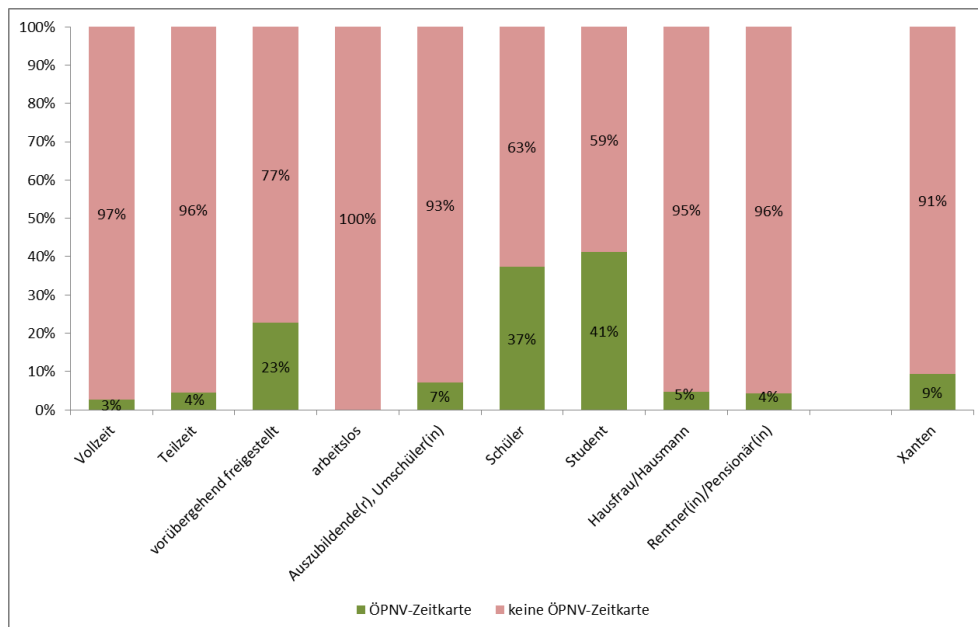


Abb. 4-3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 6-14-Jährigen mehr als 43 % der Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer mit 4 % in den Altersklassen ab 40 Jahre deutlich geringer.

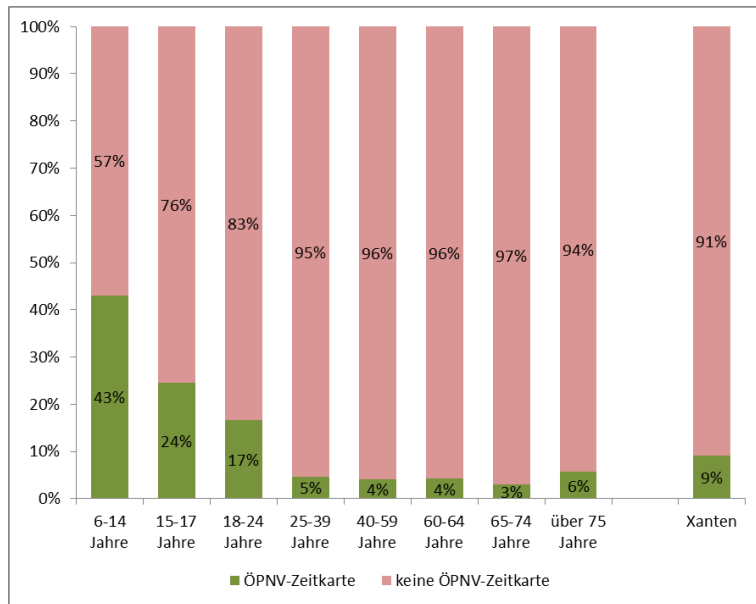


Abb. 4.-4 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 85 % der befragten Personen ab 18 Jahren über einen Führerschein verfügen. Der Stadtbezirk Xanten weist mit 17 % einen geringfügig größeren Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist.

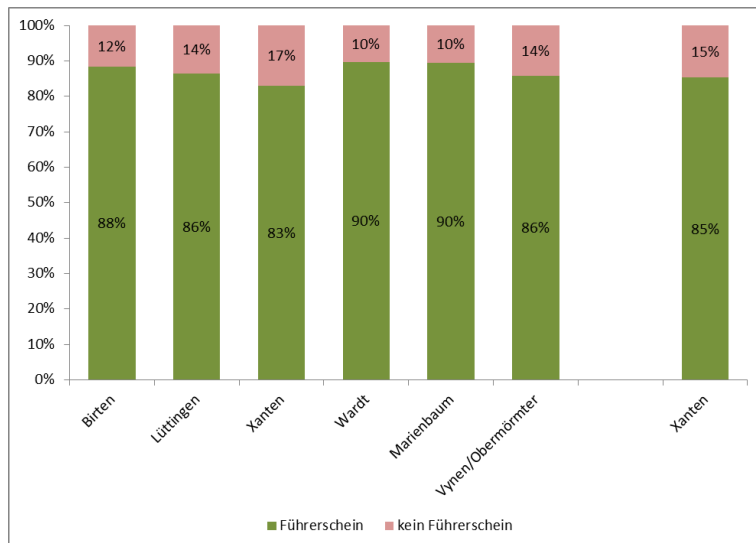


Abb. 4.-5 Führerscheinbesitz nach Stadtbezirk

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 3 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt. 91 % der Befragten besitzen nur einen Führerschein. 5 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw).

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die

jüngeren Personen, bis zur Altersklasse von 25-39 Jahren, besitzen dagegen einen vergleichsweise hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Bei der Altersklasse der 18-24-Jährigen verfügen 15 % sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch über einen Führerschein. Die Personen haben meist kürzlich den Führerschein erworben und sind daher häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studenten).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18 bis 24 Jahre	12%	2%	71%	15%
25 bis 39 Jahre	0%	0%	95%	5%
40 bis 59 Jahre	1%	0%	95%	4%
60 bis 64 Jahre	0%	0%	96%	4%
65 bis 74 Jahre	3%	0%	94%	3%
75 Jahre und älter	12%	1%	82%	5%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	4%	0%	88%	7%
männlich	2%	1%	95%	2%
Gesamt	3%	0%	91%	5%

Abb. 4.-6 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht

Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Merkmale sind einzelne Unterschiede auszumachen. Insgesamt sind Frauen häufiger wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel gegenüber Männern. Männer sind häufiger im Besitz eines Führscheins als Frauen.

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad bei der Bevölkerung Xantens auf.

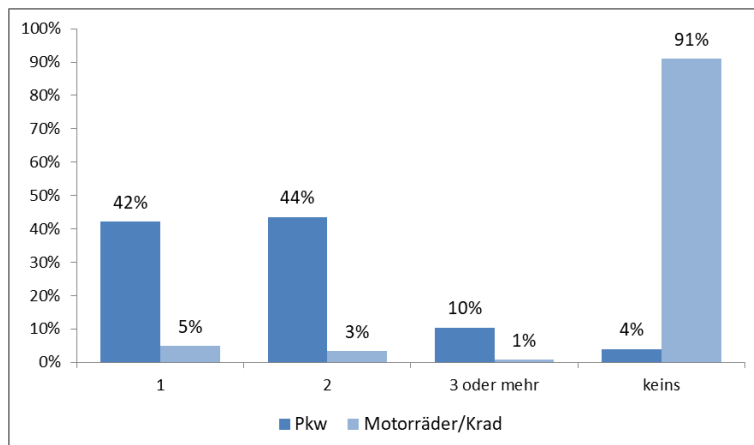


Abb. 4.-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad

So besitzen lediglich 4 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw und es verfügen ca. 54 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,70 pro Haushalt.

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen jedoch auch ca. 90 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad. Etwa 75 % der Haushalte besitzen sogar mehr als ein Fahrrad (Fahrradbesitz je Haushalt im Durchschnitt: 3,0). Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedececs oder E-Bikes spielt insbesondere in Haushalten eine Rolle, die über

ein und zwei Fahrräder und/oder Pedelecs/E-Bikes verfügen. Dagegen besitzt nur 1 % der befragten Haushalte mit drei oder mehr Fahrrädern ein Pedelec oder E-Bike.

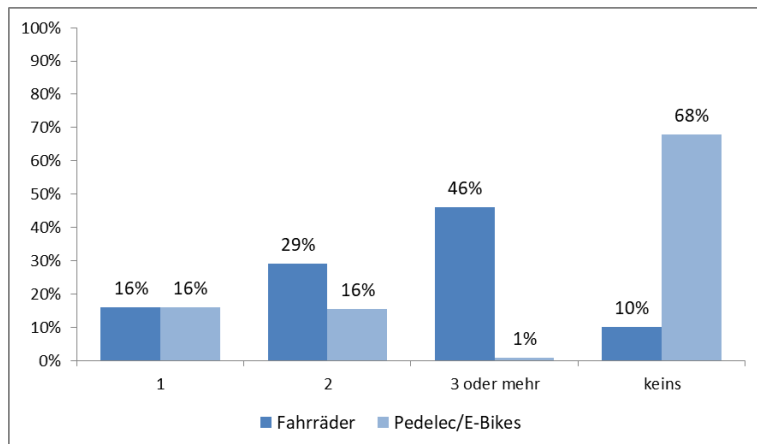


Abb. 4.-8 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)²¹

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden.

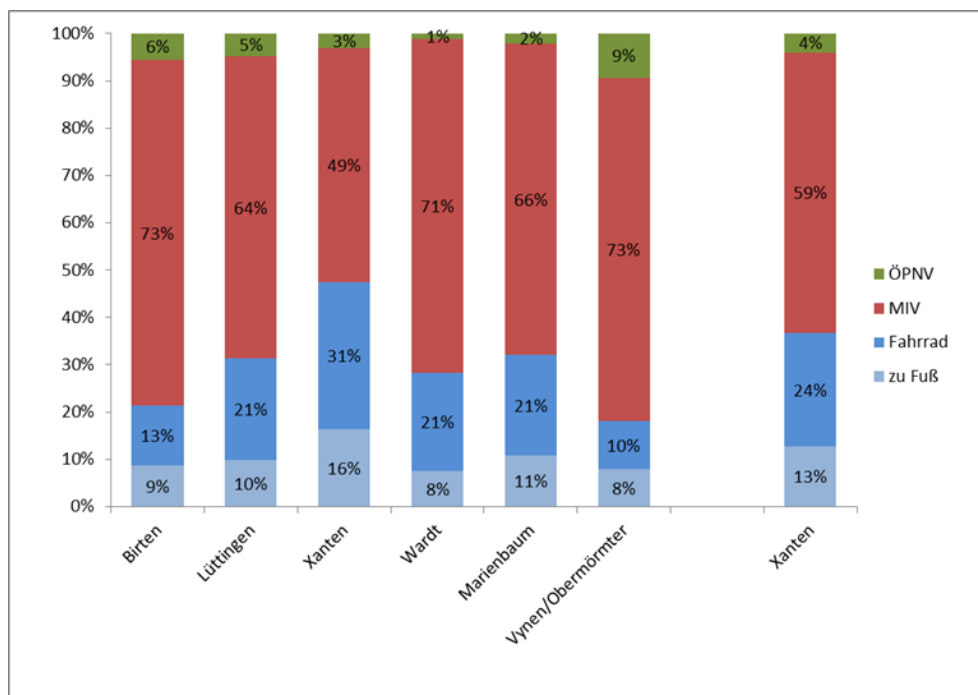


Abb. 4.-9 Modal-Split Gesamtstadt Xanten und Stadtbezirke

Die Einwohner Xantens nutzen im Durchschnitt zu 59 % die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (Auto als Fahrer/Mitfahrer, Krad/Motorrad) und zu 41 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes²², wovon 4 % auf den ÖPNV, 13 % auf den Fußverkehr

²¹ Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/spalten = split).

²² Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zusammengefasst.

und 24 % auf den Radverkehr entfallen. Die höchsten Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weisen die Stadtbezirke Birten sowie Vynen/Obermörmtter auf. Der Radverkehrsanteil liegt mit 31 % im Stadtbezirk Xanten vergleichsweise am höchsten. Hier ist auch die MIV-Nutzung mit 49 % im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken am niedrigsten. Die 4 % ÖPNV-Anteil für die Gesamtstadt Xanten teilen sich in etwa gleich auf die Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf.

Insgesamt werden 37 % der Wege in Xanten entweder zu Fuß (13 %) oder mit dem Fahrrad (24 %) zurückgelegt, ca. 3 % entfallen dabei auf die Nutzung von Pedelecs/E-Bikes.

Beim Vergleich des Modal Splits mit anderen Städten ähnlicher Größe oder räumlicher Nähe liegt Xanten mit einem Umweltverbundanteil von 41 % in einem ähnlichen Bereich wie Kevelaer (41 %), Emmerich am Rhein (42 %) und Haltern am See (40 %). Im Vergleich mit anderen Mittelwerten für NRW, z. B. aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD), fällt auf, dass in Xanten eine stärkere Nutzung des Fahrrads vorherrscht, dafür aber der ÖPNV und das Zufußgehen eine deutlich untergeordnete Rolle einnehmen. Aus der MiD-Studie lassen sich aufgrund der zu geringen Stichprobengröße keine repräsentativen Werte kleinerer Räume wie Gemeinden ablesen, dafür sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt. Xanten kann der Stadtregion „Mittelstadt, städtischer Raum“ zugeteilt werden. Im Vergleich zu der übergeordneten Kategorie weist Xanten vor allem Unterschiede bei den Radverkehrs- (in Xanten um 14 Prozentpunkte höher) und Fußverkehrsanteilen (in Xanten um 8 Prozentpunkte niedriger) auf.

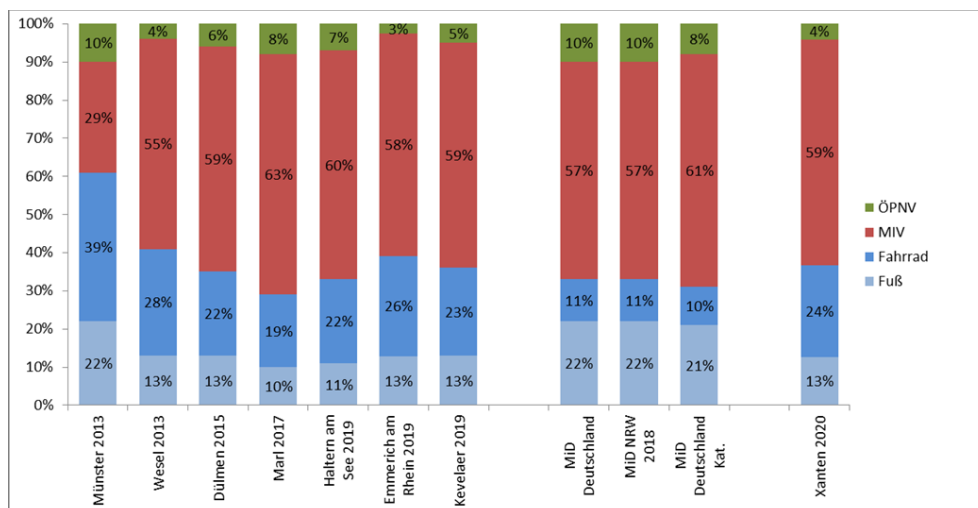


Abb. 4.-10 Modal Split im Städtevergleich

Kürzere Distanzen im Nahbereich (Wege < 1 km und 1-2,5 km) werden in Xanten überwiegend mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Unterhalb von 1 km Wegelänge belaufen sich die Werte auf 33 % Fußverkehrs- und 38 % Radverkehrsanteil. Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km bereits kaum noch Fußwege unternommen werden. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in der Wegelängengruppe 25-50 km zu beobachten. Dies ist unter anderem auf die Distanz nach Duisburg zurückzuführen (vorhandene ÖPNV-Verbindung mit der RB31). Bei weiten Distanzen dominieren vor allem die Anteile des MIV.

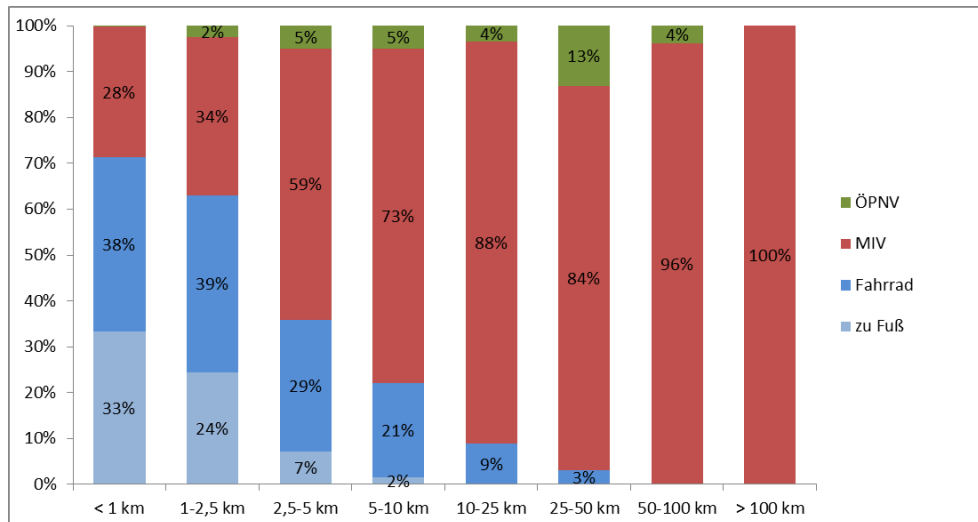


Abb. 4.-11 Modal Split nach Wegelänge

Häufig lassen sich den Wegezwecken eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“, „Bringen/Holen“ sowie „Einkaufen“ auf. Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (19 % zu Fuß, 40 % Fahrrad und 27 % ÖPNV). Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen vergleichsweise hohen Fuß- und Radverkehrsanteil auf.

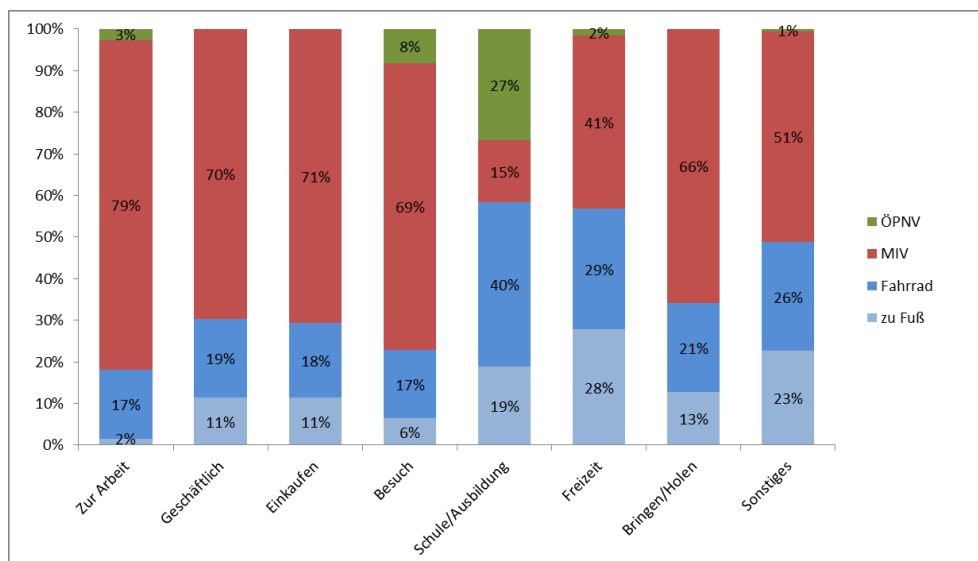


Abb. 4.-12 Modal Split nach Fahrtzweck

Der Binnenverkehr der Stadt Xanten setzt sich annähernd zu gleichen Anteilen aus MIV (45 %) und Umweltverbund (55 %) zusammen, wobei der ÖPNV mit 3 % nahezu keine Rolle spielt. Die meisten Personen, die Wege außerhalb Xantens tätigen, haben Wesel und Duisburg als Zielgebiet. Diese werden bevorzugt mit dem Pkw angefahren (MIV-Anteil von 79 % bis 89 %). Für Wege von und nach Wesel nutzen 8 % das Fahrrad und für Wege von/nach Duisburg nutzen 21 % den ÖPNV.

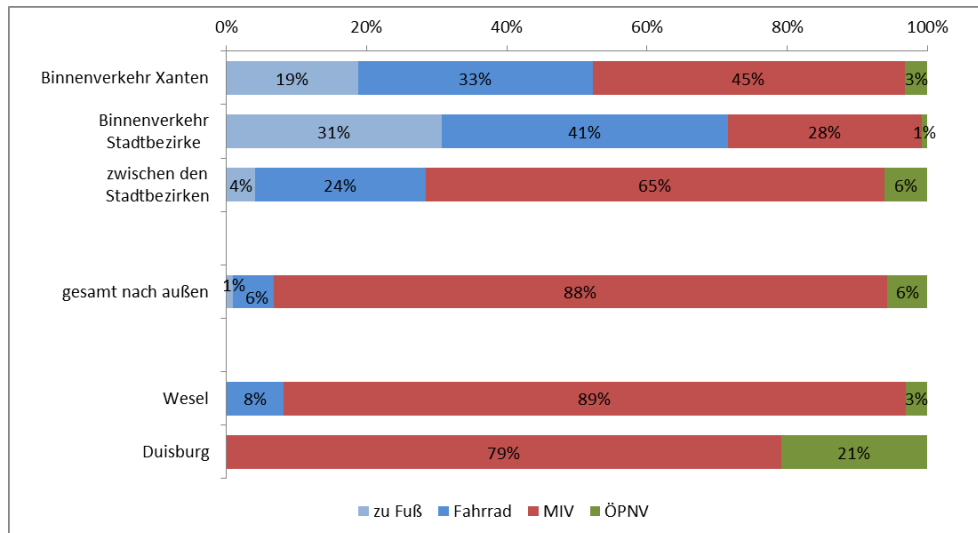


Abb. 4.-13 Modal Split nach Verkehrsverflechtung

Wegeaufkommen

Jeder Bürger legt durchschnittlich 3,5 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person²³ ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 4,0 Wegen je Tag. Die Mobilitätsrate liegt somit leicht über dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person/Tag²⁴. Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorie wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Personen in den jüngeren und mittleren Altersklassen auf einem ähnlichen Niveau bleibt und ab der Altersklasse der über 65-Jährigen sinkt. Die mobilsten Personen sind in der Altersklasse der 25-39-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehr zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 65 Jahren. Sie legen im Durchschnitt etwa 3,0 bzw. 3,1 Wege je Tag zurück. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	0%	0%	38%	52%	7%	3%	3,7	3,7
15 bis 17 Jahre	14%	0%	20%	39%	26%	0%	3,6	4,2
18 bis 24 Jahre	12%	0%	48%	33%	4%	2%	2,8	3,2
25 bis 39 Jahre	11%	0%	32%	25%	22%	10%	4,0	4,6
40 bis 59 Jahre	9%	0%	34%	36%	17%	3%	3,6	4,0
60 bis 64 Jahre	8%	0%	30%	46%	6%	10%	3,9	4,2
65 bis 74 Jahre	27%	3%	27%	17%	17%	8%	3,0	4,2
75 Jahre und älter	25%	0%	24%	35%	11%	6%	3,1	4,1
Xanten	13%	0%	35%	35%	15%	5%	3,5	4,0

Abb. 4.-14 Wegeaufkommen nach Altersklasse in Xanten

²³ Jede Person, die im Fragebogen angegeben hat, am Stichtag außerhäuslich Wege unternommen zu haben, ist eine mobile Person.

²⁴ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019.

Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Xanten insgesamt bei 12,1 km. Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Tabelle 4.-15) verdeutlicht, dass mit dem ÖPNV die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 19,0 km. Die hohen Wegelängen werden hier vor allem durch den Zugverkehr hervorgerufen, die mittlere Wegelänge im SPNV beträgt 35,4 km (im Busverkehr: 7,3 km). An dieser Stelle sei angemerkt, dass bei Berücksichtigung aller Wege, also auch derer die mehr als 100 km Länge haben, die mittlere Distanz im Zugverkehr noch höher wäre. Die mittlere Fahrt mit dem ÖPNV dauert 18 Minuten (SPNV: 32 Minuten, Bus: 11 Minuten).

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 18,5 km und die Wegedauer 20 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 11,8 km und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (z. B. Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufig nur eine Person im Fahrzeug sitzt. Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 2,7 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 15 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle betrachteten Verkehrsmittel bei nur 3,0 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr ersichtlich. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Xantens beträgt im Binnenverkehr 10 Minuten, das ist 8 Minuten kürzer als im Gesamtverkehr.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,2	12	1,2	12
Fahrrad	2,7	15	2,1	13
Pedelec/E-Bike	7,7	30	3,9	18
Motorrad	17,8	22	2,2	5
Auto als Fahrer	18,5	20	3,9	7
Auto als Mitfahrer	11,8	14	5,0	8
Bus	7,3	11	5,0	9
Zug	35,4	32		
Mittelwert	12,1	18	3,0	10

Abb. 4.-15 Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

Die zurückgelegten Entfernungen und die Dauer der Wege nach Wegezweck sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Während zu Arbeitszwecken mit durchschnittlich 26,1 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Schul-/Ausbildungswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,9 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 11 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 68 % der Wege eine Distanz von 10 Kilometern überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Fahrtzweck	< 1 km	1- 2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Mittlere Distanz in km	Mittlere Dauer in Minuten
zur Arbeit	11%	9%	5%	7%	27%	24%	17%	26,1	29
geschäftlich	35%	18%	4%	17%	18%	5%	3%	8,2	14
Einkaufen	25%	29%	12%	15%	10%	4%	4%	8,2	12
Besuch	21%	21%	10%	16%	13%	14%	5%	12,4	15
Schule/ Ausbildung	17%	39%	23%	10%	7%	2%	1%	4,9	14
Freizeit	19%	28%	14%	23%	10%	3%	3%	7,0	15
Bringen/Holen	18%	19%	28%	17%	15%	1%	2%	7,1	13
Sonstiges	31%	30%	14%	10%	6%	8%	1%	6,6	13
Gesamt	17%	24%	13%	15%	15%	10%	6%	12,1	18

Abb. 4.-16 Wegelängenverteilung nach Wegezweck

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 12,1 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner von Vynen/ Obermörmter zurück. Dort beträgt die mittlere Distanz 17,2 km. Die kürzesten Wege legen die Bewohner der Stadtbezirke Xanten (9,6 km) und Birten (9,9 km) zurück.

Stadtbezirk	< 1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-25 km	25-50 km	50-100 km	Mittlere Distanz in km	Mittlere Dauer in Minuten
Birten	15%	5%	13%	43%	13%	9%	2%	9,9	14
Lüttingen	11%	32%	17%	6%	15%	14%	5%	13,1	19
Xanten	22%	35%	11%	7%	12%	7%	5%	9,6	16
Wardt	8%	6%	39%	16%	10%	13%	8%	15,7	24
Marienbaum	13%	13%	5%	28%	21%	11%	9%	16,5	22
Vynen/ Obermörmter	13%	5%	4%	27%	27%	14%	10%	17,2	21
Xanten	17%	24%	13%	15%	15%	10%	6%	12,1	18

Abb. 4.-17 Wegelängenverteilung nach Stadtbezirk

Wegeverflechtungen Binnenverkehr

Bei der Ermittlung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr wurde sich auf das Wegeaufkommen der jeweiligen Stadtbezirke untereinander bezogen. Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Xantens, also Quell- und Binnenverkehr, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Stadtbezirke hinein.

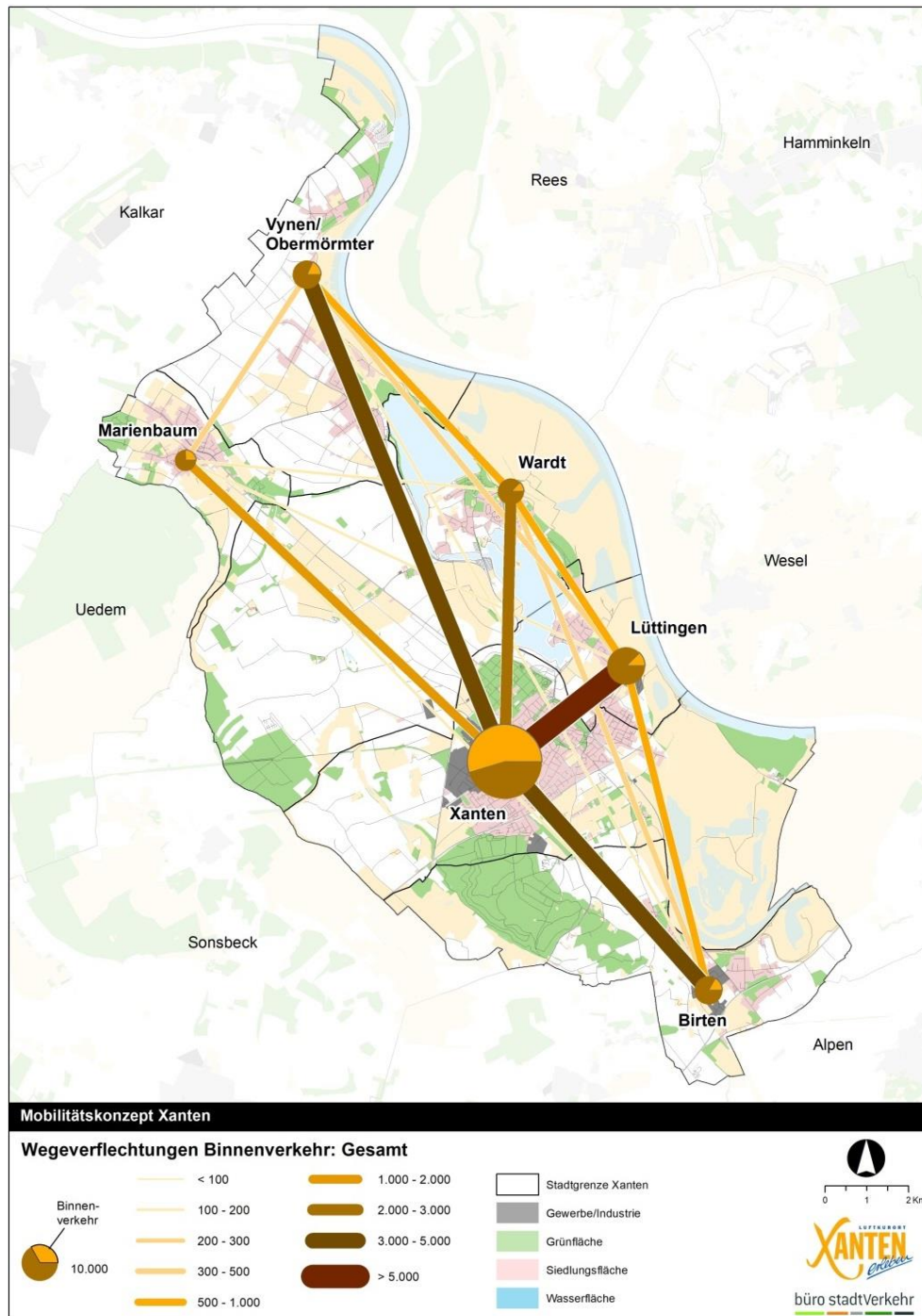


Abb. 4.-18 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr

Grundlage der in den Abbildungen 4.-18 bis 4.-22 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln. Als Darstellungseinheit der Verkehrsverflechtungen wurden die sechs Stadtbezirke Xantens gewählt.

Bei der Auswertung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr über die Summe aller Verkehrsmittel hinweg wird deutlich, dass die stärksten Verflechtungen jeweils aus den einzelnen Stadtbezirken mit dem Kernort (Stadtbezirk Xanten) bestehen. Aus Lüttingen entstehen so jeweils mehr als 7.500 Wege pro Werktag mit Beziehung zum Kernort. Ein vergleichsweise geringes Wegeaufkommen besteht zwischen den nordwestlichen Stadtbezirken und dem südöstlich gelegenen Birten (< 200 Wege/Tag). Insbesondere im Stadtbezirk Xanten ist

ein hoher Binnenverkehrsanteil (Verkehr innerhalb des Stadtbezirks) am Wegeaufkommen zu verzeichnen.

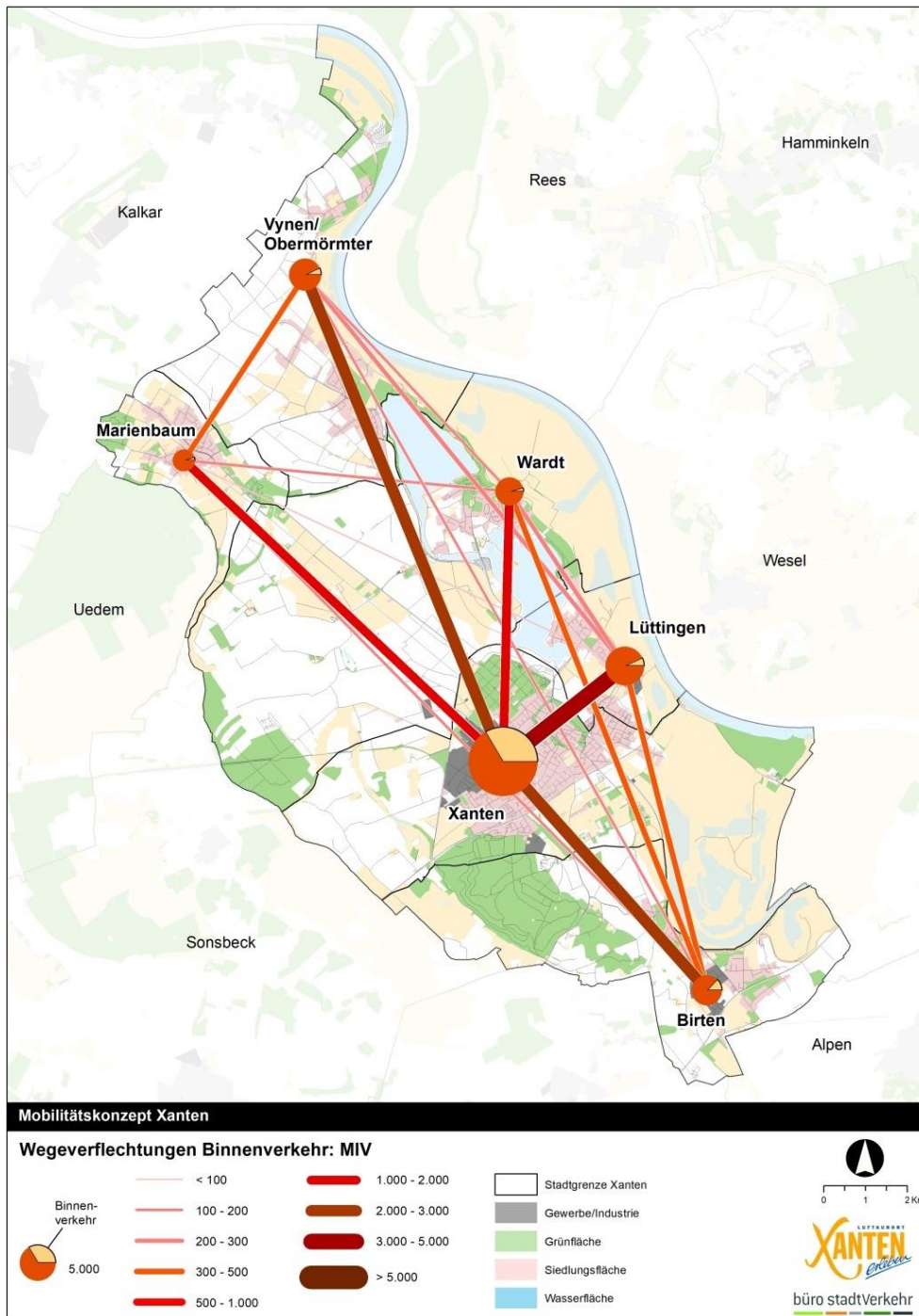


Abb. 4.-19 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV

Wie Abbildung 4.-19 verdeutlicht, werden Wege zwischen den einzelnen Stadtbezirken überwiegend mit dem MIV absolviert. Auch hier ist der starke Bezug der einzelnen Stadtbezirke in den Stadtbezirk Xanten zu erkennen. So kommt es zu einem Wegeaufkommen zwischen Lüttingen und Xanten von mehr als 4.000 Wegen/Tag sowie zwischen Vynen/ Obermörmter und Xanten von knapp 3.000 Wegen.

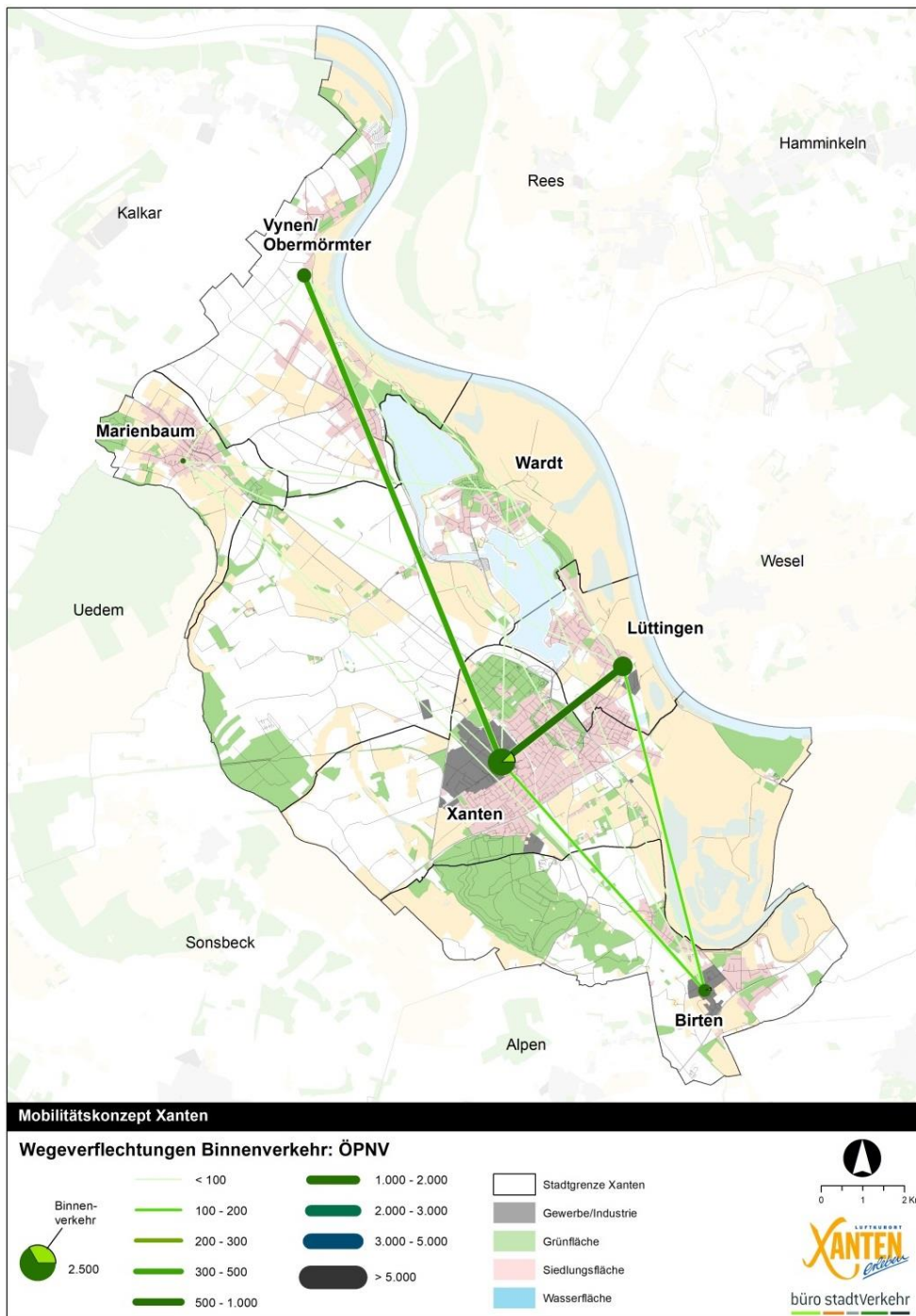


Abb. 4.-20 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV

Der ÖPNV nimmt in Xanten eine untergeordnete Bedeutung beim Binnenverkehr ein. Im Vergleich ist dieser im Stadtbezirk Xanten am höchsten. Verflechtungen zwischen den einzelnen Stadtbezirken sind ebenfalls nicht sonderlich stark ausgeprägt. Somit spielen derzeit die ÖPNV-Wege für den innerstädtischen Verkehr kaum eine Rolle. Die vergleichsweise stärksten Verflechtungen zeigen sich mit über 500 Fahrten zwischen Xanten und Lüttingen und knapp 400 täglichen Fahrten zwischen Vynen/ Obermörnter und Xanten.

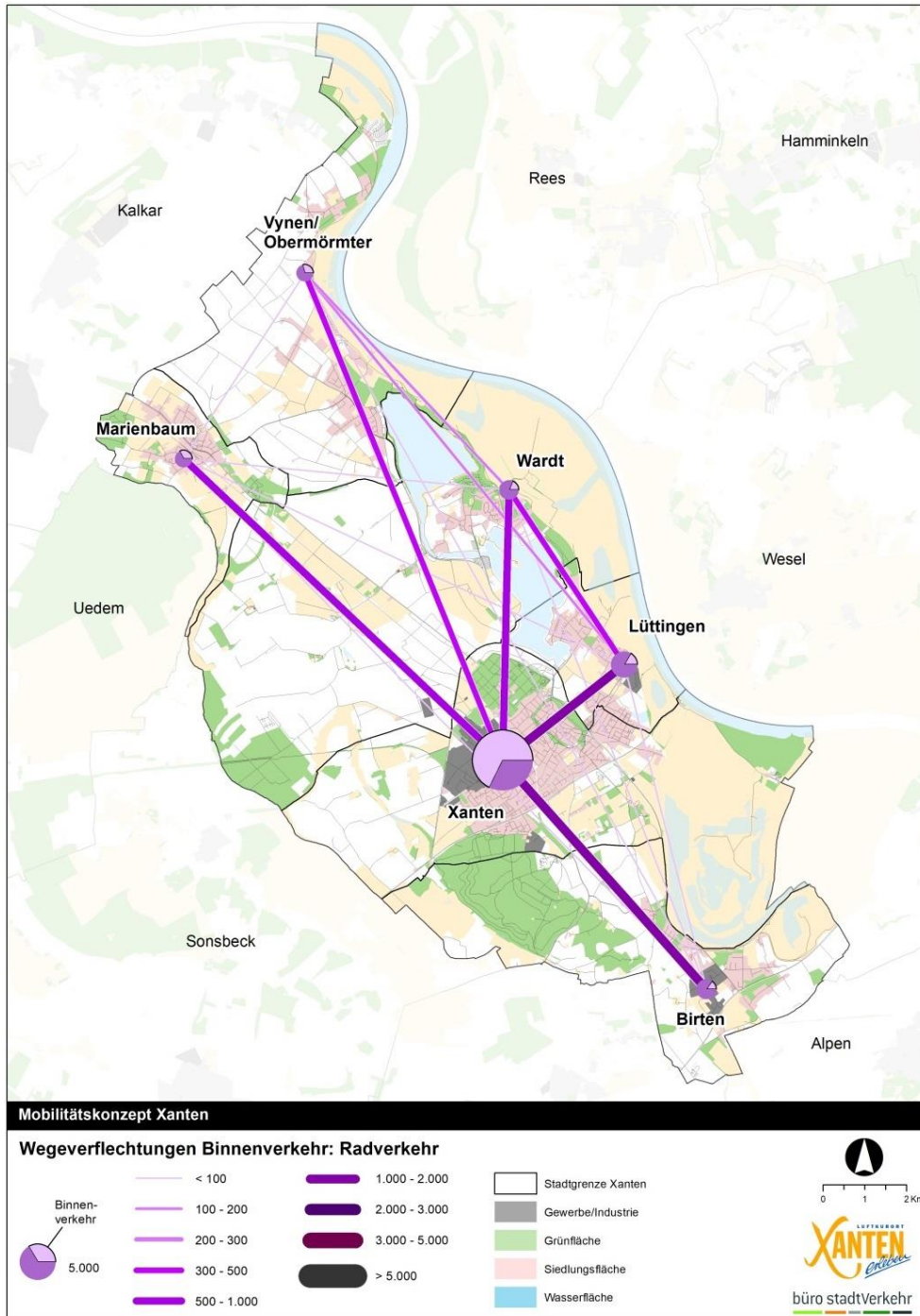


Abb. 4-21 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr

Im Radverkehr sind die Verflechtungen ausgeprägter als im ÖPNV und im Fußverkehr. Die stärksten Wegeverflechtungen sind auch beim Radverkehr wieder raus aus den einzelnen Stadtbezirken hin zum Kernort ausgerichtet. Das höchste Wegeaufkommen findet zwischen Lüttingen und Xanten mit mehr als 1.600 Wegen/Tag bzw. zwischen Birten und Xanten mit mehr als 1.100 Wegen/Tag statt.

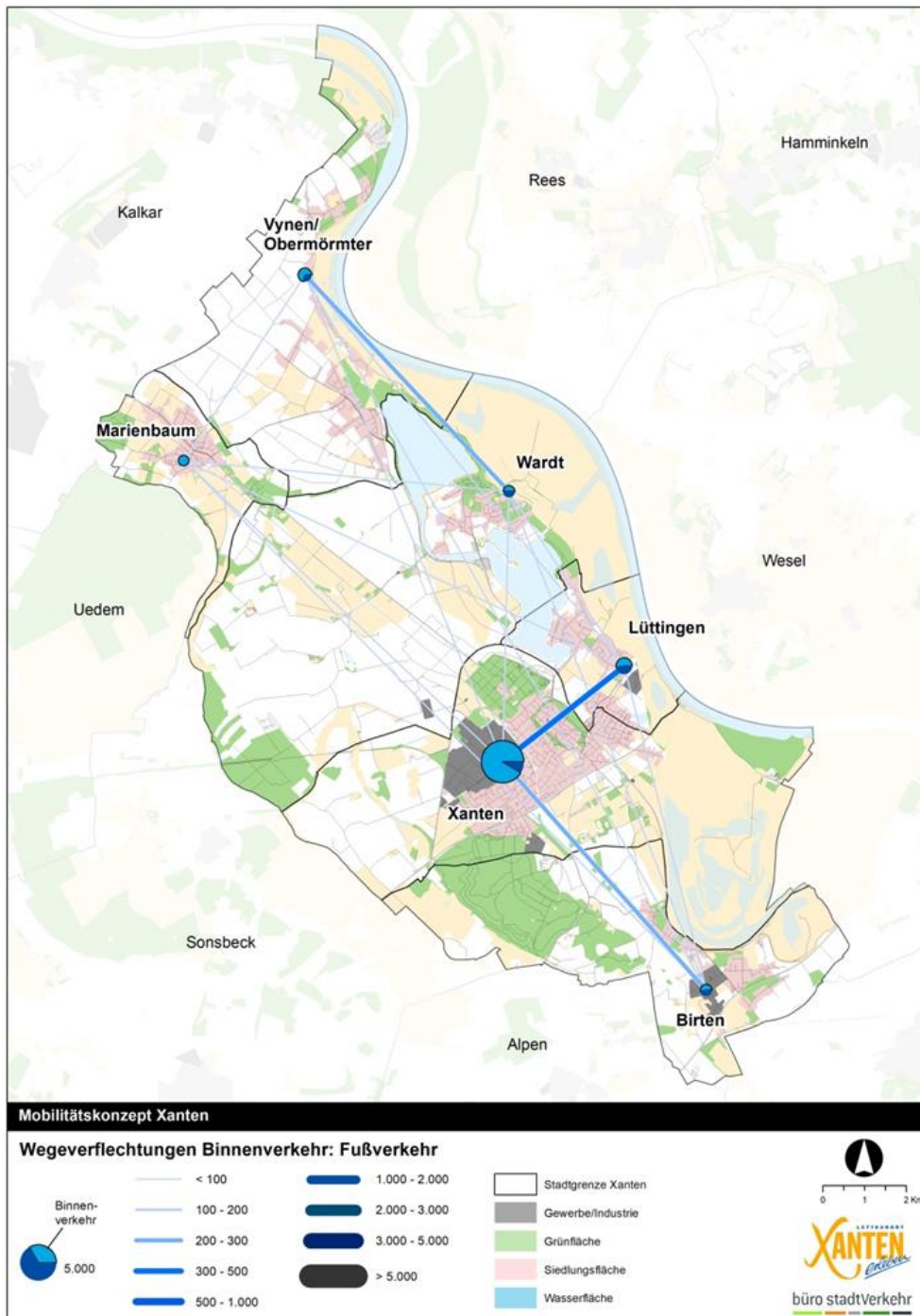


Abb. 4.-22 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Fußverkehr

Im Fußverkehr ist nur eine sehr geringe Anzahl von Wegeverflechtungen über die Stadtbezirksgrenzen hinaus zu verzeichnen. Da überwiegend kurze Wege zu Fuß absolviert werden und manche Stadtbezirke von Xanten vergleichsweise weit voneinander entfernt liegen, ist dieses Ergebnis zu erwarten. Aufgrund der kurzen Distanzen werden die Fußwege meist im eigenen Stadtbezirk absolviert. Dies verdeutlicht auch die Karte, denn die Binnenverkehrsanteile sind in allen Stadtbezirken hoch. Das vergleichsweise höchste Wegeaufkommen zu Fuß erfolgt mit knapp 400 Wegen/Tag zwischen Lüttingen und Xanten.²⁵

Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Aufgrund der Tatsache, dass die Haushaltsbefragung während der Corona-Pandemie durchgeführt wurde, ist es bedeutsam, die Wegeanzahl zu ermitteln um Kenntnisse zu erlangen, inwiefern eine Abweichung vom „normalen“ Mobilitätsverhalten existiert. Zunächst zeigt sich, dass der Großteil der Befragten in den Stadtbezirken an den Stichtagen nicht vom Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst ist. Auf gesamtstädtischer Ebene haben 93 % angegeben, nicht beeinflusst zu sein. In Marienbaum haben mit 12 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben, in ihrem Mobilitätsverhalten durch das Coronavirus beeinflusst zu sein.

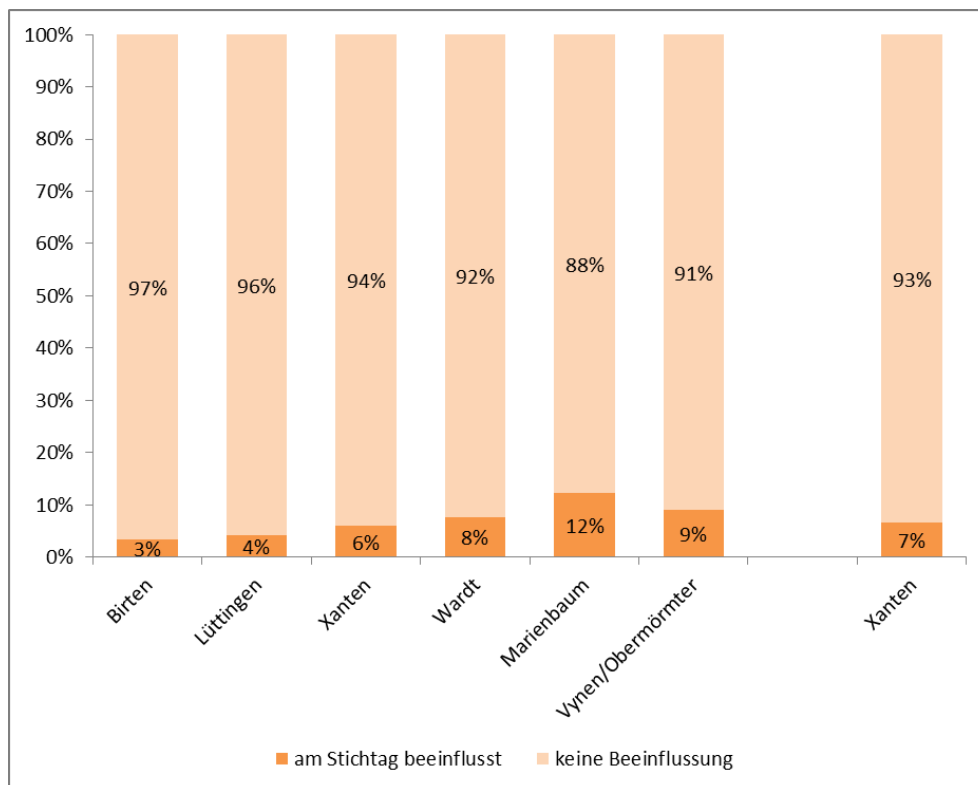


Abb. 4.-23 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß Abbildung 4.-24 wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber den Arbeitnehmern die Möglichkeit gegeben, die Arbeit von Zuhause aus zu erledigen. Andere Gründe sind insgesamt weniger unterwegs zu sein oder die Vermeidung des ÖPNVs.

²⁵ Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtbezirke sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zu meist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtteilgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

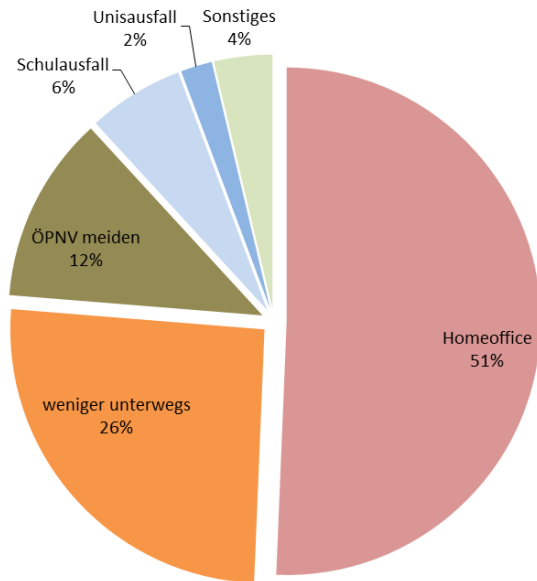


Abb. 4.-24 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag

Auf die Gesamtzahl der Einwohner Xantens hochgerechnet werden täglich etwa 74.000 Wege unternommen. Im Vergleich der hochgerechneten Wegeanzahl unter Normalbedingungen wurden somit im Erhebungszeitraum aufgrund der Corona-Pandemie in der Stadt Xanten insgesamt etwa 900 Wege weniger unternommen. Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrern aus (ca. 700 Wege pro Tag). Es ist zu berücksichtigen, dass dies lediglich die Situation Ende September 2020 widerspiegelt. Während eines „Lockdowns“ kann davon ausgegangen werden, dass mehr Wege ausfallen.

Stadtbezirk	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/Person
Birten	500	700	4.300	300	5.800	3,4
Lüttingen	1.100	2.300	6.600	400	10.400	3,6
Xanten	6.100	11.500	18.300	1.200	36.900	3,5
Wardt	500	1.300	4.200	100	6.000	3,3
Marienbaum	600	1.400	3.900	100	6.100	3,3
Vynen/ Obermörmter	700	900	6.300	800	8.800	3,5
Gesamt	9.400	18.000	43.700	3.000	74.000	3,5

Abb. 4.-25 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtbezirk während der Corona-Pandemie, hochgerechnet²⁶

²⁶ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

5 Leitbild Xanten 2035

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Xanten dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt als bedeutsamer Lebens- und Wirtschaftsstandort. Ziel des Konzeptes ist es, ein umsetzbares Leitbild für den Verkehr und die Mobilität mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden konkreten Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge zu setzen. Hierfür wurden drei Szenarien skizziert, die die verkehrliche Ausrichtung des Leitbildes umschreiben.

5.1 Leitbild- und Szenarientwicklung

Zur Leitbild- und Szenarientwicklung wurden alle relevanten Akteure aus Verwaltung und Politik (Projektbeirat) eng in den Bearbeitungsprozess einbezogen. Folgende Bearbeitungsschritte flossen in die Leitbild- und Szenarientwicklung mit ein:

- Live-Abstimmung „mobiGator“²⁷ im Rahmen der 2. Sitzung des Projektbeirates am 21.06.2021 in einer Videokonferenz
- Diskussion und Anpassung der Leitbild- und Szenarientwicklung im Rahmen von zwei Sitzungen des Fraktionsworkshops am 23.08.2021 im Ratssaal der Stadt Xanten und am 14.10.2021 in einer Videokonferenz
- Kenntnisnahme des Leitbildes der Stadt Xanten 2035 in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planung und Umwelt am 30.11.2021 (ohne Teilnahme büro stadVerkehr)

An der Live-Abstimmung „mobiGator“ konnten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Projektbeirates teilnehmen. Insgesamt waren es 21 Akteure. Die Vorgehensweise und Befragungsinhalte waren identisch. Die rund 20 Fragen mit jeweils drei Antwortmöglichkeiten wurden nach Verkehrsmitteln gegliedert. Jede Antwort konnte indirekt einem Szenario zugeordnet werden, so dass eine Tendenz zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Xanten abgeleitet werden konnte. Die Fragen und Antwortmöglichkeiten sowie die Themen-/Kategoriegewichtung sind dem Anhang zu entnehmen (s. Anhang J-K). Die drei Szenarien unterscheiden sich jeweils hinsichtlich ihrer Intensität zur Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität auf dem Weg zur Verkehrswende.

- Szenario 1: niedrige Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Szenario 2: mittlere Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
- Szenario 3: hohe Intensität zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Die Ergebnisse aus der Live-Abstimmung „mobiGator“ sind in den nachfolgenden Abbildungen 5.-1 dargestellt. Weitere detailliertere Ergebnisse sind dem Anhang beigefügt (s. Anhang L).

²⁷ mobiGator = Kofferwort aus Mobilität und Navigator. Es handelt sich beim mobiGator um eine Online-Plattform von büro stadVerkehr.

Leitbild Mobilität in Xanten 2035

Zielszenarien des Mobilitätskonzeptes

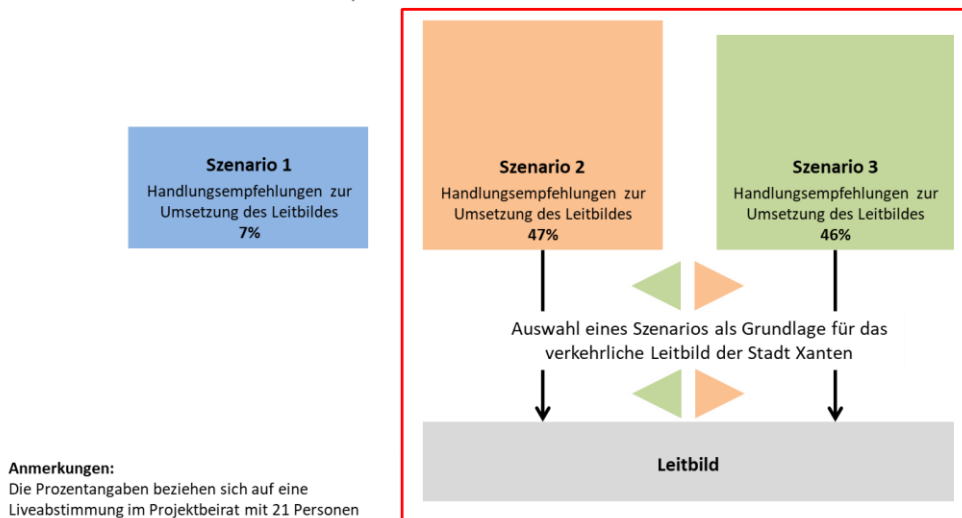


Abb. 5.-1 Ergebnisse Live-Abstimmung „mobiGator“ zur Leitbildentwicklung

Es wird deutlich, dass die Antworten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer überwiegend den beiden Szenarien 2 und 3 zugeordnet werden konnten. Da beide Szenarien mit jeweils 47 % bzw. 46 % gleichauf sind, ergibt sich in der Summe ein Hybrid (Szenario 2+). Hieraus wurde entsprechend das Leitbild für die Stadt Xanten 2035 abgeleitet. Aus dem Gesamtergebnis der Leitbildfindung ergibt sich nun folgendes Leitbild zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt Xanten, welches am 30.11.2021 im Rahmen des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planung und Umwelt zur Kenntnis genommen worden ist.

Um dieses abstrakte Leitbild und Szenario verständlicher und transparenter zu gestalten, wurden fünf Leitsätze mit jeweils eigenen Unterpunkten gemeinsam mit den Akteuren aus der Stadtverwaltung, dem Projektbeirat und dem Fraktionsworkshop aufgestellt. Diese bilden den künftigen Handlungsrahmen, auf Grundlage dessen die Handlungserfordernisse und letztendlich die Maßnahmen sektoral nach Verkehrsmitteln fußen.

Verkehrliches Leitbild für die Stadt Xanten

1. Xanten leistet einen Klimaschutzbeitrag

- Xanten wird umweltschädliche, CO₂-intensive Verkehrsmittelangebote insgesamt reduzieren, um einen Beitrag zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele zu leisten.
- Die Stadt Xanten zielt darauf ab, klimafreundliche Antriebe und Verkehrsmittel (Elektro- und Wasserstoffantrieb etc.) auszubauen sowie die entsprechenden Infrastrukturen zu schaffen.
- Der nicht motorisierte Verkehr (Fuß- und Radverkehr) wird aus sozialen und ökologischen Gründen verstärkt gefördert und bei zukünftigen Planungen stets integriert.

2. Xanten reduziert verkehrsbedingte Belastungen

- Mensch und Umwelt sollen von verkehrsbedingten Einflüssen entlastet werden, um mehr Lebensqualität zu schaffen.
- Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht in den dichter besiedelten Gebieten eine fuß- und radverkehrsfreundliche Stadt im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer genießen die Belange der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden Vorrang in Verkehrsanlagen und Verkehrsführung.
- Der Flächenverbrauch/ -versiegelung für den CO₂-intensiven, motorisierten Individualverkehr in Xanten wird reduziert, so dass mehr Platz für umweltfreundliche Antriebs-techniken sowie Grün- und Aufenthaltsflächen bleibt.
- Zusätzliche Flächenversiegelung ist nur dann angebracht, wenn diese zur Erreichung der stadtweiten Verkehrs- und Mobilitätsentwicklungsziele führt.

3. Xanten gestaltet die Mobilität zukunftsfähig

- Die CO₂-neutrale Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger Xantens wird angestrebt, unabhängig von ihrem städtischen und ländlichen Umfeld und ihren finanziellen Möglichkeiten.
- Es werden stets die Mobilitätsbedürfnisse sämtlicher nichtmotorisierter Nutzergruppen gewahrt, insbesondere sensibler Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche und mobilitäts eingeschränkte Personen.
- Die Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes in Xanten sind zu verbessern.
- Xanten setzt sich für eine verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel unter Bevorzugung des Umweltverbundes ein (Multi-/ Intermodalität).
- Dort, wo es möglich und zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendig ist, werden neue, innovative und für Xanten sinnvolle und zielführende Mobilitätsangebote entwickelt und verstärkt gefördert.
- Die Stadt Xanten stellt sich im Bereich Mobilität und Verkehr zukunfts- und richtungsweisend auf. Innovative, digitale Mobilitätsangebote und -lösungen ebnen den Weg hin zur lokalen Verkehrswende.
- Die Finanzierbarkeit der Maßnahmen ist für die Stadt Xanten im Rahmen des Konzeptes zu berücksichtigen.

4. Xanten gewährleistet die Effizienz des Verkehrssystems

- Die Stadt Xanten erstrahlt als lebens- und arbeitswerte Stadt am Niederrhein. Die Erreichbarkeit von wesentlichen Quellen und Zielen wird beibehalten und sukzessive verbessert.
- Xanten gewährleistet eine verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität.
- Es werden angepasste, stadt- und situationsgerechte Geschwindigkeiten erreicht.

5. Xanten wickelt den Freizeitverkehr menschen- und klimaverträglich ab

- Die Prädikatisierung als Luftkurort ist für die Stadt Xanten in seiner Außenwirkung von enormer imagefördernder Bedeutung und wird die Rolle Xantens als überregional bekannter Gastgeberort stärken und weiterhin steigern.
- Der Tourismus stellt einen bedeutsamen Wirtschaftszweig in Xanten dar. Die Erreichbarkeit der wichtigsten Zielgebiete wie die Nord- und Südsee sowie der APX und der historische Stadtkern sind vorrangig mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, attraktiver zu gestalten und auszubauen.
- Die verträgliche Abwicklung des Freizeitverkehrs ist stets im Einklang mit den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohnern Xantens zu halten. Eine Trennung von Stadtbezirken ist nach Möglichkeit zu verhindern.
- Xanten versteht sich als Gastgeberort, der seine Natur und seine Kulturgüter schonend und nachhaltig behandelt. Dementsprechend führen neue Verkehrskonzepte sowie geeignete verkehrslenkende Maßnahmen zu einer umweltschonenden und effizienten stadt-/straßenräumlichen Abwicklung des Tourismusverkehrs. Es wird eine benutzerfreundliche Steuerung gewährleistet.
- Stärkung und Ausbau der regionalen Zusammenarbeit zur umweltverträglichen Abwicklung des Freizeitverkehrs.

5.2 Problemfelder Xanten

Die Problemfelder der Stadt fußen auf der Mängelanalyse (s. Kap. 2.5) und sind nachfolgend etwas spezifischer dargestellt. Auf Basis der Problemfelder werden dann im nächsten Schritt die Handlungsfelder und die damit verbundenen Ziele für das Leitbild Xantens abgeleitet.

Problemfelder MIV

- Hohe Verkehrsbelastungen zu den Spitzenzeiten auf den klassifizierten Straßen insbesondere Rheinberger Straße und Varusring (B 57)
- Hohe Verkehrsbelastungen auf den innerstädtischen Straßen Poststraße und Bahnhofstraße im Stadtbezirk Xanten

- Überlastungen von bestimmten Knotenpunkte entlang der B 57 insbesondere an erhöhten Werktagen (Veranstaltungstage, Ferienzeiten)
- Trennwirkung der B 57
- Hohe Lärm- und CO₂-Emissionen im Stadtbezirk Xanten
- Attraktive, zentrumsnahe Stellplätze, die zu Veranstaltungstagen stark ausgelastet sind

Problemfelder Wirtschafts- und Lieferverkehr

- Hohe Verkehrsbelastungen in sensiblen Bereichen (Poststraße, Bahnhofstraße, Sonsbecker Straße)
- Hohe Lärm- und CO₂-Emissionen in den betroffenen Gebieten

Problemfelder ÖPNV

- Unzureichende Taktung und Zuverlässigkeit der RB 31
- Unzureichende Bustaktung
- Lange Fahrzeiten
- Unattraktive Fahrpreise

Problemfelder Radverkehr

- Neuralgische Stellen im historischen Stadtkern: unsichere Führungsformen aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeiten
- Unzureichende sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen an bedeutenden Zielpunkten (Versorgungsschwerpunkte, Bahnhaltepunkte)
- Fehlende Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr

Problemfelder Fußverkehr

- Neuralgische Stellen im historischen Stadtkern: fehlende bzw. unsichere Führungsformen aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeiten
- Fehlende Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr

5.3 Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes

Aus den in Kapitel 5.2 benannten neuralgischen Stellen ergeben sich Handlungsfelder, die nachstehend sektoral nach Verkehrsmitteln gegliedert sind.

Handlungsfelder und Ziele MIV

- Entlastung der innerstädtischen Straßen vom Binnenverkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen
- Neujustierung der Reisegeschwindigkeiten
- Verlagerung von MIV-Fahrten bis 2 km
- Förderung von alternativen, umweltfreundlichen Antriebsformen
- Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Schaffung von Sharingangeboten (u. a. Wohnquartiere mit Sharingangeboten)
- Parkraummanagement (z. B. Parkhöchstdauer, Bewirtschaftung, Verlagerung Stellplätze)
- Umwandlung von Verkehrsflächen im historischen Stadtkern

Handlungsfelder und Ziele Wirtschafts-/ Lieferverkehr

- Entlastung der sensiblen Bereiche
- Verlagerung von Lkw-Fahrten aus den sensiblen Bereichen (z. B. Durchfahrtsverbote)
- Lkw-Verkehrslenkung (z. B. Poststraße, Bahnhofstraße)
- Feinverteilung in den sensiblen Bereichen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

Handlungsfelder und Ziele ÖPNV

- Optimierung Bahntaktung und Erhöhung der Zuverlässigkeit RB 31
- Optimierung Bustaktung insbesondere die Anbindung der äußeren Stadtbezirke und der benachbarten Kommunen (Wesel, Kalkar/ Kleve)
- Verkürzung Fahrzeiten
- Angebot auf Nachfrage (on-demand)
- Zu- und Abbringer zur RB 31

- Kombination mit anderen Verkehrsmitteln insbesondere Bus+Bahn (Multi- und Intermodalität)
- Ausbau und Förderung von digitalen Angeboten
- Verständliche, kostengünstiges Tarif-system

Handlungsfelder und Ziele Radverkehr

- Herstellung eines Basisnetzes für den Alltagsradverkehr
- Ausbau zu/ Errichtung von Radschnellwegen in die benachbarten Kommunen mit hohem Pendleraufkommen
- Herstellung/ Errichtung von sicheren Führungsformen im Stadtbezirk Xanten (z. B. sichere Radwege, Knotenpunkte, Fahrradstraßen)
- Errichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellanlagen an bedeutenden Zielpunkten
- Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (Multi- und Intermodalität)
- Schaffung von autoarmen Quartieren zur Förderung des Radverkehrs
- Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz und Einhaltung der Verkehrsregeln

Handlungsfelder und Ziele Fußverkehr

- Herstellung/ Errichtung von sicheren Führungsformen in den Stadtbezirken (z. B. Temporeduzierung, verkehrsberuhigte Bereiche)
- Errichtung von sicheren Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen
- Schaffung von attraktiven Aufenthaltsflächen in den Stadtbezirken
- Herstellung Barrierefreiheit

5.4 Verlagerungspotenzial und Ziel-Modal-Split 2035

Nachdem nun das Leitbild für die Stadt Xanten sowie die Problemfelder und Handlungsbereiche benannt worden sind, gilt es im nächsten Schritt die Potenziale zur Verlagerung von motorisierten Wegen im Binnen- und Auspendlerverkehr bezogen auf das definierte Leitbild 2035 abzuschätzen. Anhand von Modal-Split-Zielen werden quantifizierbare Werte definiert, die ein eindeutiges Ziel hin zu einer nachhaltigeren, umweltverträglicheren Mobilität vorgeben. Dieses Ziel lässt sich in turnusmäßigen Untersuchungen überprüfen und ggf. nachjustieren, wenn eine Verfehlung des anvisierten Zieles droht (s. Kap. 8).

Auf Basis der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung 2020 (s. Kap. 4.2) wurde eine realistischer Ziel-Modal-Split für die Stadt für das Jahr 2035 abgeleitet. Ausschlaggebend hierfür waren die Ergebnisse aus der Leitbild- und Szenarienfindung (s. Kap. 6.1), die ein Stimmungsbild aus der Politik wiederspiegeln. Mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Xanten können Verlagerungen vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes simuliert und die Effekte im Straßennetz dargestellt werden. In Xanten werden aufgrund der flachen Topographie und der teilweise geringen Distanzen innerhalb und zwischen den Stadtbezirken zu den Zielen des Alltagsverkehrs vor allem Potenziale im Radverkehr, aber auch im ÖPNV gesehen.

Basierend auf den Handlungsfeldern und Zielen des Leitbildes erfolgt die Definition von quantifizierbaren Zielen anhand eines Modal-Splits für das Prognosejahr 2035 für die Stadt Xanten. In der nachfolgenden Abbildung 6.-2 sind die Verlagerungspotenziale noch einmal nach Verkehrsmitteln aufgeführt.

Im Binnenverkehr liegen die Potenziale vor allem auf den geringen Distanzen, die zum großen Teil noch motorisiert zurückgelegt werden (s. Kap. 4.2). Im Binnenverkehr können rund 2.500 der MIV-Fahrten auf den Radverkehr verlagert werden. Dadurch steigt der Radverkehrsanteil um knapp 5 %-Punkte. Zusätzlich ergeben sich Potenziale im Fußverkehr (800 Wege/d) und ÖPNV (350 Wege/d). Der Fußverkehrsanteil bleibt ungefähr bei 13 % und der ÖPNV-Anteil steigt auf 7 % an. Der MIV-Anteil sinkt insgesamt von derzeit rund 59 % auf gut 52 %. Davon entfällt jedoch auch ein großer Anteil auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (s. Abb. 6.-3).

Im Auspendlerverkehr können weitere rund 400 Wege/d mit dem Pkw auf das Fahrrad sowie rund 600 Wege/d vom Pkw auf den ÖPNV verlagert werden. Hier liegen die Potenziale vor allem auf der Pendlerkommune Wesel. Der Radverkehrsanteil steigt hier um 4,0 %, der ÖPNV-Anteil um 3,0 %. Der MIV-Anteil nimmt demzufolge nach um 7,0 % ab.

In der folgenden Abbildung 5.-2 sind die Verlagerungseffekte sowohl im Binnen- als auch im Auspendler- und Einpendlerverkehr dargestellt. Zur besseren Herleitung der Verlagerungspotenziale sind zusätzlich die Wegezanzahl und der Modal-Split im Istzustand 2020 und der Nullprognose 2035 aufgeführt.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt							
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV	KFZ	KFZ-Mit-fahrer
Binnenverkehr	53.054	8.247	16.689	25.778	2.340	20.858	4.920
Ausfahrender Verkehr	8.701	0	171	8.153	377	6.879	1.274
Einfahrender Verkehr	8.701	0	172	8.169	359	6.893	1.276
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2035	70.456	8.247	17.033	42.100	3.076	34.630	7.470
Istzustand 2020	70.892	8.376	17.098	42.121	3.297	34.659	7.462
Modal-Split 2035		11,7%	24,2%	59,8%	4,4%	49,2%	10,6%
Modal-Split 2020		11,8%	24,1%	59,4%	4,7%	48,9%	10,5%
Differenz 2020 zu 2035	-436	-128	-65	-21	-222	-29	8
Zunahme 2035 zu 2020	-0,6%	-1,5%	-0,4%	0,0%	-6,7%	-0,1%	0,1%

Einpendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt							
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV	KFZ	KFZ-Mit-fahrer
Binnenverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Ausfahrender Verkehr	10.015	0	245	8.968	803	7.524	1.444
Einfahrender Verkehr	10.015	0	245	8.975	795	7.530	1.445
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2035	20.031	0	490	17.943	1.598	15.054	2.889
Istzustand 2020	16.808	0	373	15.083	1.353	12.689	2.394
Modal-Split 2035		0,0%	2,4%	89,6%	8,0%	75,2%	14,4%
Modal-Split 2020		0,0%	2,2%	89,7%	8,0%	75,5%	14,2%
Differenz 2020 zu 2035	3.222	0	118	2.860	245	2.366	494
Zunahme 2035 zu 2020	19,2%	0,0%	31,6%	19,0%	18,1%	18,6%	20,6%

Binnen- und Auspendlerverkehr	Potentialverlagerungen			
	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	800	2.500	-3.650	350
Auspendler aus	0	400	-1.000	600
Auspendler ein	0	400	-1.000	600
Durchgangsverkehr				
Gesamt 2035	800	3.300	-5.650	1.550

Einpendlerverkehr	Potentialverlagerungen			
	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	0	0	0	0
Einpendler aus	0	400	-700	300
Einpendler ein	0	400	-700	300
Durchgangsverkehr				
Gesamt 2035	0	800	-1.400	600

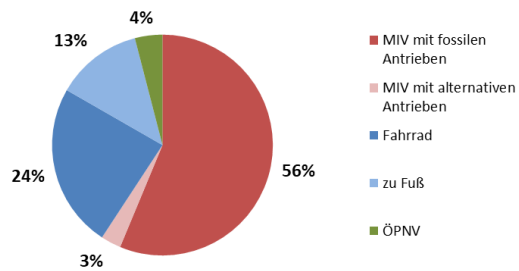
Binnen- und Auspendlerverkehr	Potentialverlagerungen			
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	9.047	19.189	22.128	2.690
Auspendler aus	0	571	7.153	977
Auspendler ein	0	572	7.169	959
Durchgangsverkehr	0	0	0	0
Gesamt 2035	9.047	20.333	36.450	4.626
Modal-Split	12,8%	28,9%	51,7%	6,6%
Veränderung gegenüber NP 2035	1,1%	4,7%	-8,0%	2,2%

Einpendlerverkehr	Potentialverlagerungen			
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
Binnenverkehr	0	0	0	0
Einpendler aus	0	645	8.268	1.103
Einpendler ein	0	645	8.275	1.095
Durchgangsverkehr	0	0	0	0
Gesamt 2035	0	1.290	16.543	2.198
Modal-Split	0,0%	6,4%	82,6%	11,0%
Veränderung gegenüber NP 2035	0,0%	4,0%	-7,0%	3,0%

Abb. 5.-2 Verlagerungspotenzial im Binnen-/ Auspendler- und Einpendlerverkehr Stadt Xanten 2035

Die Veränderungen im Vergleich zum aktuellen Modal-Split (2020) und zum Ziel-Modal-Split (2035) sind in den beiden nachstehenden Diagrammen aufgeführt (s. Abb. 5.-3). Aufgrund der prognostizierten Entwicklungen im Bereich der alternativen Antriebe, insbesondere der elektrischen Antriebe, steigt der Anteil auf rund 18 % an. Bundesweit sollen bis 2030 rund sieben bis zehn Millionen E-Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein.

Modal Split-Istzustand 2020



Ziel-Modal-Split 2035

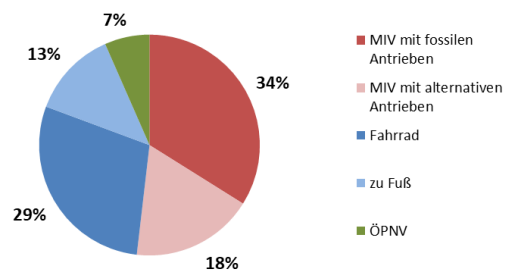


Abb. 5.-3 Modal-Split 2020 und Ziel-Modal-Split 2035 Stadt Xanten

Im nächsten Schritt gilt es nun einen ergebnisorientierten Maßnahmenkatalog für die jeweiligen Verkehrsmittel zu entwickeln, um den Ziel-Modal-Split für die Stadt Xanten bis 2035 zu erreichen.

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Grundsätzliches zum Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Maßnahmen zusammen, die sich aus der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Stadt Xanten sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung ergeben haben. Dies sind folgenden Formate und Abstimmungsgremien gewesen:

- Sitzungen des Lenkungskreises, Projektbeirates und Fraktionsworkshops
- INKA Online-Beteiligung, Planungstouren und Haushaltsbefragung
- Bürgerworkshops

Die Maßnahmen sind so ausgelegt, dass das Leitbild und Szenario der Stadt Xanten samt dem Ziel-Modal-Split 2035 erreicht wird.

Alle Maßnahmen bilden gemeinsam das Maßnahmenkonzept ab. Sollten einzelne Maßnahmen des Gesamtkonzeptes entfallen, so können auch die Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund deutlich geringer ausfallen, als die Effekte, die der Einzelmaßnahme zugeordnet werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Maßnahmen Wegeketten der Bürgerinnen und Bürger mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Intermodalität) voraussetzen.

In den Maßnahmensteckbriefen sind Farbskalen und Symbole enthalten, deren Bedeutungen nachfolgend erklärt werden.

Umsetzungszeitraum

- kurzfristige Umsetzung
- mittelfristige Umsetzung
- langfristige Umsetzung

Klimaschutz

- geringe klimaschützende Wirkung
- mittlere klimaschützende Wirkung
- hohe klimaschützende Wirkung

Kostenschätzung

- geringe Kosten zu erwarten
- mittlere Kosten zu erwarten
- hohe Kosten zu erwarten

langfristige Maßnahme, die als eine Art „Ideentreiber“ fungiert

städteräumliche Aufwertung, die aus der Umsetzung der Maßnahme resultiert

6.2 Maßnahmen MIV

Einleitung

Im Mobilitätskonzept ist aus Gründen der Förderung des Klima- und Umweltschutzes eine Senkung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 59 % auf rund 52 % vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden. Insbesondere die hohen Verkehrsbelastungen auf den klassifizierten Straßen (z. B. B 57) sowie im und rund um den historischen Stadtkern Xantens führen gerade an besucherstarken Tagen (Tage mit erhöhtem Verkehrsaufkommen) zu überlasteten Straßen und Kapazitätsengpässen beim Stellplatzangebot. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen bei relativ schmalen Straßenquerschnitten sind umfassende Verbesserungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes mitunter nur durch Umbau- und Ausbaumaßnahmen in der MIV-Infrastruktur möglich.

Für bestimmte Maßnahmen wurde eine Verkehrsmodellberechnung durchgeführt. In den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen sind die Auswirkungen in Form von Differenzdarstellungen zur Nullprognose 2035 dargestellt.

Übersicht Maßnahmen MIV

- MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern
- MIV 2 – Nachhaltiger Freizeitverkehr
- MIV 3 – Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur
- MIV 4 – Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße
- MIV 5 – Trog B 57



MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern

Im historischen Stadtkern Xantens wird flächendeckend Tempo 20 km/h ausgewiesen. Zusätzlich wird die Rheinstraße, welche die einzige Durchgangsstraße im Stadtkern darstellt (DTV 2020: 3.200 Kfz/24h), in eine Einbahnstraße umgewandelt. Auf den äußeren Wallstraßen, welche den Stadtkern umgeben, wird ebenfalls eine Einbahnregelung entgegen des Uhrzeigersinns ausgewiesen mit Ausnahme der Klever Straße zwischen Rheinstraße und Nordwall sowie der Teilbereich des Nordwalls am Klever Tor und des Westwalls bis zur Rheinstraße. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit ratsam.

Darüber hinaus werden bestimmte Abschnitte in verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt und durch bauliche Elemente, Beschilderungen und Markierungen flankiert, wodurch der Kfz-Verkehr entschleunigt, die Verkehrssicherheit erhöht und der Durchgangsverkehr aus dem sensiblen Stadtkern ferngehalten wird. Folgende Bereiche sollen auf die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches geprüft werden:

- Klever Straße (Westwall/ Nordwall – Bahnhofstraße/ Kurfürstenstraße)
- Rheinstraße (Abschnitt Klever Straße – Brückstraße/ Kapitel)
- Bahnhofstraße (Abschnitt Klever Straße – Westwall)
- Fildersteg (Abschnitt Marsstraße – Westwall)
- Hochstraße – Mühlenberg – Südwall
- Ostwall (Abschnitt Hochstraße – Spülsteg)

Auf der nachfolgenden Abbildung 6.-1 ist die Differenzkarte zur Nullprognose 2035 nach Umsetzung der Einbahnstraßenregelung im historischen Stadtkern dargestellt. Die Verkehrsbelastungen nehmen auf dem Nordwall (Abschnitt Bommelstraße bis Rheinstraße) und Westwall zu. Im Gegenzug werden vor allem die Rheinstraße und die Straße Karthaus entlastet (ca. -540 Kfz/24h), da diese nicht mehr in beiden Richtungen befahren werden können. Geringere Abnahmen im MIV sind auf den Straßen Westwall (ab der Bahnhofstraße) sowie auf dem Südwall und Ostwall (bis Spülsteg) mit knapp 500 Kfz/24h zu verzeichnen.



Abb. 6.-1 Maßnahme MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern Differenzkarte Nullprognose 2035 (Stadtbezirk Xanten)

Ziel

- Entlastung des historischen Stadtkerns
- Eröffnung von neuen Gestaltungsmöglichkeiten im Ortskern zugunsten der Nahmobilität

Maßnahmenbündel

- MIV 4 – Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße
- MIV 5 – Trog B 57
- FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, IHK

Umsetzungsschritte

- Abgleich mit dem Begrünungs- und Verkehrsberuhigungskonzept der Stadt Xanten
- Reallabor, zur Erprobung und Beobachtung des Verkehrsgeschehens unter realen Bedingungen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im historischen Stadtkern
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -

MIV 2 – Nachhaltiger Freizeitverkehr

Die Erhöhung der Gesamtattraktivität der Stadt Xanten als touristische Destination ist eng gekoppelt mit Verkehr und Mobilität. Wie gelangen die zahlreichen Gäste nach Xanten und zu den touristischen Sehenswürdigkeiten? Um eine zukunftsgerechte, nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung voranzutreiben, ist die Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) unerlässlich. Neben einem attraktiven ÖPNV ist die sogenannte „letzte Meile“ zum Zielort entscheidend.

Die Optimierung der Mobilität vor Ort gelingt durch nachhaltige, innovative Mobilitätsangebote, die die Fortbewegung in Xanten zum „Erlebnis“ werden lassen. Im Optimalfall findet nicht nur die Mobilität in Xanten ohne Pkw statt, sondern bereits die An- und Abreise. Entscheidend hierfür sind Kooperationen der touristischen Akteure vor Ort, eine Präferenzierung des Umweltverbundes bei der touristischen Mobilität sowie eine Finanzierung der Angebote (z. B. Gästekarte) und transparente, einfache Preisgestaltung (digitale Angebote).

Zunächst sind einige Erhebungen empfehlenswert, um die tatsächlichen Gästezahlen (insb. Tagesgäste), Herkunftsort sowie Verkehrsmittelwahl und weitere Bedarfe zu ermitteln. Neben einer Gästebefragung liefern Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen während und außerhalb der touristischen Spitzenzeiten Erkenntnisse zu der Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen. Folgende Arbeitsschritte sind im Rahmen eines eigenen Gutachtens vorgesehen:

- Querschnittszählungen an abgestimmten Tagen mit erhöhtem Besucheraufkommen im Xantener Stadtgebiet
- Erfassung der Stellplatzauslastung an abgestimmten Tagen mit erhöhtem Besucheraufkommen im Xantener Stadtgebiet
- Gleichzeitig Befragung der Gäste, u. a. zum Herkunftsort, zur Verkehrsmittelwahl und zu den Kriterien der Verkehrsmittelwahl

Basierend auf den Daten aus den Verkehrszählungen, Parkraumerhebungen und Befragungen werden Maßnahmen für eine intelligente Verkehrslenkung im Xantener Stadtgebiet an Veranstaltungstagen bzw. Tagen mit erhöhtem Besucheraufkommen abgeleitet. Diese können folgende Punkte beinhalten:

- Smartes Parkleitsystem zu kostenlosen Parkplätzen außerhalb der Stadt inkl. Shuttle (Freizeitlinie SL43)
- Smarte Verkehrssteuerung durch Lichtsignale/ Verkehrsleitsystem sowie Echtzeitinformationen zu Parkplatzbelegung und Freizeitlinie SL43 via App
- Kostenlose Nutzung Freizeitlinie SL43 mit dem Bahnticket/ Abo
- Kombiticket (Veranstaltungsticket berechtigt zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV am Veranstaltungstag)
- Parkplätze an den Sehenswürdigkeiten priorisiert für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben

Ziel

- Verteilung und Verflüssigung des MIV-Verkehrs und Lenkung auf den Umweltverbund am Zielort

Maßnahmenbündel

- RV 1 – Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem
- ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)
- ÖPNV 2 – E-Busse
- ÖPNV 3 – ÖPNV-Barrierefreiheit
- ÖPNV 4 – Aufwertung RB31
- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien
- ÖPNV 6 – Einführung On-Demand-Verkehr
- ÖPNV 7 – Stadt Xanten als ÖPNV-Aufgabenträger
- MULTI 1 – Ausbau und Neubau von Mobilstationen
- MIV 3 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, touristische Akteure

Umsetzungsschritte

- „Strategisches Treffen“ mit allen beteiligten Akteuren: TIX, LVR-APX, FZX (Abstimmung Pilotraum Freizeitmobilität RVR)
- Durchführung von Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen
- Durchführung einer Gästebefragung an den touristischen Sehenswürdigkeiten

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verkehrsentlastungen im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärmemissionen (v. a. in Wohngebieten und Kurpark)
- Stärkung der Nahmobilität

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -

MIV 3 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

Auf dem Weg hin zu einer effizienten, technologisch „intelligenten“ und vor allem nachhaltigen Stadtgestaltung sind weitreichende Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in Xanten anzustreben. Unter dem Begriff „Smart-City“ verbirgt sich ein gesamtgesellschaftlicher Prozess hin zu einer digitalen Stadt- und Verkehrsinfrastruktur, in der zahlreiche technologische, ökonomische und gesellschaftliche Innovationen zum Tragen kommen. Einen bedeutsamen Baustein stellt hierbei die Mobilität dar, die zukünftig CO₂-neutral abgewickelt sowie digital gesteuert und individuell gestaltbar sein wird.

In der Stadt Xanten existieren insgesamt fünf öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge (s. Abb. 2.-8). Diese beschränken sich allesamt auf den Stadtbezirk Xanten. Damit den wachsenden Zulassungszahlen an E-Fahrzeugen Rechnung getragen wird, ist die Ladeinfrastruktur inkl. Stellplätze für E-Fahrzeuge sukzessive auszubauen. Insbesondere sind Anreize von der Stadt Xanten zur Errichtung privater Lademöglichkeiten bei Bestands- und vor allem Neubauten zu schaffen. Die Förderung der E-Mobilität enthält folgende Punkte:

- Flächendeckender, angebotsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur mit Normalladestationen und Schnellladestationen
- Wirtschaftliches und nachhaltiges Betreibermodell
- Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten
→ Stadt übernimmt beratende Funktion
- Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs

Ziel

- Förderung der E-Mobilität
- Etablierung von emissionsfreien Fahrzeugen in zentralen Bereichen zur Verbesserung der Luftqualität
- Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung

Maßnahmenbündel

- -

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, privatwirtschaftliche Anbieter

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität (E-Ladeinfrastrukturkonzept seit 2022 in Erarbeitung)

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität –
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“

MIV 4 – Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße



Die beiden innerstädtischen Straßen Bahnhofstraße und Poststraße gehören mit rund 7.400 Kfz/24h bzw. 6.300 Kfz/24h zu den am stärksten belasteten Bereichen in der Kernstadt. Neben Wohnbebauung befinden sich hier u. a. auch ein Gymnasium und ein Seniorenheim.

Aufgrund des hohen Lkw-Aufkommens und den Abkürzungsfahrten zum Gewerbegebiet Xanten sind die Verkehrsbelastungen auf der Poststraße und Bahnhofstraße entsprechend hoch. Rund 570 bzw. 430 Lkws nutzen aufgrund des Reisezeitvorteils diese Route täglich, um überwiegend in das Gewerbegebiet Xanten zu gelangen. Die eigentliche Umgehung über die L 480 und die K 36 wird weniger bzw. kaum genutzt.

In dieser Maßnahme soll durch einen Umbau des Kreisverkehrs Sonsbecker Straße/ Bahnhofstraße der Durchgangsverkehr unterbunden (s. Abb. 6.-2) werden. Durch die Errichtung einer Diagonalsperre können die Verkehre hin zum Gewerbegebiet fortan nur noch über die Sonsbecker Straße bzw. Maulbeerkamp/ Im Niederbruch verkehren. Die Achse Heinrich-Lensing-Straße – Sonsbecker Straße/ Bahnhofstraße ist dann nur noch für den Anwohner- und Schülerverkehr von hoher Relevanz. Die Befahrung von der Sonsbecker Straße in Richtung Bahnhofstraße und umgekehrt wird weiterhin für Fahrräder, Busse und Taxis mittels entsprechender Beschilderung möglich sein. Dadurch ergeben sich erhebliche Reisezeit- und Komfortvorteile für die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel, allen voran das Fahrrad. Durch die Abnahme der Verkehrsbelastungen auf der Sonsbecker Straße/ Bahnhofstraße erhöhen sich die Verkehrssicherheit und Gestaltungsmöglichkeiten auf dieser bedeutsamen Achse vom historischen Stadtkern in Richtung Gewerbegebiet Xanten.



Abb. 6.-2 Maßnahme MIV 4 Diagonalsperre inklusive Prinzipskizze einer Diagonalsperre

Auf der nachfolgenden Abbildung 6.-3 ist die Differenzkarte zur Nullprognose 2035 nach der Umgestaltung des Kreisverkehrs an der Sonsbecker Straße/ Bahnhofstraße hin zu einer Diagonalsperre dargestellt. Zusätzlich sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf der Heinrich-Lensing-Straße sowie die Errichtung von je einem Kreisverkehr an den Knotenpunkten Augustusring (L 480)/ Trajanring (K 36) und Trajanring (K 36)/ Sonsbecker Straße in der Differenzkarte enthalten. Die Verkehrsbelastungen nehmen auf der Poststraße (-2.460 Kfz/24h) und vor allem auf der Bahnhofstraße (-5.800 Kfz/24h) merklich ab. Zusätzlich verringert sich die tägliche Verkehrsbelastung auf den Straßen Im Niederbruch und Maulbeerkamp (-1.220 Kfz/24h) im Gewerbegebiet Xanten.

Die Verlagerung des Verkehrs erfolgt auf die Ringstraßen Augustusring (+3.160 bis +5.680 Kfz/24h) und Trajanring (+5.400 Kfz/24h). Zusätzlich wird der Verkehr auf der Heinrich-Lensing-Straße (+430 Kfz/24h) sowie auf den Straßen Landwehr und Schwarzer Weg leicht (+50 Kfz/24h) zunehmen. Weitere Zunahmen sind auf der B 57 vom Knotenpunkt Trajanring (K 36)/ Varusring (B 57) bis zum Knotenpunkt Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße zu verzeichnen (+2.520 bis +1.910 Kfz/24h).



Abb. 6.-3 Maßnahme MIV 4 – Diagonalsperre Differenzkarte Nullprognose 2035 (Stadtbezirk Xanten)

Zusammengefasst sind folgende verkehrslenkende Maßnahmen denkbar, um den Zu- und Abbringerverkehr in Richtung Gewerbegebiet Xanten zu regulieren.

Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße

- Errichtung einer Diagonal-Sperre Sonsbecker Straße/ Heinrich-Lensing-Straße/ Sonsbecker Straße/ Im Niederbruch

Umbau Trajanring/ Sonsbecker Straße

- Umbau Trajanring (K 36)/ Sonsbecker Straße/ Trajanring (K 36) zu einem Kreisverkehr

Umbau Augustusring/ Trajanring

- Umbau Gelderner Straße (L 480)/ Augustusring (L 480)/ Trajanring (K 36) zu einem Kreisverkehr

Durchfahrtsverbot Bahnhofstraße

- Beschilderung ab P+R, um „Schleichverkehre“ über den Bahnhof Xanten zu unterbinden

Variante: Verkehrslenkung Küvenkamp/ Boxelstr./ Hagdornstr.

- Einbahnstraßenregelung zu Entlastung der Sonsbecker Straße
- Möglichkeit zur Umnutzung einer Fahrspur Sonsbecker Straße zur Einrichtung eines Zweirichtungsradweges (s. RAD 1)

Durch weitere Modifizierungen, bspw. durch Geschwindigkeitsreduzierung und Straßenraumgestaltung, können die negativen Effekte der Diagonalsperre auf die Wohngebiete entlang der Heinrich-Lensing-Straße sowie den Straßen Landwehr und Schwarzer Weg abgemildert werden.

Ziel

- Entlastung Wohngebiete Poststraße/ Bahnhofstraße

Maßnahmenbündel

- MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern
- MIV 5 – Trog B 57

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreis Wesel (Baulastträger K 36)

Umsetzungsschritte

- Errichtung Diagonalsperre
- Umbau Trajanring (K 36)/ Sonsbecker Straße
- Errichtung Durchfahrtsverbot

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im Wohngebiet entlang der Poststraße/ Bahnhofstraße
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -

MIV 5 – Trog B 57



Die B 57 ist die am stärksten frequentierteste Straße im Stadtgebiet (ca. 11.000 Kfz/24h) und stellt eine Barriere zwischen den Stadtbezirken Xanten und Lüttingen dar. Die beiden großen Knotenpunkte Varusing/ Lüttinger Straße und Varusing/ Am Rheintor sind jeweils mit Bedarfs-LSA versehen. Ein weitere Querungsmöglichkeit via Mittelinsel ist auf Höhe des Müllewegs installiert.

Um die beiden Stadtbezirke stärker miteinander zu verschmelzen sowie die Lärm- und CO₂-Emissionen im Stadtgebiet erheblich zu senken (Luftkurort Xanten), soll in dieser Maßnahme die B 57 ab dem Knoten Varusing/ Augustusring/ Rheinberger Straße/ Bislicher Insel bis zum Beginn der Südsee in einen ca. 5 m tiefen Trog (oder Tunnel) gelegt werden (s. Abb. 6.-4). Somit „verschwindet“ die Straße aus dem Sicht- und Wahrnehmungsfeld und kann mittels zahlreicher Querungsmöglichkeiten zügig und direkt gequert werden. Sowohl aus ökologischer als auch städtebaulicher Sicht kann eine Troglösung zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen.

Der Trog ist als ein strategisches, langfristiges Instrument zur Optimierung der Nahmobilität, Vernetzung der Stadtbezirke und zur Modifikation der Verkehrsführung zu verstehen. Die Umgestaltung der B 57 birgt Gestaltungsansätze im gesamten Stadtgebiet (Fuß-/ Radverkehrsführung, Verkehrsführung historischer Stadtkern usw.). Zudem ergeben sich neue Entwicklungspotenziale für den APX unter der Einbindung der Südsee (Errichtung historische Schiffshalle geplant).

Im Zuge des Umbaus sind umfangreiche Anpassungen an den Knotenpunkten entlang der B 57 sowie Modifikationen in der Verkehrsführung notwendig. Zudem sind die ökologischen (z. B. Eingriffe in die Natur, Starkregenereignisse) und ökonomischen (Finanzierung, Fördermöglichkeiten) Aspekte genauestens zu erörtern. Diese und weitere Fragestellungen sowie Untersuchungen sind im Rahmen einer eigenen technischen Machbarkeitsstudie zu klären.



Abb. 6.-4 Maßnahme (Vision) MIV 5 – Trog B 57

In der Abbildung 6.-5 sind die Zu- und Abnahmen im Vergleich zur Nullprognose 2035 nach der Errichtung des Trogs in Kombination mit der Diagonalsperre (MIV 4 – Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße) dargestellt. Die Verkehrsbelastungen nehmen auf der Poststraße (-2.000/ Kfz/24h (MIV 4: -2.460 Kfz/24h)) und vor allem auf der Bahnhofstraße (-5.400 Kfz/24h (MIV 4: -5.800 Kfz/24h)) merklich ab. Dafür verringert sich die tägliche Verkehrsbelastung auf den Straßen Im Niederbruch und Maulbeerkamp (-1.500 Kfz/24h (MIV 4: -1.220 Kfz/24h)) im Gewerbegebiet Xanten.

Die Verlagerung des Verkehrs erfolgt auf die Ringstraßen Augustusring (+3.810 bis +6.910 Kfz/24h) (MIV 4: +3.160 bis +5.680 Kfz/24h)) und Trajanring (+5.660 Kfz/24h) (MIV 4: +5.400 Kfz/24h)). Zusätzlich wird der Verkehr auf der Heinrich-Lensing-Straße (+940 Kfz/24h) (MIV 4: +430 Kfz/24h)) sowie auf den Straßen Landwehr und Schwarzer Weg leicht (+50 Kfz/24h (MIV 4: +50 Kfz/24h)) zunehmen. Weitere Zunahmen sind auf der B 57 vom Knotenpunkt Trajanring (K 36)/ Varusring (B 57) bis zum Knotenpunkt Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße zu verzeichnen (+1.460 bis +1.540 Kfz/24h) (MIV 4: +2.520 bis +1.910 Kfz/24h)). Zusätzlich nimmt die Straße Am Rheintor deutlich mehr Verkehr auf als vorher (+3.090 Kfz/24h (MIV 4: +1.150 Kfz/24h)). Durch die Errichtung des Trogs sucht sich der Verkehr „neue“ Wege über die Straßen Am Rheintor, Viktorstraße und Poststraße in Richtung historischer Stadtkern. Daher sind hier Zunahmen bzw. nur leichtere Abnahmen in den Verkehrsbelastungen im Vergleich zur Nullprognose 2035 zu verzeichnen.



Abb. 6.-5 Maßnahme MIV 5 – Trog B 57 plus Diagonalsperre

Ziel

- Schaffung von attraktiven, sicheren Querungsmöglichkeiten zwischen den Stadtbezirken Xanten – Lüttingen

Maßnahmenbündel

- MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern
- MIV 2 – Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße
- FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Bund, Straßen.NRW, Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Strategisches Treffen mit allen beteiligten Akteuren: LVR-APX, FZX u. a. anregen
- Erstellung einer städtebaulichen, freiraumplanerische und verkehrliche Studie/Gutachten zur Vernetzung der Stadträume über die B 57 hinweg (1. Stufe als Vorstudie)→ 2. Stufe: Städtebaulicher und Freiraum-Wettbewerb

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verkehrsentlastungen im Stadtkern
- Reduzierung der Lärmemissionen (v.a. in Wohngebieten und Kurpark)
- Stärkung der Nahmobilität
- Sicht- und Fußgängerachse zur Südsee
- Entwicklungsmöglichkeiten APX

Klimaschutz



Kostenschätzung (bezogen auf Studie/ Gutachten)



Förderprogramm

- -

6.3 Maßnahmen Lkw/ Wirtschaftsverkehr

Einleitung

Hinter dem Lkw/ Wirtschaftsverkehr verbergen sich nicht nur die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten, sondern auch die des Einzelhandels und der Paket-/ Lieferdienste. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind und wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen.

Übersicht Maßnahmen LKW

- LKW 1 – Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw-Verbots
- LKW 2 – Zufahrtsbeschränkungen historischer Stadtkern
- LKW 3 – Die letzte Meile: Micro-Hub's

LKW 1 – Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw-Verbots

Der Wirtschaftsverkehr wird auch in Zukunft an Bedeutung gewinnen und die Lkw-Verkehrsleistung steigen. Ziel ist eine stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs bei Reduzierung der Umweltbelastungen. Dabei sollen Lkw-Verkehre im Hauptstraßennetz gebündelt und „Schleichverkehre“ insbesondere durch sensible Bereiche weitestgehend reduziert werden. Die Erreichbarkeit aller für den Lkw-Verkehr relevanten Ziele, wie die Gewerbegebiete Xanten und Birten müssen jedoch gewährleistet sein.

Zur Entlastung der Wohnbereiche an Durchgangsstraßen ist bereits ein Lkw-Routennetz ausgewiesen, welches durch die derzeitige Lkw-Verbotsbeschilderung durchgesetzt wird (s. Abb. 6.-6). Restriktionen sind auf folgenden Straßen ausgewiesen:

- Am Rheintor, Orkstraße, Rheinstraße, Poststraße, Bahnhofstraße

Eine Erweiterung ist auch im Zuge der Realisierung der Diagonalsperre (MIV 2) auf folgenden Straßen sinnvoll:

- Bahnhofstraße (P+R), Diagonalsperre, Heinrich-Lensing-Straße

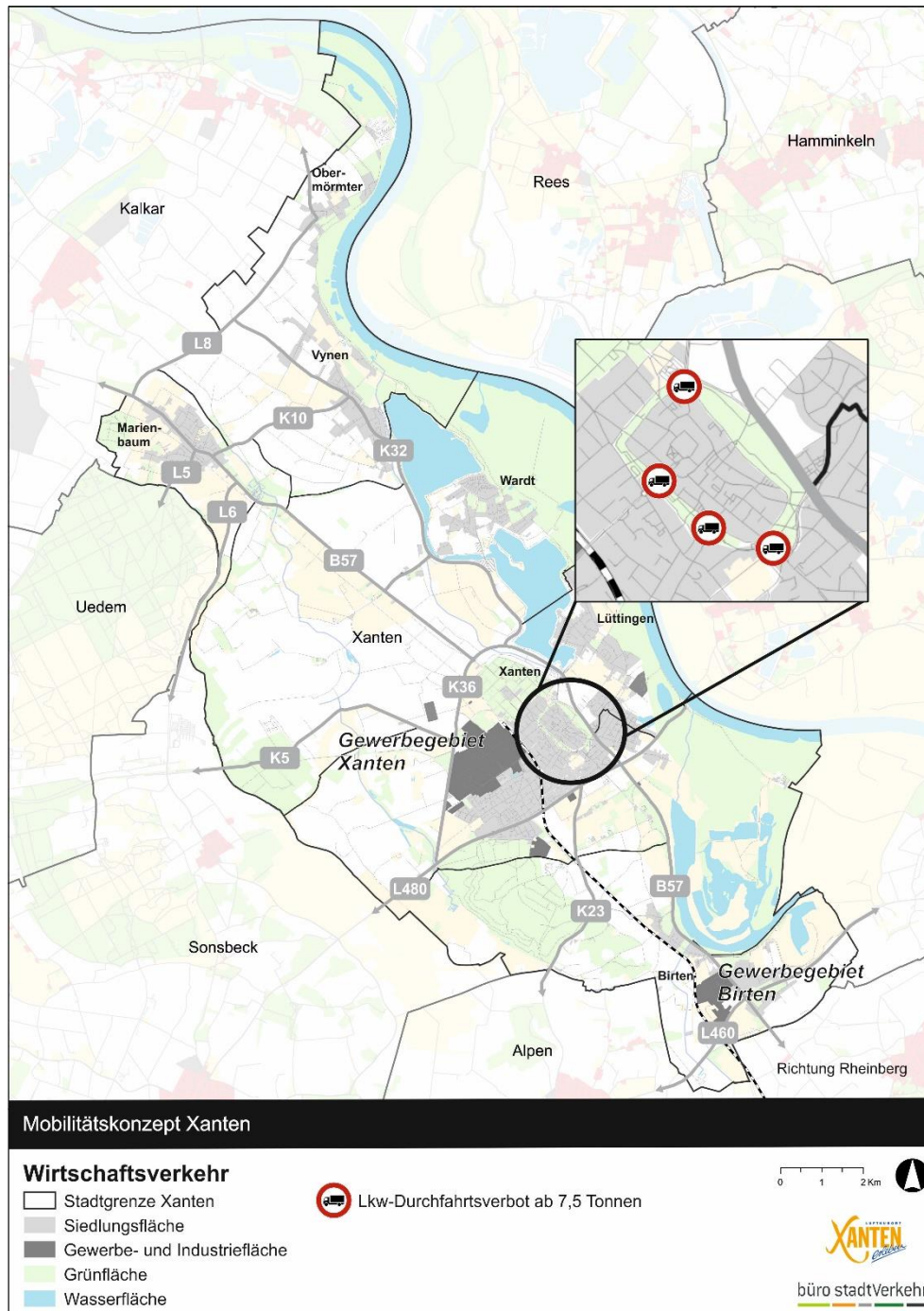


Abb. 6.-6 Maßnahme LKW 1 Lkw-Durchfahrtsverbot

LKW 2 – Zufahrtsbeschränkungen historischer Stadtkern

Zur Entlastung des historischen Stadtkerns vom Lkw-Verkehr und zur Förderung des Einsatzes von emissionsfreien Fahrzeugen ist eine Zufahrtsbeschränkung für den historischen Stadtkern empfehlenswert. Nur noch in einem bestimmten Zeitfenster ist die Befahrung des Stadtkerns möglich. Dies kann z. B. zwischen 06:00 und 10:00 Uhr vormittags sein. Um den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Lieferverkehr zu fördern, kann eine Ausnahmeregelung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (E- oder Wasserstoffantrieb) gelten. Diese können dann unabhängig von den zeitlichen Zufahrtsbeschränkungen den historischen Stadtkern befahren.

Die Steuerung kann einmal über eine reine Beschilderung oder mittels automatisch versenkbarer Poller (H: 60-80 cm, Ø: 20-30 cm) erfolgen (s. Abb. 6.-7). Letztere Variante ist

weitaus kostspieliger, jedoch effektiver gegen unbefugtes Befahren außerhalb des Zeitfensters. Hier gilt es jedoch zu beachten, dass auch Einsatz- und Reinigungsfahrzeuge sowie ggf. Anwohner die versenkbaren Poller passieren müssen.



Abb. 6.-7 Beispiel Polleranlage Stadt Hilden (Eigene Aufnahme)

Ziel

- Reduzierung der Schadstoff-/ Lärmbelastungen durch Lieferverkehr

Maßnahmenbündel

- LKW 1 – LKW-Lenkung und Ausbau des LKW-Verbots

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, IHK, Handel- und Logistik

Umsetzungsschritte

- Strategisches Treffen mit allen beteiligten Akteuren

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verkehrsentlastungen im Stadtkern und Reduzierung der Lärm-emissionen
- Förderung alternativer Antriebe

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -



LKW 3 – Die letzte Meile: Micro-Hub´s

Ergänzend zu der Errichtung der Diagonal-Sperre wird die Errichtung eines „Logistikhubs“ in Bahnhofsnahe bzw. im Gewerbegebiet Xanten im Nordwesten der Stadt geprüft, um die Lieferverkehre in den historischen Stadtkern zu minimieren. Zunächst ist jedoch der Bedarf eines solchen Hubs zu ermitteln. Der Betrieb wird von privater Seite sichergestellt.

Die Belieferung erfolgt mit E-Lastenrädern, wodurch die Verkehrs- und Umweltbelastungen im Stadtkern erheblich gesenkt werden. Den teilnehmenden Händlern kann z. B. eine Prämie winken, um die Eigeninitiative auch entsprechend zu belohnen.

Als weitere logistische Neuerung wird die Errichtung einer Lieferstation im historischen Stadtkern geprüft. Diese kann von sämtlichen Paketzustellern sowie vom stationären Einzelhandel genutzt werden. Die Corona-Pandemie hat den Online-Handel enorm beflügelt, so dass der stationäre Einzelhandel ins Hintertreffen geraten ist. Durch die Bereitstellung der Lieferstation können Kunden ihre Ware online im stationären Einzelhandel ordern, in die Lieferstation durch den Einzelhändler zustellen lassen und dort abholen (click+collect). Somit eröffnen sich auch für Berufstätige neue Möglichkeiten den lokalen Einzelhandel bequem von unterwegs oder zuhause zu unterstützen.

Generell sind bei einem solchen Vorhaben die Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Notwendigkeiten im Zuge regionaler und globaler Lieferketten zu berücksichtigen. Auf der anderen Seite kann z. B. eine zeitliche Beschränkung für die Befahrung des historischen Stadtkerns für Lieferfahrzeuge einen gewissen „Druck“ zum Handeln erzeugen. Somit könnten die Planungen für einen Micro-Hub beschleunigt werden.

Alle relevanten Fragestellungen, Untersuchungen sowie Potenziale eines Hubs in Xanten sind im Rahmen einer eigenen Machbarkeitsstudie näher zu untersuchen. Zudem ist die frühzeitige Einbindung und Abstimmung mit allen relevanten Akteuren aus Handel, Logistik und Öffentlichkeit notwendig.

Ziel

- Reduzierung der Schadstoff-/ Lärmbelastungen durch Lieferverkehr

Maßnahmenbündel

- -

Träger/Akteure/Beteiligte

- Investor/ Logistikunternehmen

Umsetzungsschritte

- Strategisches Treffen mit allen beteiligten Akteuren

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Keine, da Bau und Betrieb durch Investor/ Logistikunternehmen

Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderrichtlinie "Städtische Logistik"

6.4 Maßnahmen Ruhender Verkehr

Ein Schwerpunkt der Maßnahmenkonzeption liegt auf dem Ruhenden Verkehr. Die Parkraumerhebungen im Dezember 2019 und August 2020 haben umfangreiche Erkenntnisse über die Auslastung der öffentlichen Stellplätze im und rund um den historischen Stadtkern geliefert. Aufgrund dessen werden die nachfolgenden Maßnahmen detaillierter ausgeführt und Empfehlungen zum künftigen Umgang mit dem öffentlichen Parkraum gegeben.

Aus den Ergebnissen der Parkraumerhebung im Dezember 2019 und August 2020 (s. Kap. 2.4.4) haben sich drei Handlungsfelder ergeben:

1. Handlungsfeld: Veranstaltungen
2. Handlungsfeld: Anwohnerparken
3. Handlungsfeld: Parkplatz Bahnhofstraße

Für die genannten Handlungsfelder werden im Folgenden Maßnahmen zur Modifizierung und Optimierung der Stellplatzsituation gegeben, um das vorhandene Stellplatzangebot effektiver nutzen und die Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner im historischen Stadtkern entspannen zu können. An einem normalen Werktag besteht kein Handlungsbedarf, jedoch an einem erhöhten Werktag, also zu den Ferienzeiten, vor allem im Sommer, und zu Einzelereignissen, wie z. B. dem Weihnachtsmarkt. Hier stößt das vorhandene Stellplatzangebot von 1.698 öffentlichen und halböffentlichen Parkständen an die Kapazitätsgrenzen. Im Bereich der Parkraumbewirtschaftung besteht gegenwärtig kein Handlungsbedarf.

Zur besseren Verkehrslenkung und Vermeidung von Parksuchverkehren wird ein Parkleitsystem (RV 1 – Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem) in Kombination mit einer attraktiveren Anbindung der innenstadtfernen, unbewirtschafteten Parkplätze empfohlen. Dadurch können die vorhandenen Stellplatzreserven auch zur Ferienzeit und zu Einzelereignissen effektiver genutzt werden. Hierfür werden die innenstadtfernen Parkplätze mit einem Shuttlebus bedient, der die Besucherinnen und Besucher bspw. zum Weihnachtsmarkt in den historischen Stadtkern befördert. Umgekehrt kann dieser Shuttleservice auch in Richtung FZX fungieren, wenn die Badesaison im vollen Gange ist. Diese Maßnahme ist eng mit der Einrichtung einer neuen, flexiblen Freizeitlinie verknüpft (ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinie).

Zur Optimierung der Parksituation für die Anwohnerinnen und Anwohner wird eine Ausweitung der Anwohnerparkausweise in Kombination mit der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im historischen Stadtkern (MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern) empfohlen. Bei einer Umsetzung dieser Maßnahme ist auf eine Reduzierung des Stellplatzangebotes auf dem Parkplatz Bahnhofstraße (P4) zu verzichten (3. Handlungsfeld: Parkplatz Bahnhofstraße), um die Verlagerungseffekte im Ruhenden Verkehr durch die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im historischen Stadtkern abfedern zu können.

Übersicht Maßnahmen RV

- RV 1 – Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem
- RV 2 – Anwohnerparken

RV 1 – Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem

Ein schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem kann dazu beitragen Parksuchverkehre zu verhindern und dadurch auch das Straßennetz insbesondere zu Einzelereignissen (Weihnachtsmarkt) zu entlasten. Zusätzlich soll eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkierungsangebotes erreicht werden, was sich in einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Anlagen bemerkbar macht. Bisher wurden in den Städten entweder ein statisches oder ein dynamisches Parkleitsystem errichtet. Darüber hinaus existieren auch Mischformen zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystemen.

Smart City

Eine smarte Lösung besteht in einer Installation von Sensoren und Kameras im Boden oder an Laternenmasten, die die Belegung von bis zu 100 Stellplätzen erfassen und über ein Signal, z. B. über eine mobile, Wi-Fi oder kabelgebundene Internetverbindung, an die

Anzeigetafeln an den Zufahrtsstraßen, die Stadt und etwaige Apps und Navigationsgeräte senden können. Die dynamischen Anzeigentafeln können z. B. in Form von ringförmigen LED-Anzeigen an den vorhandenen Laternenmasten in der Stadt installiert werden.

Dadurch sind keine zusätzlichen Masten und größere Anzeigentafeln wie bei herkömmlichen Parkleitsystemen notwendig (bessere Integration in das Stadtbild). Die Einrichtungs- und Unterhaltskosten sind durchaus höher einzuschätzen als bei einem herkömmlichen dynamischen Parkleitsystem. Ggf. sind noch technische Nach-/ Aufrüstungen zur Übertragung der Daten von den Sensoren/ Kameras an die Anzeigentafeln usw. notwendig.

In der Kernstadt Xanten kann die Installation einer smarten Parkleitsystemlösung via App sinnvoll sein, so dass etwaige Anzeigenstandorte verzichtbar sind und das Stadtbild zusätzlich aufgewertet wird.

Eine Parkraumerhebung im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes hat gezeigt, dass nur zu Einzelereignissen (erhöhter Werktag) eine erhöhte Auslastung nachzuweisen ist. Neue Flächen für Parkraum werden daher nicht als notwendig erachtet.

Ziel

- Organisation und intelligente Verteilung der Parksuchverkehre in der Kernstadt Xanten

Maßnahmenbündel

- MIV 2 – Nachhaltiger Freizeitverkehr
- RV 2 – Anwohnerparken

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Prüfung statisches, dynamisches Parkleitsystem oder smarte Lösung
- Ermittlung potenzieller Anzeigenstandorte (statisches und dynamisches Parkleitsystem)
- Ggf. Straßen- und Tiefbauarbeiten (dynamisches Parkleitsystem)
- Bauliche Umsetzung des Parkleitsystems
- Umsetzung appbasierte Anwendung (smarte Lösung)

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom Parksuchverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau– FÖRi-kom-Stra)

In der nachfolgenden Abbildung 6.-8 sind sowohl öffentliche als auch halböffentliche und private Parkplätze dargestellt, die auch zu Einzelereignissen (erhöhter Werktag) über

Stellplatzreserven verfügen. Beispielhaft ist hier die Vorweihnachtszeit inklusive Weihnachtsmarkt im historischen Stadtkern aufgeführt. Aufgrund der peripheren Lage und den damit verbundenen weiteren Fußwegen in Richtung historischen Stadtkern werden diese Stellplätze erst bei sehr hohem Parkdruck „attraktiv“. Durch die Anbindung der innenstadtfüreren Parkplätze mittels der neuen Freizeitlinie SL 43 können die vorhandenen Stellplatzreserven vollumfänglich ausgeschöpft und die Stellplatzsituation, auch im Hinblick auf eine mögliche Einbahnstraßenregelung auf den Wallstraßen, verbessert werden. In der Karte ist die Einbahnstraßenregelung im historischen Stadtkern berücksichtigt worden. Die Befahrung der Rheinstraße ist hier für die SL 43 auch entgegen der Einbahnregelung möglich. Für die Sommermonate ist eine auf die entsprechende Situation angepasste Linienführung sinnvoll. Von hoher Bedeutung ist ein auf die RB 31 abgestimmter Fahrplan, um auch den Bahnreisenden die Option für einen komfortablen Transport in Richtung Stadtkern zu ermöglichen.



Abb. 6.-8 Nutzung vorhandener Parkplatzreserven und Anbindung Busshuttle SL 43



RV 2 – Anwohnerparken

Die hohe Auslastung der Straßenräume an allen Erhebungstagen und zu nahezu allen -zeiten deutet auf eine verstärkte Nutzung durch Anwohnerinnen und Anwohner hin. Ein Großteil der Stellplätze in Xanten sind nicht bewirtschaftet, wie z. B. die Parkplätze Fildersteg (P2) oder Am Rheintor (P22) oder auch die Straßenräume im historischen Stadtkern.

Mittels eines Parkausweises kann über einen Zeitraum von einem Jahr unabhängig von der Bewirtschaftungsform ein Stellplatz auf einem öffentlichen Parkplatz genutzt werden. Insgesamt stehen 316 öffentliche Parkstände auf sieben Parkplätzen innerhalb des historischen Stadtkerns zur Verfügung.

- 87 Parkstände Bahnhofstraße (P4) (Parkschein)
- 47 Parkstände Bommelstraße (P10) (Parkscheibe)
- 47 Parkstände Ostwall (P12) A (Parkscheibe)
- 24 Parkstände Niederstraße (P19) (Parkscheibe)
- 42 Parkstände Westwall (P3) (Parkscheibe)
- 24 Parkstände Hagenbuschstraße (P7) (Parkscheibe)
- 45 Parkstände Siegfriedstraße (P6) (Parkscheibe)

Jährlich stehen 58 Parkausweise für Bewohnende des historischen Stadtkerns zur Verfügung, von denen 2020 insgesamt 30 bei der Stadt Xanten beantragt worden sind. Dass nicht das gesamte Kontingent an Anwohnerparkausweisen ausgeschöpft worden ist, kann folgende Gründe haben:

- Kein erhöhter Bedarf an Anwohnerparkplätzen
- Anwohner verfügen über private Stellplätze
- Anwohner parken auf unbewirtschafteten Parkplätzen (Frei) in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt (Am Rheintor (P22), Fildersteg (P2) und in den Straßenräumen)

Insbesondere die Straßenräume sind sowohl an einem Werktag als auch an einem Wochenendtag nahezu vollständig belegt, was den letztgenannten Grund, dem Parken in den Straßenräumen, bestätigt. Zur Erhöhung der Attraktivität der Anwohnerparkausweise können folgende Maßnahmen beitragen:

- Verringerung des Stellplatzangebotes in den Straßenräumen durch Halteverbote bzw. verkehrsberuhigende/ verkehrslenkende Maßnahmen aus den Maßnahmensteckbriefen MIV (MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern)
- Erhöhung der Ausnahmegenehmigungen (Anwohnerparkausweise) von jährlich 58 auf 76 (+10 %), um die zu erwartende gesteigerte Nachfrage aufgrund von Modifizierungen in der Bewirtschaftung und den weiteren Maßnahmen MIV zu decken

Ziel

- Neustrukturierung und Organisation des Anwohnerparkens in der Kernstadt Xanten

Maßnahmenbündel

- MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern (Fokus auf Einbahnstraßenregelung)
- FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegstandards

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Verkehrsberuhigung Stadtkern (Einbahnstraße Rheinstraße)
- Erhöhung des Kontingentes an Anwohnerparkausweisen von 58 auf 76 Ausnahmegenehmigungen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom Anwohnerparken
- Neue straßen- und stadtgestalterische Möglichkeiten durch Wegfall von Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Höhere Fluktuation auf den Parkplätzen Fildersteg (P2) und Am Rheintor (P22) führt u. a. zu einer höheren Kundenfrequenz und Kaufkraft im stationären Einzelhandel und der Gastronomie
- Erhöhung der Parkeinnahmen zur Subventionierung von bspw. Unterhaltungskosten im Fuß- und Radwegenetz (oder ÖPNV)

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -

In der nachfolgenden Abbildung 6.-9 ist die mögliche Stellplatzsituation nach Einrichtung der Einbahnstraßenregelung auf den Wallstraßen dargestellt. Die Parkplätze innerhalb der Wallstraßen werden in Quartiersparkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner umgewandelt. Nicht mit inbegriffen ist der Parkplatz Kleiner Markt (P18). Aufgrund der zentralen Lage und den regelmäßigen Veranstaltungen im Stadtkern ist eine dauerhafte Umwandlung der Fläche zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (z. B. Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Wasserspiel, Radabstellanlagen) erstrebenswert. Durch die Entlastung der Straßenräume vom Ruhenden Verkehr ergeben sich zusätzlich neue Gestaltungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr in den Straßenräumen selbst (z. B. breitere Gehwege, verkehrsberuhigte Bereiche, Grünflächen, Radabstellanlagen). In der Abbildung sind nur die Besucherparkplätze farblich hervorgehoben, die sich im direkten Umfeld zum historischen Stadtkern befinden. Selbstverständlich können alle weiteren öffentlichen/ halböffentlichen Stellplätze weiterhin genutzt werden.

Die Einrichtung von Quartiersparkplätzen zöge aller Wahrscheinlichkeit nach eine umfangreichere Erhöhung der Anwohnerparkausweise nach sich, da nun eine erheblich große Menge an Kfz, welche vorher ohne entsprechenden Nachweis in den Straßenräumen im historischen Stadtkern abgestellt worden sind, auf die Quartiersparkplätze verlagert werden. Im Rahmen eines Feldversuches kann die Einrichtung von Quartiersparkplätzen begleitet und überprüft werden und ggf. nachjustiert werden (z. B. bei nicht ausreichendem Stellplatzangebot für Anwohner/ Besucher).

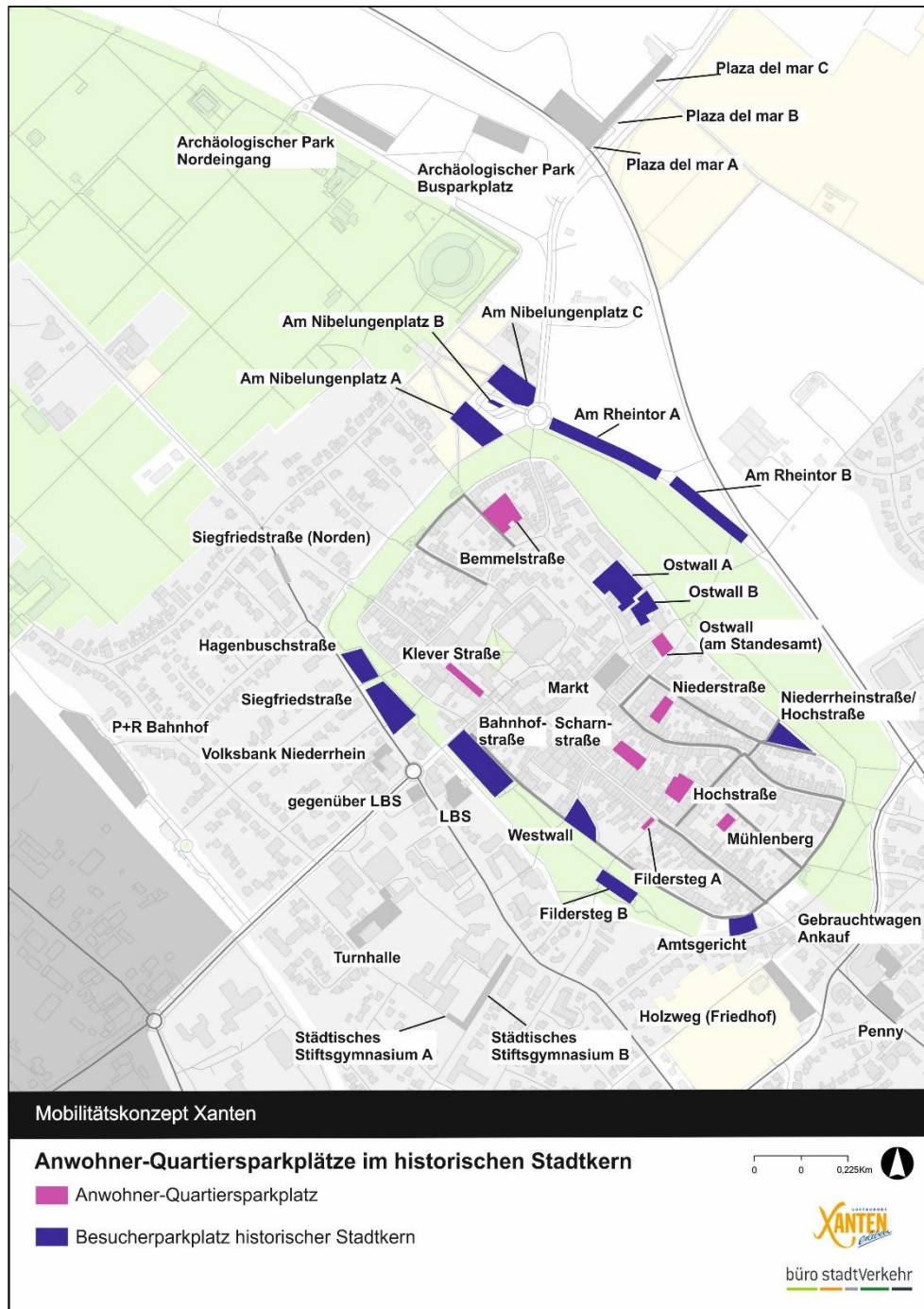


Abb. 6.-9 Anwohner-Quartiersparkplätze im historischen Stadtkern

Gesamtbewertung, Konfliktanalyse und Prognose der künftigen Stellplatznachfragen

Abschließend lässt sich festhalten, dass die vorhandenen Stellplatzkapazitäten an einem normalen Werktag vollumfänglich ausreichen. An einem erhöhten Werktag (Einzelereignis/ Ferienzeit) können Kapazitätsengpässe im und rund um den historischen Stadtkern durch eine intelligente Parkraumverteilung und Belegung der noch vorhandenen Stellplatzreserven abgedeckt werden. Der Vorteil in der Optimierung der Stellplatzsituation sowohl für die Besucherinnen und Besucher als auch die Anwohnerinnen und Anwohner besteht darin, dass keinerlei größeren baulichen Maßnahmen notwendig sind. Mittels Beschilderung und Verkehrslenkung lassen sich die Verkehrsströme anpassen und darüber

hinaus mit den Ideen des Begrünungs- und Verkehrsberuhigungskonzeptes für den historischen Stadtkern Xantens kombinieren.²⁸

Mögliche Konflikte, die im Zusammenhang mit der Umwandlung von Parkplätzen in Quartiersparkplätze stehen, können im Rahmen eines Feldversuches evaluiert werden, so dass ggf. nachgesteuert werden kann. Konfliktpunkte bestehen eindeutig in der Verlagerung von wohnortnahen, kostenlosen Stellplätzen auf wohnortfernere (ca. 200-400 m fußläufige Distanz), anwohnerparkausweispflichtige Stellplätze auf den sogenannten Quartiersparkplätzen. Hier ist neben einer frühzeitigen Einbindung aller Bewohnerinnen und Bewohner des historischen Stadtkerns insbesondere in der Anfangsphase bzw. während des Feldversuches ein erhöhter Überwachungsaufwand aufgrund der modifizierten Verkehrsführung und Ausweisung von Quartiersparkplätzen empfehlenswert. Es bedarf ein wenig Zeit, bis sich die Veränderungen „eingespielt“ haben. Neben den Bewohnerinnen und Bewohnern sind auch die Gewerbetreibenden mit in den Beteiligungsprozess zu integrieren, da diese ohnehin von verkehrsberuhigenden und -lenkenden Maßnahmen im Stadtkern (MIV1, LKW2, FUSS3) betroffen sind. Der Wegfall und die Verlagerung von Stellplätzen im direkten Umfeld zum Betrieb stehen häufig noch synonym für einen Verlust von Kundschaft und Umsatzeinbrüchen. Für die Beschäftigten im historischen Stadtkern gibt es gemäß den Ergebnissen aus der Parkraumerhebung hingegen keine erwartbaren, negativen Auswirkungen in Bezug auf die innerstädtische Stellplatzsituation.

Die hohe touristische Relevanz Xantens in der Region und darüber hinaus erfordert jedoch weitreichendere Maßnahmen als eine reine Optimierung der Stellplatzsituation. Hier stellen eine verbesserte Anbindung Xantens mittels der RB 31, eine unkomplizierte und attraktive Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes und Kostenanreize (z. B. Kombitickets) weitere Bausteine dar, die im Rahmen einer detaillierten touristischen Analyse (MIV 2 – Nachhaltiger Freizeitverkehr) untersucht werden sollte. Hierdurch lassen sich weitere Maßnahmen ableiten, wie der touristische Verkehr künftig umweltfreundlicher abgewickelt werden kann, ohne dass sich die regionale Erreichbarkeit Xantens hinsichtlich Angebot und Qualität gegenüber dem Istzustand verschlechtert.

6.5 Maßnahmen ÖPNV

Einleitung

Die Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV beziehen sich sowohl auf den lokalen und regionalen Busverkehr sowie auf die Regionalbahnlinie 31. Dabei werden bestehende Planungen, wie bspw. die Einführung von Schnellbuslinien von Wesel über Xanten nach Kleve oder die Optimierung der RB 31, mit aufgegriffen, teilweise weiterentwickelt und Synergieeffekte mit weiteren Maßnahmenvorschlägen geschaffen.

Übersicht Maßnahmen ÖPNV

- ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)
- ÖPNV 2 – Fossilfreie Busse
- ÖPNV 3 – ÖPNV-Barrierefreiheit
- ÖPNV 4 – Aufwertung RB31
- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien
- ÖPNV 6 – Einführung On-Demand-Verkehr
- ÖPNV 7 – Stadt Xanten als ÖPNV-Aufgabenträger

ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)

Gemäß des VRR-Schnellbus-Konzeptes ist mittelfristig beabsichtigt, eine Schnellbuslinie Wesel – Xanten – Kalkar – Kleve im Linienvorlauf der Linien SB6 und 44 einzusetzen. Die Linien werden bereits heute weitgehend als Einheit betrieben, d. h. die Fahrzeuge nummern i. d. R. am Bahnhof Xanten um und verkehren jeweils auf der anderen Linie weiter, so dass bereits heute eine hohe Zahl umsteigefreier Direktverbindungen zur Verfügung steht, ohne

²⁸ Stadt Xanten (2021): Begrünungs- und Verkehrsberuhigungskonzept der Innenstadt.

dass dies jedoch aus den Fahrplänen hervorgeht. Aus diesem Grunde sollen die beiden Linien möglichst einheitlich zu einer Gesamtlinie zusammengefasst werden und in den Fahrplanmedien entsprechend dargestellt werden. Durch die neue Linie X28 Wesel – Xanten – Uedem – Goch wird das Angebot zwischen Xanten und Wesel zudem auf einen durchgängigen 30´-Takt verdichtet. Die bisherigen Verstärkerfahrten der SB6 zur Hauptverkehrszeit werden durch die neue Regionalbuslinie ersetzt. In der nachfolgenden Abbildung 6.-10 sind die beiden neuen Schnellbusverbindungen dargestellt.

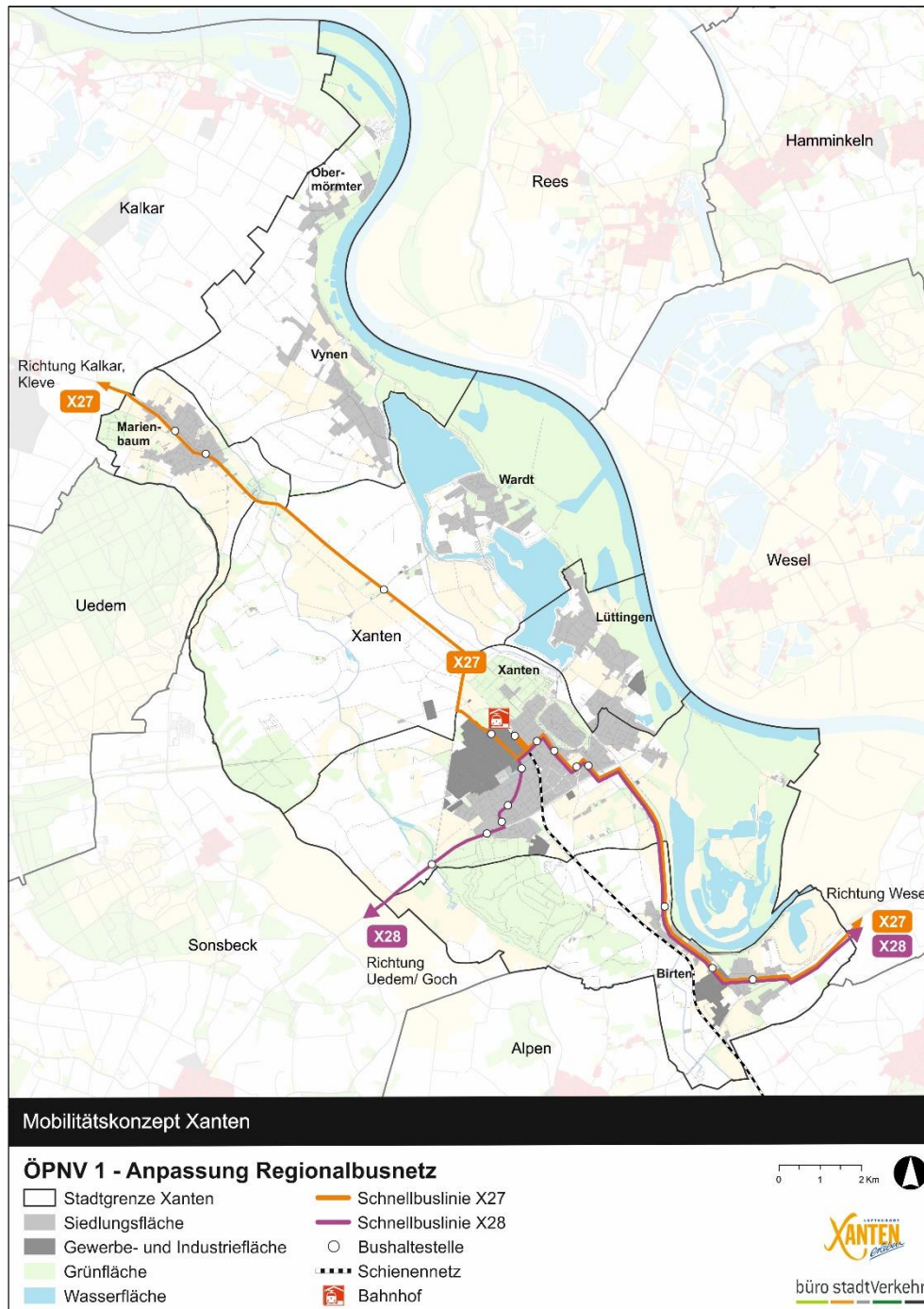


Abb. 6.-10 Maßnahme ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz

Forderungen:

- Zusammenlegung Linien 44 und SB6 zu einer durchgängigen SB-Linie (X27)
- 60'-Takt auf dem gesamten Linienverlauf
- Angebot auch am Samstag und Sonntag
- Neue Linie X28 Wesel – Xanten – Uedem – Goch 60'Takt (durchgängiger 30'Takt gemeinsam mit X27 zwischen Xanten – Wesel)

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV
- Transparente, stringente Linienführung

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 2 – Fossilfreie Busse
- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreis Wesel, Land, VRR, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Start geplant 2022
- Pilotphase in den ersten drei Jahren

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Optimierung des regionalen Busangebotes

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -

ÖPNV 2 – Fossilfreie Busse

Ziel ist es, dass der ÖPNV klimaneutral betrieben werden sollte. Hierzu gibt es unterschiedliche Möglichkeiten (Brennstoffzellenbus/ Wasserstoffbus/ Elektrobus usw.). Für die Stadt Xanten erscheint die Anwendung eines Elektrobusse am erfolgversprechendsten (Stand der Technik). Unter dem Begriff Elektrobus (auch E-Bus oder Batteriebus) werden vollelektrisch betriebene Fahrzeuge zusammengefasst, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden und zur Energieversorgung über Speichersysteme verfügen. Im Linienverkehr ist der Standardlinienbus mit ca. 12 m Fahrzeuglänge zurzeit der am häufigsten anzutreffende Elektrobus. Da der verbaute Akku Platz benötigt, haben die meisten Elektrobusse eine kleinere Sitzplatzkapazität als vergleichbare Modelle mit Dieselmotor. Infolge ihres guten Beschleunigungsvermögens und der Rekuperation sind Elektrobusse insbesondere auf Linien mit kurzen Haltestellenabständen und häufigem Anfahren/ Abbremsen besonders geeignet.

Ein entscheidender Punkt beim Einsatz von Elektrobusen ist die Reichweite, die das Fahrzeug mit einer Batterieladung erzielt. Das Reichweitenspektrum umfasst in der Praxis aktuell ca. 100 bis 300 km pro Tag.

Für Xanten bietet es sich an, die Stadtbuslinien SL 40, SL 42 und die vorgeschlagene neue Linie SL 43 klimaneutral betreiben zu lassen.

Für die Stadtbuslinien werden für einen 60-Minuten-Takt bis zu ca. 4 Busse plus eine Reserve benötigt. Der Kreis Wesel hat am 16.12.2021 im Kreistag beschlossen nur noch fossilfreie Fahrzeuge zu fördern.

Ziel

- Klimaneutraler ÖPNV

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreis Wesel, Land, VRR, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Umsetzung des Kreisbeschlusses vom 16.12.2021

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- ÖPNV im Binnenverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Förderprogramme zur Anschaffung fossilfreier Busse

ÖPNV 3 – ÖPNV-Barrierefreiheit

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen dient zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Xanten, zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie zur generellen Optimierung der Umsteigesituation und der Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Die Erstellung einer Priorisierungsliste trägt dem Umstand Rechnung, dass eigentlich gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 erreicht werden muss, jedoch in der Realität nicht umsetzbar ist. Gemäß dem Nahverkehrsplan des Kreises Wesel sind im Stadtgebiet Xanten bereits alle erforderlichen Haltestellen barrierefrei umgebaut. Aktuell läuft eine Überprüfung, ob weitere Haltestellen umgebaut werden können/ sollen bzw. ob an bereits umgebauten Haltestellen noch Nachrüstungsbedarf besteht.

Grundsätzlich sollten Busbuchten in Buskaps umgewandelt werden. Dies gilt für Haltestellen innerorts und bei Tempo 50 km/h, soweit es sich nicht um Pausenplätze handelt. Bei dem Umbau von Haltestellen innerorts sollten fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn mitbedacht werden.

Außerorts liegende Haltestellen sollen weiterhin in Busbuchten verbleiben. Grundsätzlich sollen bei allen Haltestellen zur Erhöhung des Einzugsbereiches Radabstellanlagen (Bügel für 4 -5 Räder) angeordnet werden.

Ziel

- Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreis Wesel, Land, VRR, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Im Zuge der Anpassung der Stadtbuslinien sollten alle Haltestellen barrierefrei mit umgestaltet werden. Dies gilt auch für die Haltestellen im SB-Netz. Für weitere Linien können diese dann danach erfolgen.

Umsetzungszeitraum



bis max. 2025 für alle Haltestellen im Stadtgebiet

Wirkung

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW

ÖPNV 4 – Aufwertung RB 31



Die Strecke ist zwischen Rheinhausen und Rheinkamp zweigleisig ausgebaut und als Eisenbahnhauptstrecke klassifiziert, bis Xanten verläuft sie weiter als eingleisige Nebenbahnstrecke. Bis Millingen (bei Rheinberg) ist die Strecke mit einer Oberleitung elektrifiziert.

Die Niederrheinstrecke wird im SPNV zwischen Duisburg und Xanten täglich im Stundentakt mit Kreuzung in Moers von der Regionalbahn RB 31 „Der Niederrheiner“ genutzt. Durch zwei Zugpaare morgens und abends wird ein 30-Takt von Xanten nach Duisburg beziehungsweise nach Xanten angeboten. Seit 2020 fährt der RE 44 „Fossa-Emscher-Express“ im Stundentakt ab Moers über Duisburg und Oberhausen nach Bottrop.

Prüfaufträge:

- Zusätzlicher Haltepunkt im Stadtteil Birten für die RB 31
- Modernisierung/ Ausbau der Infrastruktur (insbesondere Leitstellensystem, ungesicherte Bahnübergänge, Überholstrecke in Millingen)
- Durchgängiger 30-Takt auf der RB 31 gemäß Zielnetz NRW 2040 oder Verlängerung der RE 44 im 60-Takt bis nach Xanten
- Zielnetz 2032/ 2040 des Verkehrsministeriums NRW in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden sieht statt der RB 31 mittelfristig eine S-Bahn im 30'-Takt mit Durchbindung über Duisburg und Essen nach Dortmund vor.

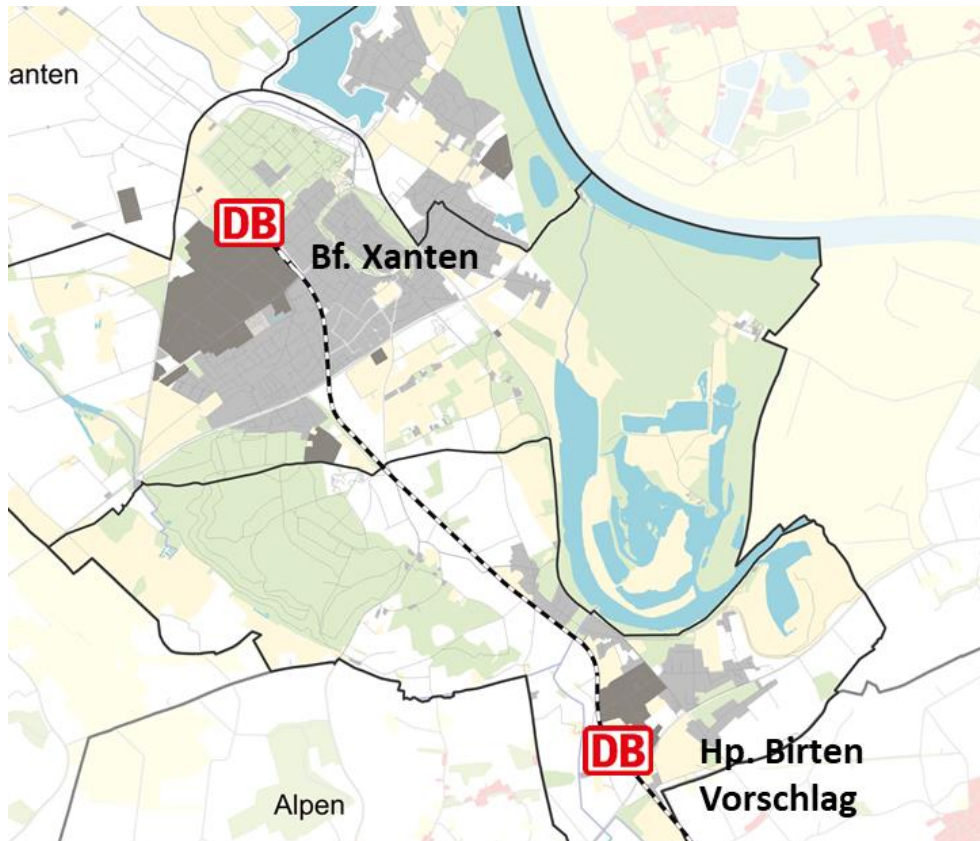


Abb. 6.-11 Maßnahme ÖPNV 4 – Aufwertung RB 31

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)
- ÖPNV 2 – Fossilfreie Busse
- ÖPNV 3 – ÖPNV-Barrierefreiheit
- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien
- ÖPNV 6 – Einführung On-Demand-Verkehr
- ÖPNV 7 – Stadt Xanten als ÖPNV-Aufgabenträger
- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte
- MULTI 1 – Ausbau und Neubau von Mobilstationen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreis Wesel, VRR, DB Netz

Umsetzungsschritte

- Umsetzung durch Land und DB Netz

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Deutliche Zunahme des ÖPNV-Anteils im Freizeit- sowie im Pendlerverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW



ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien

Stadtbuslinie SL 40

- Trennung SL 40 vom Schülerverkehr (Herausnahme von schülerorientierten Fahrten auf die Linie SL 41)
- Durchgängiger 60´Takt (Mo-Fr) und klarer Linienverlauf → „Klassische Stadtbuslinie“

Neue Schülerlinie SL 41

- Neue Linie SL 41 nur für Schülerverkehr in der Kernstadt Xanten Mo-Fr und nur zur Schulzeit (Verstärker zur SL 40)
- Orientierung Fahrpläne an den Schulzeiten

Linie SL 42

- Erhalt der SL 42 im 60´Takt und Linienverlauf und in der Fläche
- Prüfung der Einbindung Birten in die Linie SL 42

Neue Freizeitlinie SL 43

- In den Monaten (April bis Oktober) von Mo-So „Freizeitlinie“ zur Anbindung der touristischen Highlights (Südsee, Nordsee, APX) mit dem Bf. Xanten im 60-Takt (Anschluss an die RB 31)
- In den Monaten November bis März zur Erschließung des historischen Stadtkerns und der Parkplätze als „Weihnachtsshuttle“ unter Einbindung des Bahnhofes

In der nachfolgenden Abbildung sind die Linienverläufe der Stadtbuslinien dargestellt (s. Abb. 6.-12).

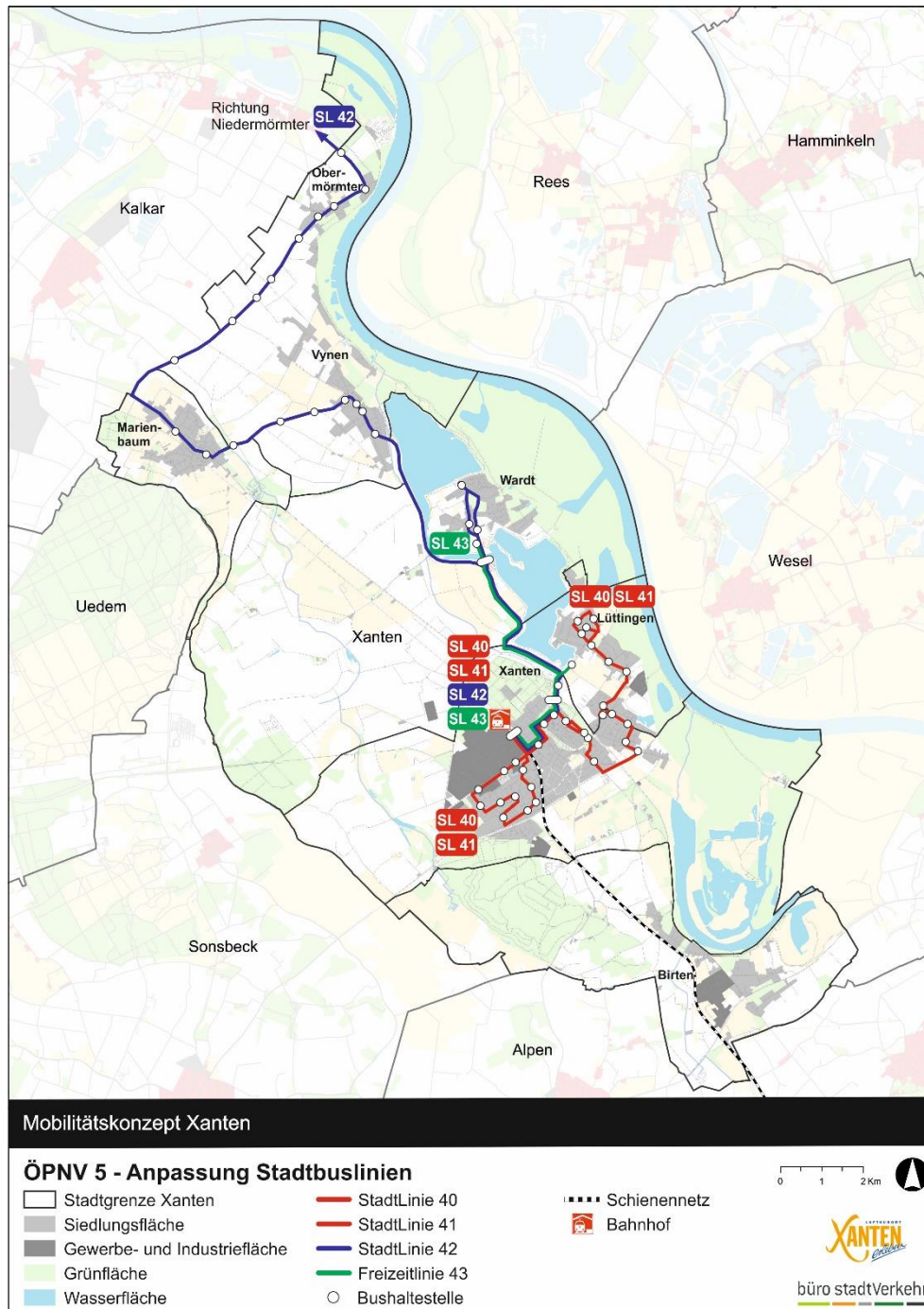


Abb. 6.-12 Maßnahme ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 7 – Stadt Xanten als ÖPNV-Aufgabenträger


Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreis Wesel, Land, VRR, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Klärung der Finanzierungsfrage
- Ggf. Stadt Xanten wird ÖPNV-Aufgabenträger


Umsetzungszeitraum




Wirkung

- Optimierung des kommunalen Busangebotes

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- keine, da Betriebsleistungen nicht gefördert werden



ÖPNV 6 – Einführung On-Demand-Verkehr

Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung. Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. On-Demand-Angebote verkehren vollständig flexibilisiert:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz

Die Angebote sind weitgehend digitalisiert. In NRW sind bereits in mehreren Großstädten On-Demand-Verkehre gestartet, die Bestandteil des Verkehrsangebotes eines kommunalen Verkehrsunternehmens sind. Die Verantwortung für Fahrpersonal, Betriebsführung und Fahrzeuge liegt entweder bei den Verkehrsunternehmen selbst oder es bestehen Kooperationen mit On-Demand-Anbietern oder lokalen Taxiunternehmen.

Die Verkehre sind in den vor Ort gültigen VRR-Tarif integriert. Preislich bewegen sich die Angebote in der Regel zwischen dem Nahverkehrs- und dem Taxitarif. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen sind als Ein- und Ausstiegspunkte Haltestellen festgelegt. Sie liegen in den meisten Fällen nur virtuell vor. Dadurch ist eine große Anzahl von Halten möglich, so dass die Fußwege zur nächsten Haltestelle sehr kurz sind. Die notwendige Software (Hintergrundsystem, Fahrgast-App, Disponenten-App bzw. Weboberfläche sowie Fahrerinnen- und Fahrer-App) bringen On-Demand-Anbieter mit. Das "Zukunftsnetz Mobilität NRW" unterstützt Städte, Gemeinden und Kreise bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, so auch bei der Einführung von On-Demand-Verkehren. Bei den Fahrzeugen werden grundsätzlich E-Kleinbusse oder E-Vans eingesetzt.

Für die Stadt Xanten wird die Errichtung eines On-Demand-Systems in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage favorisiert und stellt eine Ergänzung zur den geplanten Maßnahmen im Stadtbusverkehr dar (ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien). Als Stützpunkt des On-Demand-Systems wird der Bahnhof Xanten empfohlen. Der System sollte flächendeckend für das gesamte Stadtgebiet gelten, wobei dies auch stufenweise erfolgen kann.

Aufwand

- On-Demand in der Kernstadt Xanten Werktag (Mo-Fr) ab 20 Uhr bis 01 Uhr, Samstag und Sonntag ganztägig bis 01 Uhr mit Anschluss an den Bf. Xanten → 1 Fahrzeug
- Fall B: On-Demand in der gesamten Stadt Werktag (Mo-Fr) ab 20 Uhr bis 01 Uhr, Samstag und Sonntag ganztägig bis 01 Uhr mit Anschluss an den Bf. Xanten → bis zu 2 Fahrzeuge

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Maßnahmenbündel

- Vision 2 – Anpassung Stadtbuslinien

Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreis Wesel, Stadt Xanten, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusvereine, ggfs. Zukunftsnetz Mobilität

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie bezüglich stufenweise Umsetzung On-Demand-Angebot und Prüfung Integration Bürgerbusvereine in das On-Demand-System
- Findung eines öffentlichen Verkehrsunternehmers als Partner
- Förderantrag beim Land NRW für die Kostenübernahme der Betriebskosten für einen festgelegten Zeitraum

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr (Erfahrungsgemäß nutzen 50 % der On-Demand-Nutzer das Angebot als Zubringer zum SPNV oder Stadt- und Straßenbahn)
- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie Binnenverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW: 75 % der zuwendungsfähigen Kosten können gefördert werden. Die maximale Höhe der Zuwendung über die Laufzeit beträgt fünf Millionen Euro für ein Projekt

ÖPNV 7 – Stadt Xanten als ÖPNV-Aufgabenträger



Gegenwärtig ist der Kreis Wesel Aufgabenträger des ÖPNV im gesamten straßengebunden ÖPNV. Hierzu gehören auch die Linien SL 40 und SL 42. Durch die deutliche Angebotsverbesserung auf den SL-Linien (siehe ÖPNV 5) stellt sich die Überlegung, ob die Stadt Xanten selbst Aufgabenträger für den lokalen Verkehr werden kann. Entsprechende Vorbilder in der Region liegen hierzu bei den Städten Geldern, Goch und Kleve. Das ÖPNVG-NRW § 4 lässt zu, dass die Kommunen unter bestimmten Voraussetzungen auch selbst Aufgabenträger für den lokalen Verkehr sein können:

§ 4 Der Kreis kann einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen. Gleiches gilt im Nachbarortsverkehr, wenn die beteiligten

Gemeinden sich darüber geeinigt haben. Die Aufgabenträgerschaft von kreisangehörigen Gemeinden, die vor dem 1. Januar 2008 begründet wurde, bleibt unberührt.

Durch die Übernahme der örtlichen ÖPNV-Leistungen sind entsprechende Regieleistungen vor Ort organisatorisch aufzubauen. Denkbar wären:

- Gründung einer eigenen Regie- oder Verkehrsgesellschaft mit Minderheitsbeteiligung eines Verkehrsunternehmens oder Integration in die Netzwerke Xanten GmbH (NWX), jedoch ohne Beteiligung Verkehrsunternehmen
- Durchführung der Verkehrsleistungen durch das Verkehrsunternehmen als Minderheitsbeteiligung oder durch Ausschreibung
- Teilnahme Regiegesellschaft beim VRR
- Übernahme weiterer Leistungen (z. B. Parkraumbewirtschaftungen)
- Personal: ca. 0,5 bis 0,75 Person bei der Verwaltung
- Übernahme Kostendefizite durch Betrieb durch die Regiegesellschaft

Ziel

- Aktive Gestaltung des Stadtbusverkehrsleistungen

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien

Träger/Akteure/Beteiligte

- Kreis Wesel, Kreis Kleve (SL 42 befährt teilweise Stadtgebiet von Kalkar), Stadt Xanten, VRR

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Rechts- und Wirtschaftsgutachtens für die Übernahme lokaler ÖPNV-Leistungen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Förderung des ÖPNV auf lokaler Ebene und mehr Fahrgäste

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Anteil an der Aufgabenträgerpauschale vom Land NRW

6.6 Maßnahmen Radverkehr

Einleitung

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des Radverkehrs von rund 30,00 Euro je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.²⁹

Im Rahmen des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes wird der Ansatz einer jährlich feststehende Summe zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet einsetzen zu können. Für die Stadt Xanten wird zunächst ein Pro-Kopf-Betrag von 10,00 EUR pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

Übersicht Maßnahmen Radverkehr

- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte
- RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet
- RAD 3 – Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen
- RAD 4 – Mitgliedschaft in der AGFS
- RAD 5 – Radpremiumroute Xanten – Wesel

RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr Ausbau Radverkehrsanlagen und Netzlückenbeseitigung

Ein sicheres, lückenloses, komfortables, gut ausgebautes und direktes Radwegenetz soll den Radverkehrsanteil in Xanten weiter stärken. Der Radverkehrsanteil nimmt in Xanten bereits einen hohen Stellenwert ein. Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen zum Radfahren. Dennoch besteht weiteres Potenzial zur Verlagerung auf das klimaneutrale Verkehrsmittel insbesondere auf kurzen Distanzen im Alltag. Wesentlicher Bestandteil ist es somit die Radverkehrsinfrastruktur weiter zu stärken, Radverkehrsanlagen gemäß den gegenwärtigen Standards (VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung), ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) auszubauen, Netzlücken zu schließen und sichere Knotenpunkte zu schaffen.

Der Ausbau einer Radverkehrsanlage erfordert häufig den kompletten Neubau eines Radweges, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei dem Ausbau einer Radverkehrsanlage ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit Komfort für Radfahrer geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr) von Bedeutung.

An Streckenabschnitten, an denen kein Radangebot vorhanden ist bzw. ein Netzlückenschluss erforderlich ist, wird der Neubau eines Radweges empfohlen. Der Neubau sollte sich bei den Planungen an den Mindestmaßen der ERA orientieren. Auf dem hierarchisierten Hauptnetz können die Breiten sogar über den ERA-Standard hinausgehen.

Auf den folgenden Seiten werden Beispiele für Ausbaustandards gemäß den ERA-Standards aufgezeigt.

²⁹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0.

<p>Radweg Zeichen 237 StVO</p>	<p>Getrennter Geh- und Radweg Zeichen 241 StVO</p>	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg Zeichen 240 StVO</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen • Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen • Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen • Breite: baulich angelegter Radweg mind. 2,00 m; Radfahrstreifen mind. 1,85 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden • Breite für den Radweg: mind. 2,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen • Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen • innerorts: mind. 2,50 m außerorts: mind. 2,50 m

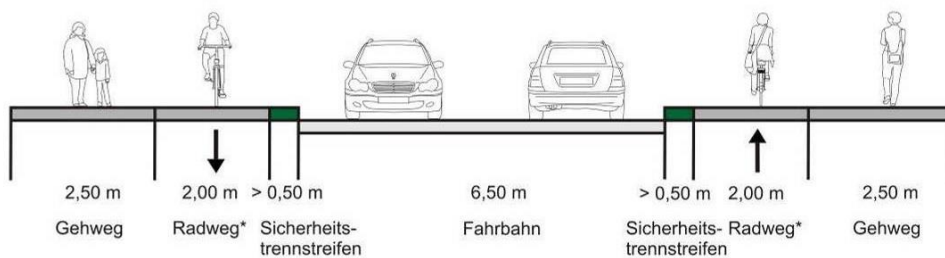
Abb. 6.-13 Beschilderung Radwege gemäß StVO

Insgesamt ist eine Überprüfung der Beschilderung der benutzungspflichtigen Radwege im gesamten Stadtgebiet erforderlich. Auf Radwegen, die nicht den Breiten der VwV-StVO entsprechen, sollte die Beschilderung kurzfristig demontiert werden.

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

Beispielquerschnitte mit Breitenmaße für bauliche Radwege im Einrichtungsverkehr sowie als kombinierter Geh- und Radweg sind in den folgenden Abbildungen 6.-14 und 6.-15 gemäß ERA 2010³⁰ dargestellt.

³⁰ Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.



*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsrادweg mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 6.-14 Einrichtungsrادweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

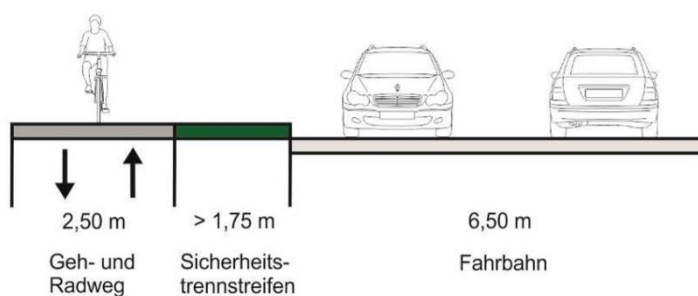


Abb. 6.-15 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in der Regel nicht, jedoch in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz- Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Mit der StVO-Novelle im Jahr 2020 wurde ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen eingeführt. Bislang war dies noch mit einer Dauer von bis zu drei Minuten halten erlaubt.

Radfahrer dürfen auch außerhalb der Schutzstreifen fahren, diese sind nicht benutzungspflichtig. Der Gehweg ist daher oftmals als „Gehweg, Radfahrer frei“ mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO beschildert. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (s. Abb. 6.-16). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Parkwechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (Schrägparken 0,75 m) vorgesehen. Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (> 1.000 Schwerlastverkehren pro Tag) und Fahrbahnbreiten von unter 7,50 m. Erst ab dieser Breite kann die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen geprüft werden.

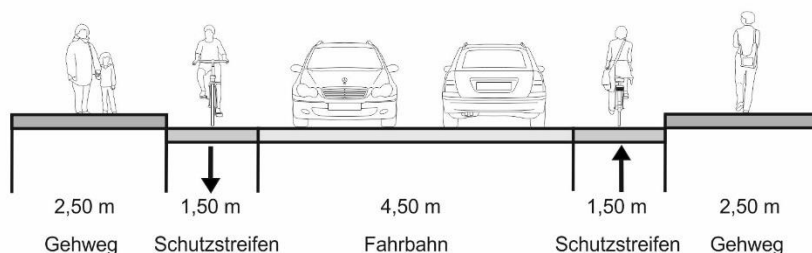


Abb. 6.-16 Schutzstreifen (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Radfahrstreifen bieten ein höheres Sicherheitsniveau und einen gehobenen Fahrtnkomfort, da sie vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt sind. Häufig sind Radfahrstreifen mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen 237 StVO versehen. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden (Ausnahmen zum Ein- und Abbiegen und Erreichen von Parkständen). Parken und Halten ist auf den Radfahrstreifen ebenfalls verboten. Sofern Parkplätze für den Kfz-Verkehr angesiedelt sind, sind Sicherheitszonen in Form einer schmalen Trennlinie zu kennzeichnen (0,5 bis 0,75 m) oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben.

Die Breite eines Radfahrstreifens sollte mindestens 1,85 m inklusive Fahrstreifenbegrenzung betragen, bei hohen Kfz- und Radverkehrsstärken sowie Geschwindigkeiten >50 km/h ist diese auf 2,00 m anzuheben. Die Mindestfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr muss mindestens 5,50 m betragen, laut RASt sogar 6,50 m. Ein Querschnitt mit den Mindestbreiten sowohl für den Rad- als auch Kfz-Verkehr nach RASt ist in Abbildung 6.-17 dargestellt.

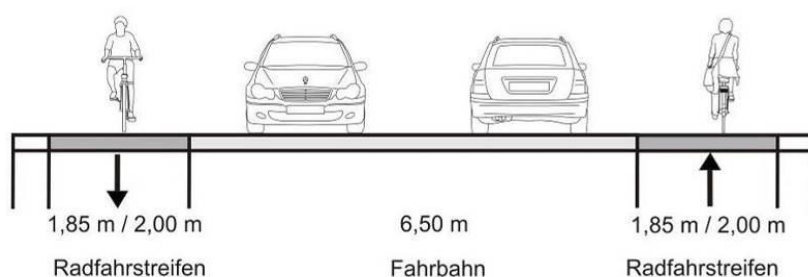


Abb. 6.-17 Radfahrstreifen (gemäß ERA 2010, 2.2.1)

Die Maßnahmenvorschläge basieren auf den Ergebnissen aus der Online-Beteiligung, den Planungstouren sowie eigenen Erhebungen und bereits bestehenden Planungen.

Kein Radangebot

- Urseler Straße (K 5)

Oberflächensanierung

- Holzweg
- Poststraße
- Kolpingstraße
- Landwehr
- Geh-/ Radweg von Carl-Cuno-Straße – In der Allmende
- Marienbaumer Straße

Anpassung Beschilderung/ Markierung

- Aufhebung der Benutzungspflicht Lüttinger Straße (unterschiedliche Führungsformen: „Radweg“, „Gehweg, Radfahrer frei“ und „Gemeinsamer Geh- und Radweg“)
- Demarkierung Fahrradpiktogramme Siegfriedstraße auf nicht benutzungspflichtigem Radweg

Öffnung Einbahnstraßen für den Radverkehr

- Scharnstraße
- Orkstraße

Änderung der Radverkehrsführung

Sonsbecker Straße

Option A: Führung bleibt bestehen, da aufgrund der Diagonalsperre die Verkehrsbelastungen abnehmen (MIV 4 – Entlastung Bahnhofstraße/ Poststraße)

Option B: Umwandlung südliche Fahrspur in Radspur im Zweirichtungsverkehr und Einrichtung Einbahnstraßenregelung nördliche Seite für Kfz-Verkehr → Anpassungen Buslinienführung notwendig

Option C: Alternative Führung über Fahrradstraße Landwehr – Johannes-Janssen-Straße

(RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet) → eigene Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung inklusive Berücksichtigung einer möglichen Diagonalsperre (MIV 4)

Ausbau Radverkehrsanlage

- Gelderner Straße (L 480) (Radwegeverbindung Xanten – Sonsbeck (RVR-Konzept))
- Heinrich-Lensing-Straße (Markierung Schutzstreifen/ Ausbau) (Vorschlag RVR-Konzept Radwegeverbindung Xanten – Sonsbeck)
- Bahnhofstraße und Errichtung Querungsmöglichkeit in Richtung Xanten Bf. (Vorschlag RVR-Konzept Radwegeverbindung Xanten – Sonsbeck)

In der nachfolgenden Karte sind die Maßnahmenvorschläge im Stadtgebiet von Xanten verortet (s. Abb. 6.-18).

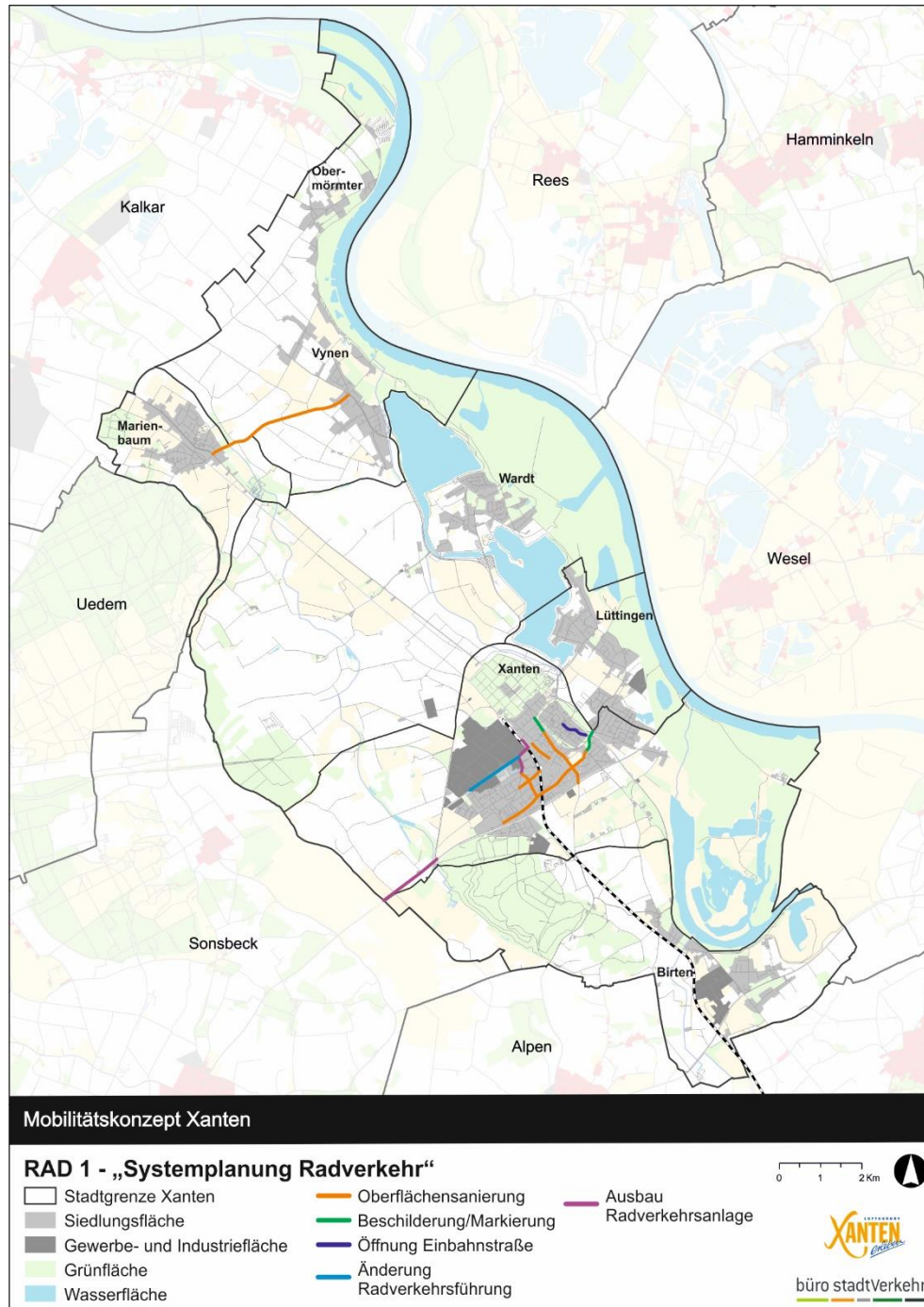


Abb. 6.-18 Maßnahme RAD 1 – Systemplanung Radverkehr (Radverkehrsanlagen)

RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr Sichere Knotenpunkte

Die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten hat für die Akzeptanz des Radfahrens eine besondere Bedeutung. Daher sind Knotenpunkte (LSA-Anlagen, rechst-vor-links-Regelungen, Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung, Kreisverkehre) in Xanten möglichst radfahrerfreundlich (um-)zugestalten. Hierbei sind neben Umbaumaßnahmen (z. B. Kreuzung zu einem Kreisverkehr umbauen), auch Anpassungen von LSA-Schaltungen zu überprüfen, die den Verkehrsfluss für Radfahrende sicherer und zügiger voranbringen sollen.

Maßnahmen in Form von Markierungen und Beschilderungen wie bspw. **Furtmarkierungen** an Knotenpunkten können ebenfalls die Sicherheit an Radverkehrsanlagen erhöhen. Rote Furtmarkierungen weisen an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Ausfahrten etc.) auf den querenden Radverkehr hin.

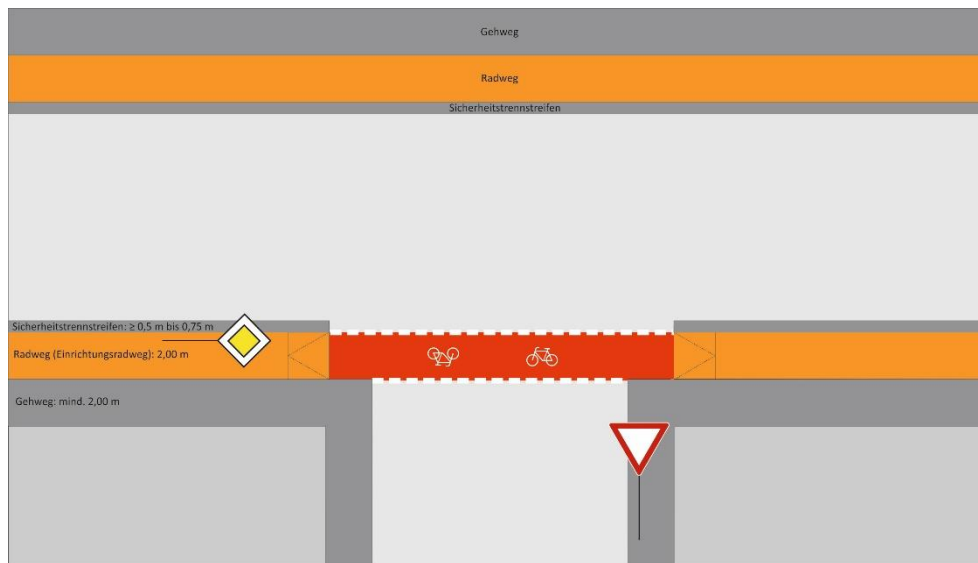


Abb. 6.-19 Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 3.4)

Darüber hinaus sind **Querungsmöglichkeiten** z. B. in Form von Mittelinseln für Radfahrende ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung, um die sichere Querung über die Fahrbahn zu gewährleisten. Die Schaffung einer Überleitstelle für Radfahrende ist nicht nur im außerörtlichen Bereich von Relevanz, sondern insbesondere an Ortseinfahrten bedeutsam, da hier in der Regel ein Wechsel vom Zweirichtungs- zum Einrichtungsverkehr bevorsteht und Radfahrende eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn benötigen.

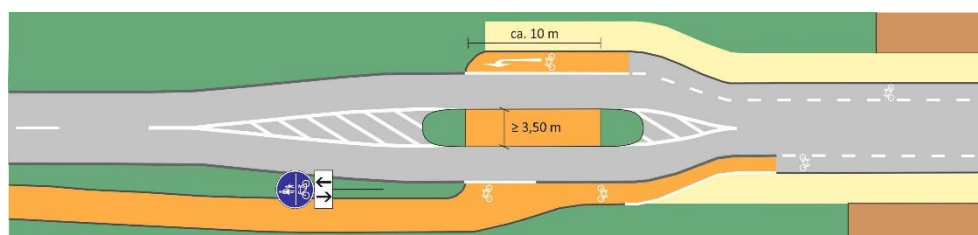


Abb. 6.-20 Querungshilfe (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 9.4)

An Knotenpunktzufahrten können zudem bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgeweitete **Radaufstellflächen** in Betracht gezogen werden, damit der Radverkehr beim Aufstellen und Anfahren im Blickfeld des Kfz-Verkehrs und der Radverkehr nicht so eng neben den wartenden Kfz-Verkehr steht. Der vorgezogene Aufstellbereich sollte mindestens 3,00 m bis 5,00 m lang sein und vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs liegen und im Idealfall rot eingefärbt sein. Ein Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen leitet den

Radfahrer sicher in den Aufstellbereich am Knotenpunkt. Darüber hinaus sind Fahrradpiktogramme zur besseren Erkennbarkeit an der Haltestelle zu installieren.

Die Maßnahmenvorschläge basieren auf den Ergebnissen aus der Online-Teilnahme, den Planungstouren sowie eigenen Erhebungen und bereits bestehenden Planungen.

Änderung der Radverkehrsführung im Kreisverkehr

- Führung Radverkehr auf der Fahrbahn Poststraße/ Holzweg
- Führung Radverkehr auf der Fahrbahn Bahnhofstraße/ Siegfriedstraße/ Poststraße
- Führung Radverkehr auf der Fahrbahn Rheinstraße/ Am Rheintor (wird umgesetzt)

Umbau

- Umbau Gelderner Straße (L 480)/ Trajanring (K 36) zum Kreisverkehr (Vorschlag RVR-Konzept Radwegverbindung Xanten – Sonsbeck)

Anpassung LSA-Schaltung

- Synchronisation LSA mit dem Kfz-Verkehr an der B 57

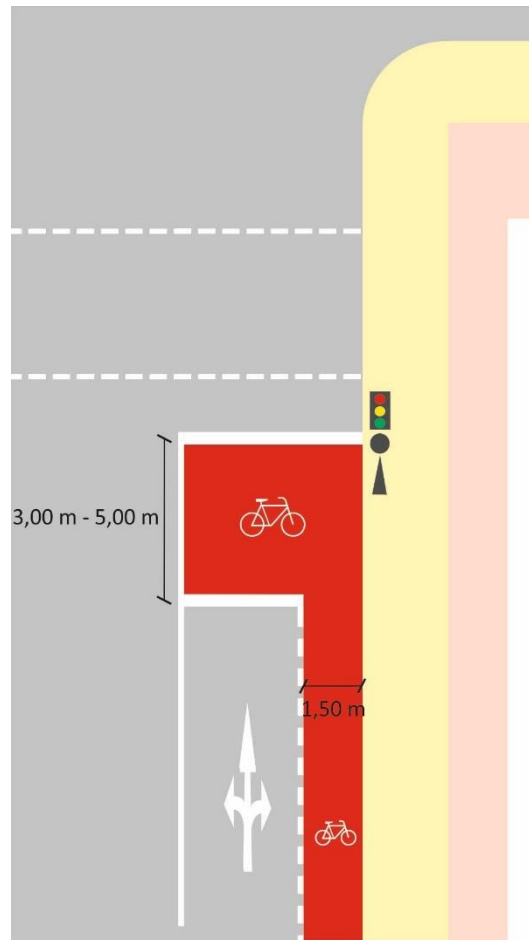


Abb. 6.-21

Aufstellfläche Radverkehr (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 4.4)

In der nachfolgenden Karte sind die Maßnahmenvorschläge für bestimmte Knotenpunkte im Stadtgebiet von Xanten verortet (s. Abb. 6.-22).

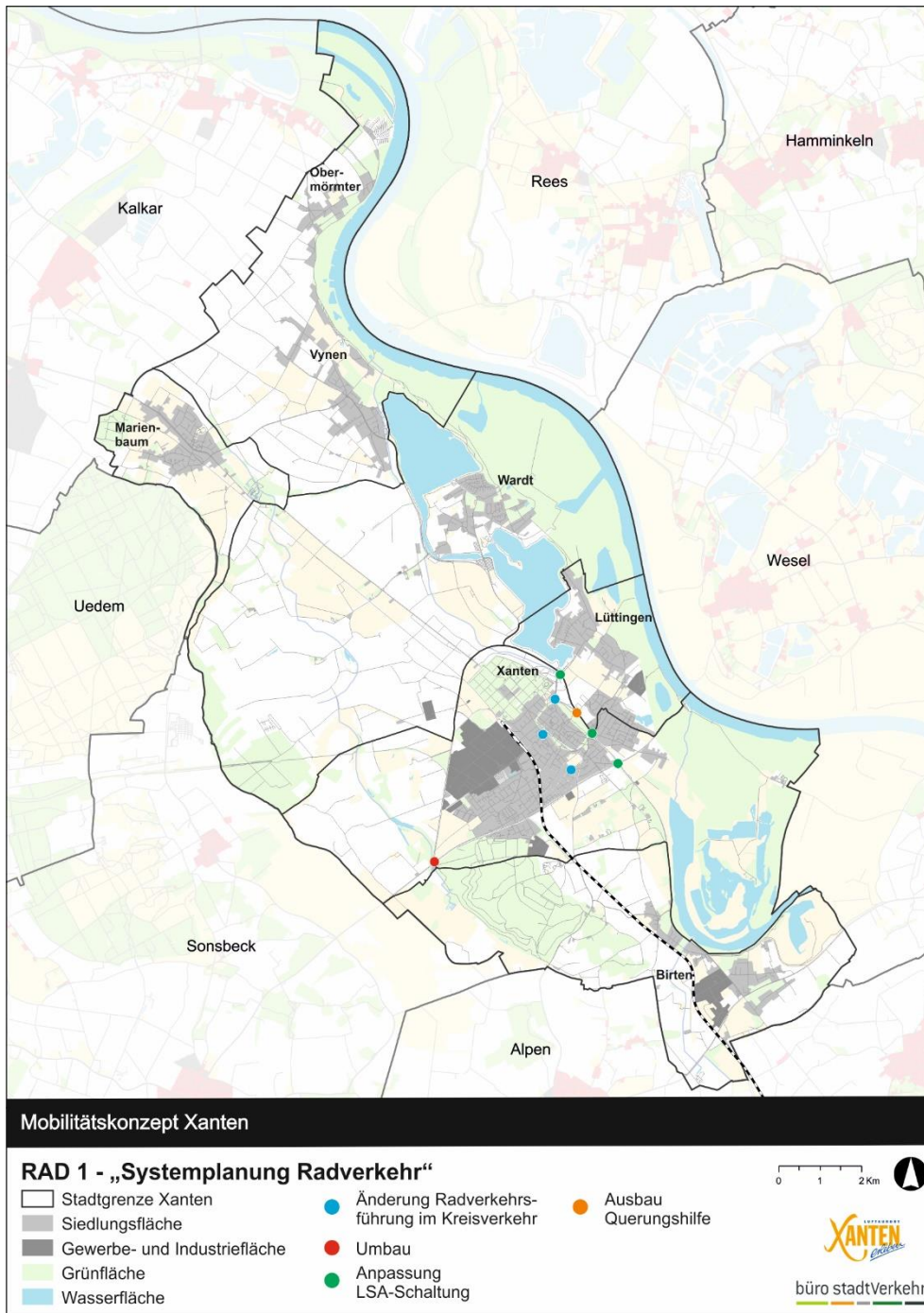


Abb. 6.-22 Maßnahme RAD 1 – Systemplanung Radverkehr (Knotenpunkte)

Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt

Maßnahmenbündel

- RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet
- RAD 5 – Radpremiumroute Xanten – Wesel
- FUSS 1 – Förderung der Nahbereichsmobilität in den Stadtteilzentren
- FUSS 2 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern (z. B. Shared Space)

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreis Wesel, Bund, Land

Umsetzungsschritte

- Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen
- Prüfung der Umsetzbarkeit
- Einstellen finanzieller Mittel/ Antrag zur Förderung

Umsetzungszeitraum

- Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen

Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils insb. auf fahrradfreundlichen Distanzen

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet

Um dem Radverkehr in Xanten auf bedeutenden Radwegeachsen Vorrang zu gewähren und einen angenehmen Verkehrsfluss zu erzeugen, sollten abseits von Hauptverkehrsstraßen Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Die Anordnung einer Fahrradstraße erfolgt aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1, StVO) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5). Fahrradstraßen kommen besonders in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Seit der Novellierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) im Jahr 2021 ist die

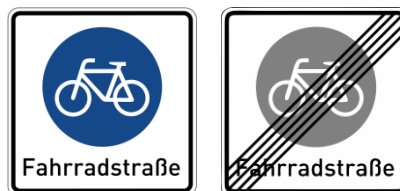


Abb. 6.-23

Zeichen 244.1 und 244.2
StVO

(VwV-StVO) im Jahr 2021 ist die

Einrichtung von Fahrradstraßen wesentlich vereinfacht worden. Es reicht bereits aus, wenn der Straße eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzer hinlänglich abzuwägen.

Fahrradstraßen sind grundsätzlich nur den Radfahrenden vorbehalten und durch die Zeichen 244.1 und 244.2 StVO zu Beginn und am Ende der Fahrradstraße gekennzeichnet (s. Abb. 6.-23). Letzteres entfällt, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. In Ausnahmefällen können Fahrradstraßen auch für anderen Fahrzeugverkehr frei gegeben werden (z. B. Anlieger frei). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h. Der Radverkehr ist durch den Kfz-Verkehr weder zu gefährden noch zu behindern. Das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern ist grundsätzlich gestattet. Die üblicherweise geltende Vorfahrtsregelung in Tempo 30-Zonen („rechts-vor-links“) kann durch eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße aufgehoben werden. Dies führt zu einer zusätzlichen Erhöhung der Attraktivität der Fahrradstraße und generiert einen Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV.

Bislang gibt es im Stadtgebiet von Xanten keine Fahrradstraßen. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet sollte auf bedeutenden Verbindungen der Radverkehr Vorrang erhalten. Fahrradstraßen können dabei einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Schulwegsicherung leisten, weshalb bei der Auswahl möglicher Fahrradstraßen auch die Nähe zu Schulstandorten berücksichtigt werden sollten.

In den meisten Fällen lassen sich Fahrradstraßen kostengünstig und zügig durch das Aufstellen von Verkehrszeichen (Zeichen 244.1 und 244.2) und Markierungen auf der Fahrbahn umsetzen. Zusätzlich sollte das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ergänzt werden. Es können jedoch bei der Umsetzung einer Fahrradstraße auch bauliche Maßnahmen (z. B. an Knotenpunkten) notwendig und empfehlenswert sein. Dies ist bei der Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Für folgende Straßen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet von Xanten zu prüfen:

Xanten:

- Landwehr – Johannes-Janssen-Straße – Fildersteg (parallele Achse zur Sonsbecker Straße)
- Hagelkreuzstraße – Dr.-Cornelius-Scholten-Straße (Anbindung an Nahmobilitätsachse „Mölleweg“)
- Bislicher Insel (Vorschlag RVR-Konzept Radwegeverbindung Xanten – Wesel)

Marienbaum:

- Emil-Underberg-Straße

Vynen/ Obermörmter und Wardt:

- Deichkronenweg zwischen Obermörmter und Wardt

Im Rahmen der Umsetzung ist eine Prüfung im Hinblick auf Fahrradanteil, Parkraumsituation im Straßenraum sowie der Anteil des Anliegerverkehrs zu untersuchen. Grundsätzlich sollte die Beschilderung neben dem Zeichen 244.1 und 244.2 auch über das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ verfügen.

Die potenziellen neuen Fahrradstraßen in Xanten sind der folgenden Abbildung 6.-24 zu entnehmen.

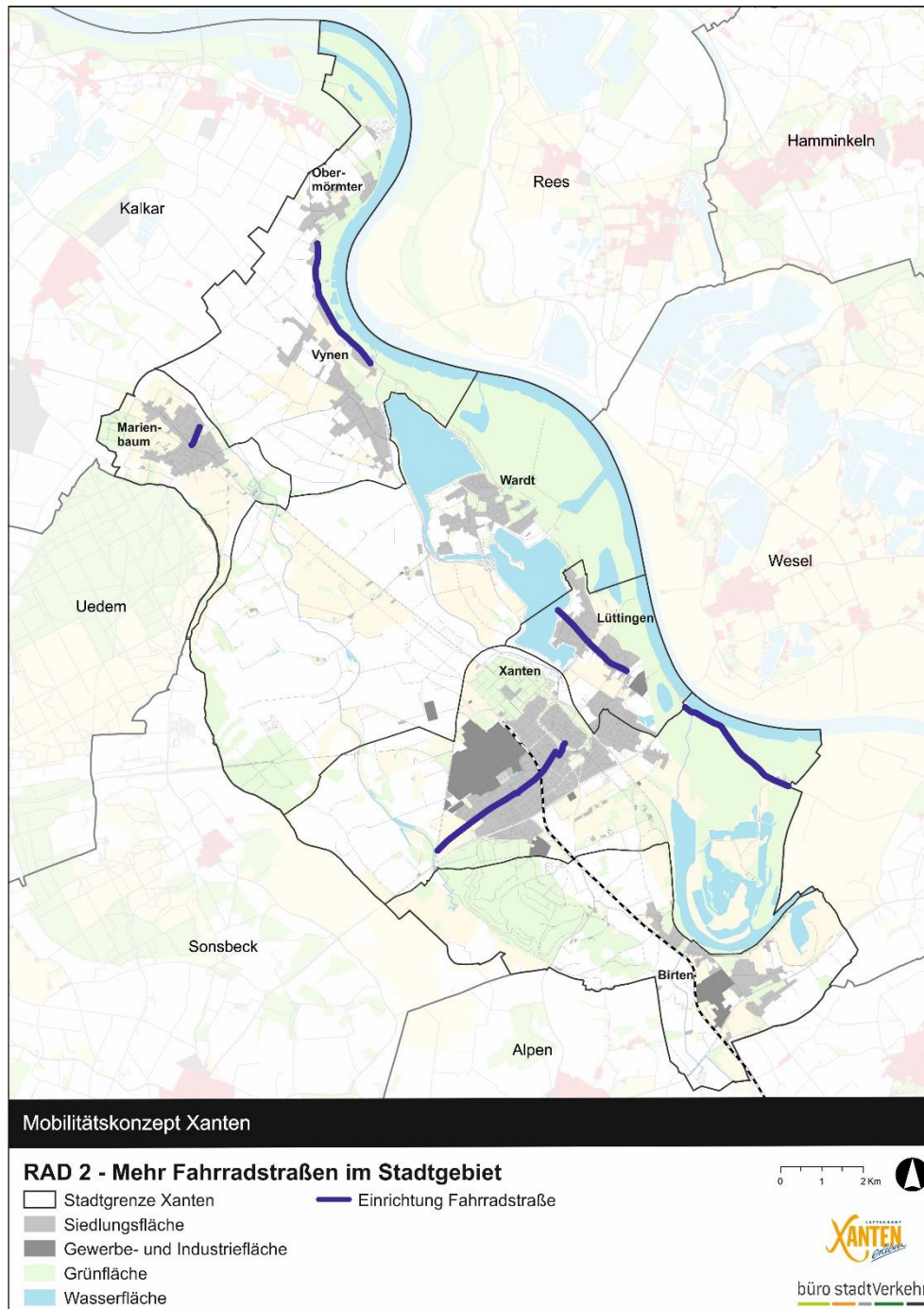


Abb. 6.-24 Maßnahme RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet

Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt
- Radverkehr gegenüber dem MIV Vorrang gewähren

Maßnahmenbündel

- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte
- RAD 5 – Radpremiumroute Xanten - Wesel

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung der Radverkehrsnutzung gegenüber MIV

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

RAD 3 – Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen

Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssicheren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung.

In Xanten gibt es bereits attraktive, sichere Radabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen am Bahnhof Xanten). An wichtigen Quell- und Zielorten im öffentlichen Raum (Einkaufszentren, Arbeitsplätze, Schulstandorte) fehlen jedoch teilweise diebstahlsichere und barrierefreie Radabstellanlagen. Komfortable und sichere Radabstellmöglichkeiten erhöhen die Nutzung und Attraktivität des Fahrrads, wenn hochwertige, teure Fahrräder (insb. E-Bikes, Pedelecs) am Zielort sicher abgestellt werden können. Darüber hinaus sind auch die Anforderungen an Stellplätze für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes zu berücksichtigen (bis zu 2,75 m Länge) und an den bedeutsamen Zielorten im Stadtgebiet zu integrieren.

Um es den Radfahrenden so einfach wie möglich zu machen, sollten die Radabstellanlagen unmittelbar an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen vorzufinden sein. Empfohlen werden vor allem Anlagen, die sowohl den Rahmen als auch das Vorder- und/ oder Hinterrad anschließen können. Für Lastenräder und Cargo Bikes sind entsprechend flache und lange Bügel erforderlich.

Als gutes Beispiel für konventionelle Fahrräder können Anlehnbügel herangezogen werden, die ein müheloses sicheres Abschließen des Fahrrads am Rahmen/ Rad ermöglichen. Pro Bügel können zwei Fahrräder abgestellt werden. Die zusätzliche Errichtung einer Überdachung ist an Bahnhöfen und Bushaltestellen sinnvoll, da hier die Fahrräder oftmals über einen längeren Zeitraum abgestellt werden (Zubringerverkehr zum ÖPNV).

Standorte für weitere sichere Radabstellanlagen in Form von (möglichst überdachten) Radabstellanlagen und Fahrradbügel für Lastenräder sowie Cargo Bikes sind:

- Marktplatz in Xanten
- APX, FZX
- Marktplatz Marienbaum
- Kirche Birten
- Schulstandorte

Ziel

- Schaffung von sicheren Radabstellanlagen (auch für Lastenräder/ Cargo Bikes)

Maßnahmenbündel

- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte
- RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet
- MULTI 1 – Ausbau zu Mobilstationen

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein - (Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR) vom 10.12.2008 i. d. F. vom 06.12.2018
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 4 – Mitgliedschaft in der AGFS

Mittel- bis langfristig ist es für die Stadt Xanten erstrebenswert sich als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) zu bewerben.

Dies setzt voraus, dass das Leitbild der AGFS mit in das Mobilitätskonzept aufgenommen und durch entsprechende Maßnahmen unterstützt wird. Hierfür sind entsprechende Arbeitsschritte zu erfüllen, die bereits für eine Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet sprechen und künftig sicherstellen. Diese umfassen die Erstellung eines umfangreichen schriftlichen Antrages, die Durchführung und Begleitung einer Bereisung der Kommission der AGFS in Xanten und die Teilnahme an fachlichen Gesprächen mit der Vertreterinnen und Vertretern der AGFS. Folgende Punkte sind für die Aufnahme relevant:

- Vorlage eines nahmobilitätsfreundlichen Gesamtkonzeptes
- Bevorzugung innovativer, effektiver und unkonventioneller Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen
- Priorisierung der Nahmobilität

Ziel

- Aufnahme in die AGFS-NRW

Maßnahmenbündel

- -

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Antragsstellung und Bereisung mit einer Kommission

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Auszeichnung als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune
- Exklusiver Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW
- Öffentlichkeitsarbeit: Zentral produzieren - lokal einsetzen
- Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität
- Kostenlose Teilnahme an den Seminaren des difu - Deutsches Institut für Urbanistik zum Thema Radverkehr (exkl. Reisekosten)
- Bindeglied zu wichtigen Akteuren
- Botschafterin und Beraterin des Landes

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- -



RAD 5 – Radpremiumroute Xanten - Wesel

Eine attraktive, schnelle, direkte und komfortable Radwegeverbindung für den Alltagsradverkehr soll zukünftig durch den Bau einer regionalen Radroute zwischen den Städten Xanten und Wesel angeboten werden. Die Route soll dabei gemäß dem RVR-Konzept über die Bislicher Insel führen. Zur Erhöhung der Attraktivität für Radfahrer und insbesondere Pendler ist der Ausbau der regionalen Radroute zu einer Radpremiumroute zu prüfen. Im Idealfall entspricht der Ausbaustandard dem eines Radschnellweges (=höchster Ausbau- und Qualitätsstandard). Nachfolgend sind die Voraussetzungen zur Errichtung einer hochwertigen Radwegeverbindung aufgeführt.

- Mindestlänge von 5 km
- Breite (von $\geq 3,0$ m Rad-Vorrang-Route) bis $\geq 4,0$ m Radschnellweg (Zweirichtungsweg)
- Grundsätzlich Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Bei geringem Fußverkehr außerorts auch gemeinsame Führung möglich
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (z.B. „Grüne Welle“ für Radfahrer, Vorfahrtsregelungen)
- Beleuchtung (insb. innerorts, außerorts empfehlenswert)
- Reinigung und Winterdienst sind regelmäßig durchzuführen
- Vermeidung von Querungen an Bundes- und Landesstraßen
- Fördermöglichkeiten durch den Bund:
 - Voraussetzung sind 10 km Länge
 - Belastungsprognose von 2.000 Radfahrern pro Tag
 - Bauliche Maßnahmen zur Trennung des Radverkehrs

Der bereits fertiggestellte Alleenradweg zwischen Marienbaum und Xanten stellt bereits eine gute Verbindung auf Xantener Stadtgebiet dar, der im Fortgang bis nach Wesel verlängert werden kann. Neben einem 4,00 m breiten Radweg ist innerorts zusätzlich ein 2,50 m breiter Gehweg erforderlich. Im Stadtgebiet von Xanten gibt es nur abseits der Hauptverkehrsstraßen wenige Bereiche, bei denen die erforderliche Breite von 6,50 m eingehalten werden können.

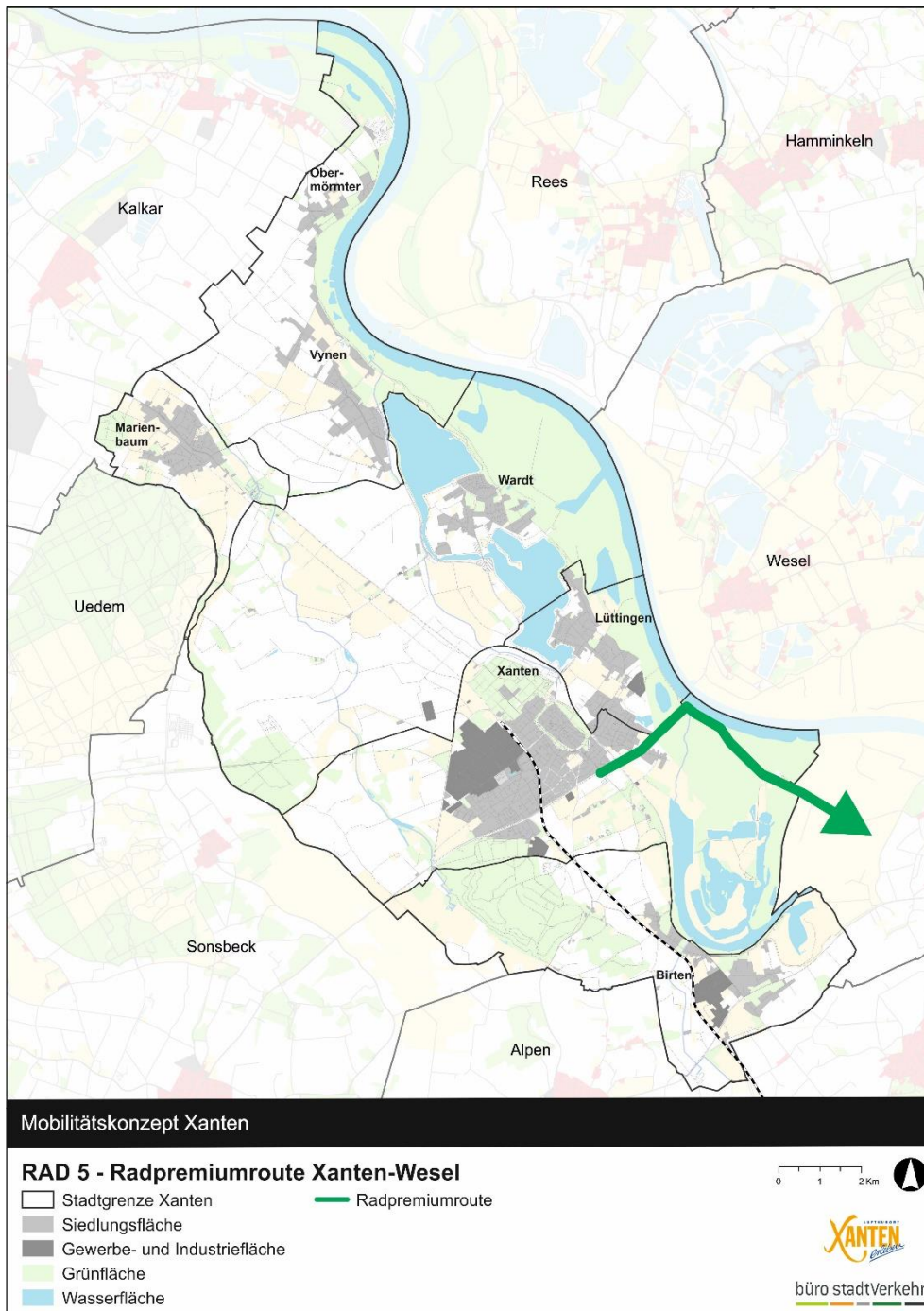


Abb. 6.-25 Maßnahme RAD 5 – Radpremiumroute Xanten – Wesel

Nachdem die Machbarkeitsstudie fertiggestellt worden ist, ist in einem nächsten Schritt ein Feinkonzept für den Routenverlauf zu erarbeiten. Eine mögliche Beleuchtung der Strecke sollte unter umwelt- und naturschutzrechtlichen Gegebenheiten geprüft werden.

Ziel

- Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält

Maßnahmenbündel

- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte
- RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Kreisstadt Wesel, Kreis Wesel, Land

Umsetzungsschritte

- Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

6.7 Maßnahmen Fußverkehr

Einleitung

Ähnlich zur Förderung des Radverkehrs ist auch ein jährlich feststehender Betrag für die Optimierung und den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur ratsam. Dieser kann unterhalb des Betrages zur Förderung des Radverkehrs liegen. Zu Beginn werden 5,00 Euro je Person empfohlen, der jährlich je nach Bedarf sukzessive erhöht werden kann.

Übersicht Maßnahmen Fußverkehr

FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern

FUSS 4 – Nahmobilitätsachse „Möllerweg“

FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege für alle Menschen. Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen, daher ist das Thema Barrierefreiheit ganzheitlich zu betrachten.

Durch den Abbau von Barrieren im Straßenraum wird die Sicherheit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger erhöht. Zudem wird die Anzahl der Wege erhöht, die zu Fuß zurückgelegt werden.

An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (visuelle Elemente), die zur Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen dienen.

Fußgänger sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Kfz-Verkehr darf auf Fußwegen nicht parken. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird.

In Xanten sollten in einem ersten Schritt die Hauptwege in die jeweiligen Stadtbezirke und dessen Zu- und Abwege priorisiert ausgebaut bzw. saniert werden, um eine barrierefreie, fußgängerfreundliche Infrastruktur in die Stadtbezirke zu garantieren.

In Xanten sind dies folgende Straßen:

- Oberflächensanierung Gereonsweg
- Oberflächensanierung Europaplatz Bahnhofstraße/ Poststraße
- Ausbau Gehweg Schwarzer Weg/ Landwehr (unter Berücksichtigung der Einrichtung einer möglichen Fahrradstraße Landwehr)
- Optimierung Beleuchtung Bahnhofstraße (Europaplatz bis Xanten Bf.)
- Optimierung Beleuchtung Parkeingang Mühlenberg
- Optimierung Beleuchtung Carl-Cuno-Straße
- Optimierung der nutzbaren Gehwegbreiten im historischen Ortskern durch Reduktion der Stellplätze (im Zusammenspiel mit der RV 2 – Anwohnerparken) und geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen

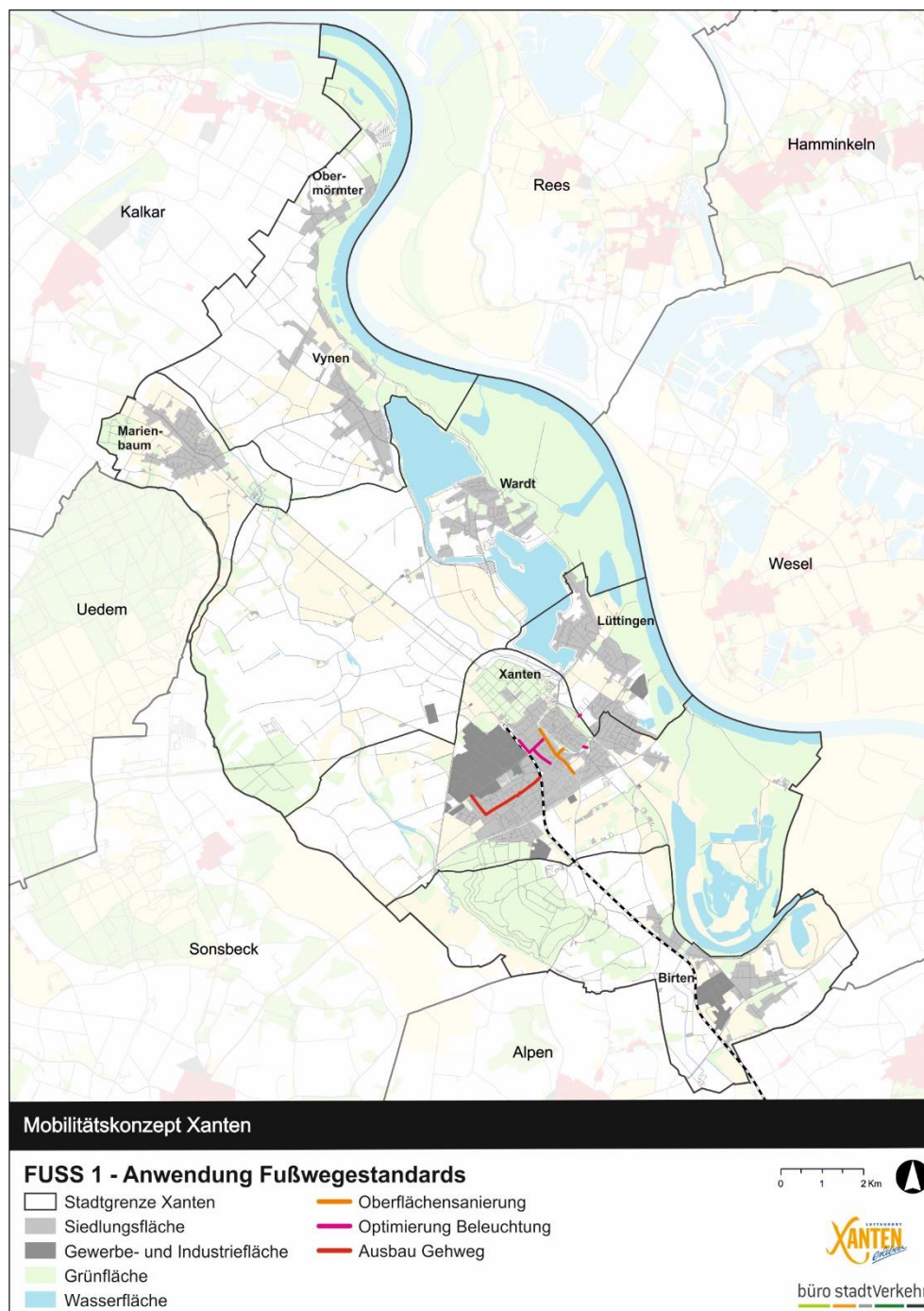


Abb. 6.-26 Maßnahme FUSS 1 – Anwendung Fußwegestandards

Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

Maßnahmenbündel

- RV 2 – Anwohnerparken
- FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
- FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern
- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte

Träger/Akteure/Beteiligte

- Land, Kreis Wesel, Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/ Elemente zu berücksichtigen. Hierzu gehören:
 - Bordsteinabsenkungen mit taktilen Belägen
 - Bei Längsverkehr taktile Beläge bei fehlenden räumlichen Kanten
 - weitestgehend Freihaltung bestehende Gehwege vom Kfz-Verkehr
 - Grundsätzlich ist bei Neubau/ Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

Querungsanlagen erleichtern Fußgängerinnen und Fußgängern die Querung der Fahrbahn. Hierbei gibt es verschiedene verkehrsrechtliche und bauliche Anlagen (z. B. Mittelinseln, LSA-Anlagen, Fußgängerüberwege). Querungsanlagen sind erforderlich, wenn ein erhöhtes Querungsvorkommen vorliegt und die Verkehrsstärke bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h mehr als 1.000 Kfz/ Spitzenstunde im Querschnitt ausmacht. Bei einer Geschwindigkeit von über 50 km/h reicht bereits eine Verkehrsstärke von 500 Kfz/h aus.

In Xanten sind Querungshilfen für zahlreiche Straßenabschnitte vorhanden. Diese bieten zumeist neben Fußgängerinnen und Fußgängern auch Radfahrenden eine sichere Querungsmöglichkeit. Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RAS 06 der FGSV zu prüfen.

Mittelinseln sind besonders hilfreich bei Straßenüberquerungen. Es kommen sowohl die Anlage einzelner Inseln als punktuelle Überquerungsanlagen als auch der linienhafte Einsatz in nicht so großen Abständen (max. 80 m) infrage. Die Breite sollte im Bereich der Querung möglichst 2,50 bis 3,00 m betragen.

Fußgängerüberwege kennzeichnen gemäß § 26 Absatz 1 der StVO einen geregelten Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger. Sie werden eingesetzt, wenn auf einer bedeutenden Fußwegeachse eine bequeme Querungsmöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden.

Insbesondere an Lichtsignalanlagen (LSA) sind die Schaltungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu überprüfen. An einigen LSA erfolgt eine Grünphase nur bei Betätigung der Signaltaste oder die Grünphasen sind deutlich zu kurz. Problematisch ist es dann, wenn Autofahrende bei Rechtsabbiegen nicht mehr mit Fußgängerinnen und Fußgängern

rechnen. Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Grünphase durchgängig ist.

Als Beispiele für LSA-Anpassungen können folgende Knotenpunkte mit Signalisierung genannt werden:

- Varusring (B 57)/ Lüttinger Straße
- Varusring (B 57)/ Am Rheintor
- Rheinberger Straße (B 57)/ Weseler Straße (L 460)

Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

Maßnahmenbündel

- FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards
- FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern
- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte

Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Wesel, Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- bei anstehenden Straßensanierungs-/umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Anpassung LSA betrifft Bund und Land (Straßen.NRW)

Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern



Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen besonders den motorisierten Verkehr verlangsamen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (insb. Nahmobilität) erhöhen.

Eine Maßnahme der Verkehrsberuhigung ist unter anderem die Umgestaltung von Straßenräumen. Hierbei können verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Shared Space) in Erwägung gezogen werden, die alle Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigten. Der Umbau erfolgt durch eine weiche Separation, bei dem der öffentliche Raum aufgewertet wird, Barrieren abgebaut werden und der Fuß- und Radverkehr gefördert werden. Für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist ein großes Aufkommen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit erhöhtem Querungsbedarf erforderlich. Daher kommen

besonders Hauptgeschäftsstraßen/ örtliche Geschäftsstraßen und Wohnstraßen als Straßenabschnitte für verkehrsberuhigte Abschnitte in Betracht.

In Xanten wurde bereits der Knotenpunkt Klever Straße/ Rheinstraße verkehrsberuhigt ähnlich eines Shared Space Bereiches umgebaut.

Aufgrund der kompakten Siedlungsstrukturen im historischen Stadtkern sind hier ähnliche Aufwertungen und Umgestaltungen empfohlen. Im Rahmen der Verkehrs- und Parkraumerhebung eignen sich folgende Straßen (-abschnitte) zur Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich:

- Klever Straße (Westwall/ Nordwall – Bahnhofstraße/ Kurfürstenstraße)
- Rheinstraße (Abschnitt Klever Straße – Brückstraße/ Kapitel)
- Bahnhofstraße (Abschnitt Klever Straße – Westwall)
- Fildersteg (Abschnitt Marsstraße – Westwall)
- Hochstraße – Mühlenberg – Südwall

Um die Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, sind punktuell Einschränkungen für den ruhenden Verkehr erforderlich. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen sollte abhängig von der jeweiligen örtlichen Situation im Rahmen eines Reallabors über einen mehrmonatigen Zeitraum erprobt werden. Zudem sind die Vorschläge mit dem Begrünungs- und Verkehrsberuhigungskonzept für den Stadtkern Xantens abzustimmen.³¹

Im Rahmen dessen können begleitende Verkehrszählungen die Umsetzungsphase begleiten. Die Durchführung eines Reallabors ermöglicht einen Feldversuch unter realen Bedingungen ohne größere baulichen Maßnahmen umsetzen zu müssen.

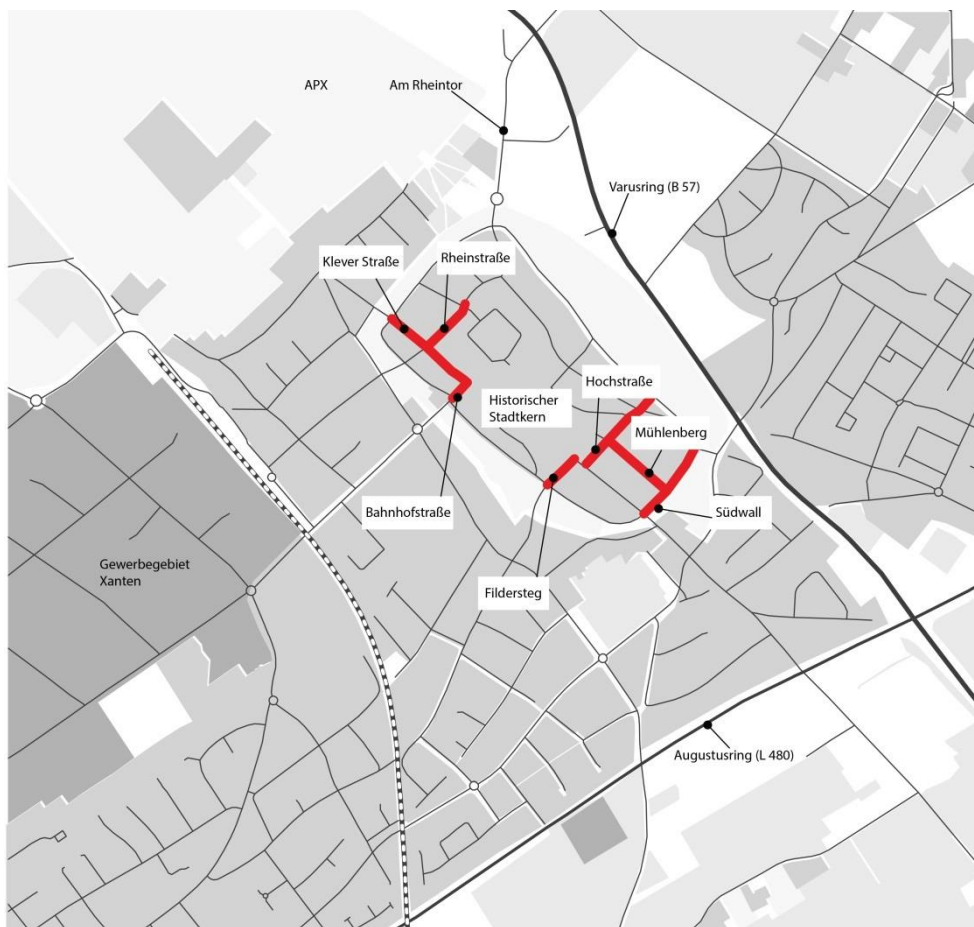


Abb. 6.-27 Maßnahme FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern

³¹ Stadt Xanten (2021): Begrünungs- und Verkehrsberuhigungskonzept der Innenstadt.

Ziel

- Verkehrsberuhigung von Straßenräumen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenbündel

- FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegstandards
- FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
- FUSS 4 – Nahmobilitätsachse „Mölleweg“

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, IHK

Umsetzungsschritte

- Eigenständige Verkehrsuntersuchung/ Reallabor
- Stellplatzbilanz
- Entwurfsplanung bezüglich Platzgestaltung
- Umbau

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils und Aufwertung der Stadtteilzentren

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Städtebauliche Förderung im Zuge von Stadtumbaumaßnahmen in NRW

FUSS 4 – Nahmobilitätsachse „Mölleweg“



Der Mölleweg wird nach Fertigstellung der Brücke über die Abgrabungsstätte zukünftig eine wichtige Nahmobilitätsachse zwischen der historischen Kernstadt, dem Wohngebiet „Lüttinger Feld“ und dem Stadtteil Lüttingen darstellen. Zwischen dem Stadtteil Lüttingen und der Kernstadt Xanten bestehen im Vergleich zu den anderen Stadtbezirken die meisten täglichen Fuß- und Radwegeverbindungen. Hier finden täglich etwa 380 Fußwege statt. Auch im Radverkehr bestehen die meisten Wegebeziehungen zwischen Lüttingen und Xanten mit rund 1.600 Wegen am Tag. Die Distanzen liegen zwischen 1,0 bis 3,0 km von Lüttingen bis zum Marktplatz im historischen Stadtkern.

An beiden Straßen werden Fußgänger und Radfahrer auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Im Wohngebiet von Lüttingen existieren keine eigenständigen Anlagen für Fußgänger und Radfahrer, so dass beide Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn geführt werden. Der Mölleweg wird nach der Fertigstellung des Brückenbauwerks und einer umfangreichen Sanierung der weiteren Teilstücke für Fußgänger und Radfahrer daher eine komfortable und sichere Route darstellen. Eine mögliche Nutzung des Möllewegs durch Kfz ist nicht zu empfehlen.



Abb. 6.-28 Maßnahme Nahmobilitätsachse „Mölleweg“

Des Weiteren sollten die Absperrpoller auf dem Mölleweg auf Höhe der Straße Am Dombogen bei einer Umgestaltung hin zu einer attraktiven Nahmobilitätsachse durch eine zeitgemäße Positionierung (z. B. ein mittiger Absperrpoller s. Abb. 6.-29)) umgebaut werden. Gerade bei einem erhöhten Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen stellen die Absperrpoller ein Sicherheitsrisiko dar. Zudem sind die Durchfahrtsbreiten mitunter für Fahrräder mit Anhänger, Lasten- oder Spezialräder zu schmal.

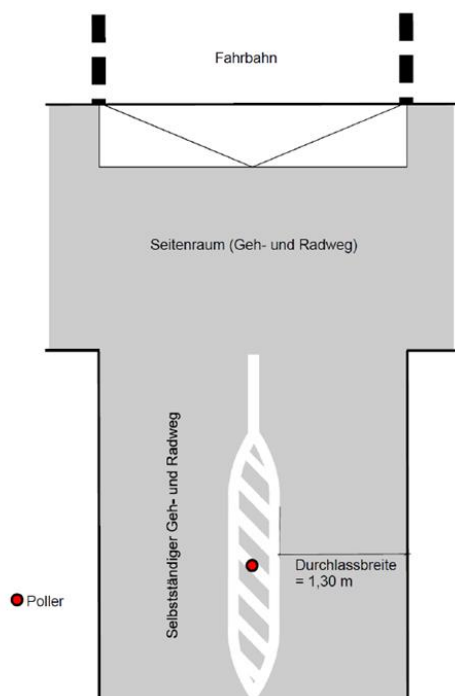


Abb. 6.-29 Absperrpoller mittig

Im süd-westlichen Verlauf ist die Querung der Straße Varusing (B 57) optimierungsbedürftig, da Radfahrer zunächst auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Überleitstelle wechseln, in dessen Fortlauf eine schmale Querungsinsel besteht. Der gemeinsame Geh- und Radweg auf Seiten des Kurparks ist ebenfalls zu schmal bemessen, so dass sich Fußgänger und Radfahrer auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg aufstellen müssen und andere Verkehrsteilnehmer behindern. Zusätzlich ist die Führung des Radfahrers in Richtung

Kurpark durch enge Kurven gekennzeichnet. Eine direkte, sichere und übersichtliche Querung des Varusrings (B 57) ist derzeit leider nicht möglich.

Ziel

- Schaffung einer sicheren, attraktiven Achse für Fußgänger und Radfahrer
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenbündel

- FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards
- FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
- FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern
- RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

- Bund, Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Errichtung Brückenbauwerk Ausgrabungsstätte
- Entwurfsplanung bezüglich Straßengestaltung Mölleweg
- Umbau

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Städtebauliche Förderung im Zuge von Stadtumbaumaßnahmen in NRW
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

6.8 Maßnahmen Multimodalität

Einleitung

Zu den Maßnahmen Multimodalität zählen zum einen Verknüpfungspunkte, sogenannte Mobilstationen, an denen verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einer Wegekette kombiniert werden können und zum anderen auch „weiche“ Maßnahmen, wie z. B. das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement.

Übersicht Maßnahmen Multimodalität

- MULTI 1 – Ausbau und Neubau von Mobilstationen
- MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- MULTI 3 – Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements
- MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen
- MULTI 5 – Einstellung einer Mobilitätsmanagerin/ eines Mobilitätsmanagers

MULTI 1 – Ausbau und Neubau von Mobilstationen

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzepts für die Errichtung von Mobilstationen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR sowie dem Mobilitätskonzept des Kreises Wesel wurden bereits Standorte für (potenzielle) Mobilstationen im Verbundraum identifiziert und genauer untersucht.

Vorschläge für die Ausstattungsmerkmale der potentiellen Standorte wurden bereits skizziert, die im Folgenden aufgelistet sind:

- Mobilstation Xanten Bahnhof: Stele und Wegweisung, (Bikesharing)
- Mobilstation Nibelungenplatz/ Archäologischer Park: überdachte B+R-Anlage, Dynamische Fahrgastinformation, Stele und Wegweisung, Uhr, (Bikesharing)

Aufgrund der zentralen Lage bietet sich eine weitere Mobilstation am zentral gelegenen Marktplatz an, sofern dies in diesem städtebaulich bedeutenden Bereich stadtverträglich in den öffentlichen Raum integriert werden kann. Sollte im Rahmen der Aufwertung der RB 31 ein zusätzlicher Haltepunkt in Birten entstehen, dann sollte auch hier die Integration einer Mobilstation berücksichtigt werden.

Folgende Ausstattungselemente werden an den potenziellen Standorten vorgeschlagen:

- Mobilstation Marktplatz: Stele und Wegweisung, Uhr, gesicherte B+R-Anlage (DeinRadschloss), Mülleimer, Sitzgelegenheiten, Tarifbedingungen, Umgebungsplan, Wetterschutz, Barrierefreiheit
- Mobilstation Hp. Birten: Stele und Wegweisung, Uhr, Umgebungsplan, barrierefreier Ausbau, gesicherte B+R-Anlage (DeinRadschloss), P+R-Anlage, Dynamische Fahrgastinformation, Mülleimer, Sitzgelegenheiten, Tarifbedingungen, Wetterschutz, Beleuchtung, Bikesharing
- Mobilstation Vynen Kreisverkehr: Neuerrichtung mit Stele und Wegweisung, (überdachte) Fahrradbügel, (Bikesharing)

Weitere potenzielle Standorte laut Mobilitätskonzept Kreis Wesel:

- Marienbaum Kirche
- Wardt Am Meerend
- Birten Haus Lau
- Unterbirten Lemken

Die potenziellen Standorte für Mobilstationen sind in der folgenden Abbildung 6.-30 dargestellt.

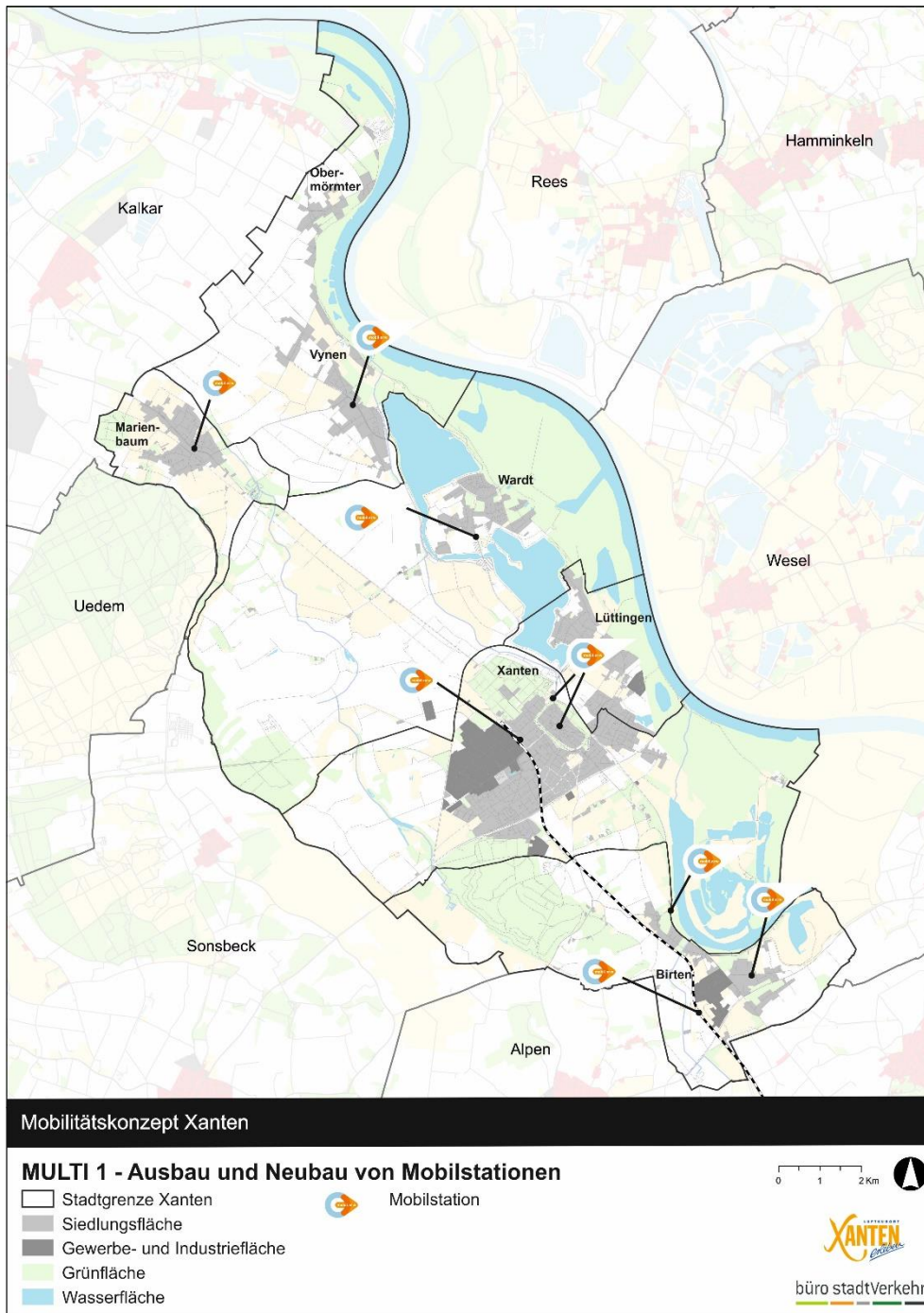


Abb. 6.-30 Maßnahme MULTI 1 – Ausbau und Neubau von Mobilstationen

Ziel

- Stärkung der multi-/ intermodalen Mobilität insb. an ÖPNV-Stationen
- Ausweitung des Mobilitätsangebotes
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden

Maßnahmenbündel

- ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz
- ÖPNV 2 – Fossilfreie Busse
- ÖPNV 3 – ÖPNV-Barrierefreiheit
- ÖPNV 4 – Aufwertung RB31
- ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien
- ÖPNV 6 – Einführung On-Demand-Verkehr
- ÖPNV 7 – Stadt Xanten als ÖPNV-Aufgabenträger
- RAD 4 – Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen
- RV 1 – Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, VRR, DB Netz, Kreis Wesel

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Ausführungsplanung für die geplanten Standorte gemäß VRR-Konzept
- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Investitionsförderung der Zweckverbände
- Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Föri-MM)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“

MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Unternehmensführung zur Verfügung gestellt bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Hierzu zählen:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung der betrieblichen Carsharingflotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

Ziel

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

Maßnahmenbündel

- MULTI 5 – Einstellung einer Mobilitätsmanagerin/ eines Mobilitätsmanagers

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, Wirtschaftsförderung Stadt Xanten, Unternehmen

Umsetzungsschritte

- Kontakt zu den Unternehmen aufbauen
- Umfrage zur Nutzung und Abschätzung des Mobilitätsverhaltens in den Unternehmen
- Informationsveranstaltung

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULTI 3 – Erweiterung des kommunalen Mobilitätsmanagements

Das kommunale Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Stadtverwaltung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Dies können folgende Angebote sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen (bei Ruhezeiten Fahrzeuge den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stellen)
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern

Ziel

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

Maßnahmenbündel

- MULTI 5 – Einstellung einer Mobilitätsmanagerin/ eines Mobilitätsmanagers

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Befragung der Mitarbeiterschaft
- Auswertung der Befragung
- Ableitung von Strategien
- Einrichtung einer zusätzlichen Stelle (Mobilitätsmanager der Stadt Xanten)

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen

Für die Schulen in der Stadt Xanten wird ein Konzept für ein schulisches Mobilitätsmanagement erarbeitet. Für das Schulzentrum befindet sich dieses bereits in Arbeit. Dieses kann folgende Bestandteile aufweisen:

- Bestandsaufnahme
- Erstellung einer Prioritätenliste
- Schaffung von verwaltungsinternen Strukturen
- Identifizierung einer Pilotschule
- Evaluation der Maßnahmen
- Einführung der „Walking Busse“

- Überprüfung und Einführung vereinzelter Elterntaxihaltstellen an den Grundschulen und weiterführenden Schulen mit steuernder Wirkung
- Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen
- Verkehrserziehung im Unterricht, Arbeitskreis Mobilität/ Schule, Verkehrsparcours
- Jährlicher Projekttag in den Schulen zum Thema Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung (Klimawandel) gemeinsam mit der Stadtverwaltung (z. B. während der europäischen Mobilitätswoche)

Ziel ist, die „Elterntaxihaltstellen“ einige Meter vor den Schulen zu errichten und somit das erhöhte Verkehrsaufkommen vor den Schulen sicherer zu gestalten.

An den folgenden Punkten soll die Einrichtung von Elterntaxihaltstellen geprüft werden:

- Hagelkreuzschule Lüttingen
- St. Viktor-Grundschule Xanten-Mitte
- Willi-Fährmann Gesamtschule

Ziel

- Frühe verkehrliche Erziehung
- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern und Jugendlichen, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw an den Schulen

Maßnahmenbündel

- MULTI 5 – Einstellung einer Mobilitätsmanagerin/ eines Mobilitätsmanagers

Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten, ADAC
- Schulleitung Grundschule Lüttingen, St. Viktor-Grundschule und Gesamtschule

Umsetzungsschritte

- Weiterentwicklung der bisherigen Planungen der Stadt Xanten

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung der Hol- und Bringverkehre
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Schülerinnen und Schülern
- Verfestigung von umweltfreundlichen Verhaltensmustern

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

MULTI 5 – Einstellung einer Mobilitätsmanagerin/ eines Mobilitätsmanagers

Damit nicht nur die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Xanten, sondern auch zukünftig die Themen Verkehr und Mobilität in der Stadtverwaltung dauerhaft bearbeitet und voran getrieben werden können, ist die Schaffung einer entsprechenden Stelle in der Verwaltung zu empfehlen. Die Mobilitätsmanagerin oder der Mobilitätsmanager fungiert als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik sowie Öffentlichkeit in allen verkehrlichen Belangen. Die Expertise im Bereich Verkehr und Mobilität wird hier gebündelt. Folgende Aufgabengebiete können durch die neue Stelle abgedeckt werden:

- Umsetzung und Weiterentwicklung von Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität
- Ansprechperson und Experte für kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement
- Ausschreibung und Begleitung von Untersuchungen und Planungen durch externe Dienstleister
- Fördermittelakquise und Netzwerkarbeit
- Stellungnahme und Sachstände in politischen Gremien
- Beantwortung von Fragen aus der Öffentlichkeit

Ziel

- Dauerhafte Besetzung und Bearbeitung der Themenfelder Verkehr und Mobilität
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept
- Fördermittelakquise

Maßnahmenbündel

- MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- MULTI 3 – Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements
- MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen
- Prinzipiell alle Maßnahmenvorschläge aus dem Ganzheitlichen Mobilitätskonzept für die Stadt Xanten, da für dessen Umsetzung personelle Unterstützung erforderlich ist

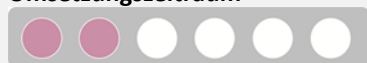
Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Xanten

Umsetzungsschritte

- Politische Mehrheit zur Schaffung einer neuen Stelle Mobilitätsmanagerin/ Mobilitätsmanager
- Bereitstellung der Haushaltsmittel

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Optimierung der Arbeitsverteilung in der Verwaltung

Klimaschutz



Kostenschätzung



Förderprogramm

- Projektbezogene Sachausgaben (z.B. Förderung von Aufträgen an Dritte, unmittelbare Sachausgaben) förderfähig über die Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

7 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 6 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt „Maßnahmenbündel“ Abhängigkeiten und Synergieeffekte zu anderen Maßnahmen auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen. Über allem steht jedoch zunächst die Schaffung und Besetzung einer Mobilitätsmanagerin oder eines -managers bei der Stadt Xanten. Diese Person koordiniert und organisiert die Bearbeitung sowie Umsetzung der zahlreichen Vorschläge und bildet die Schnittstelle zwischen der Politik und der Verwaltung.

Zur strukturierten und vor allem effektiven Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist nachfolgend ein Stufenkonzept aufgeführt (s. Abb. 7.1). Die Maßnahmen sind verkehrsmittelspezifisch geordnet:

- MIV, LKW, RV
- ÖPNV
- RAD
- FUSS
- MULTI

Dabei sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten. Dieses Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

Der begleitende Zeitstrahl gibt eine realistische Einordnung des zu erwartenden Zeitfenster bis zur endgültigen Umsetzung bzw. Inkrafttreten der Maßnahme ab. Die Umsetzungsstufen gliedern sich in:

- kurzfristig (≤ 5 Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig (≥ 10 Jahre)

Die Maßnahmen MIV 3 – Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur und RAD 1 – „Systemplanung“ Radverkehr Ausbau Radverkehrsanlagen und Netzlückenbeseitigung sind in dem Stufenplan nicht enthalten. Ersteres befindet sich derzeit bereits in der Erarbeitung (seit 2022) und Letzteres umfasst eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen, die allesamt unterschiedlichen Realisierungszeiträumen obliegen. Die Maßnahmenvorschläge MIV, LKW und RV sind rein aus optischen Gründen in verschieden abgestuften Rottönen abgebildet.

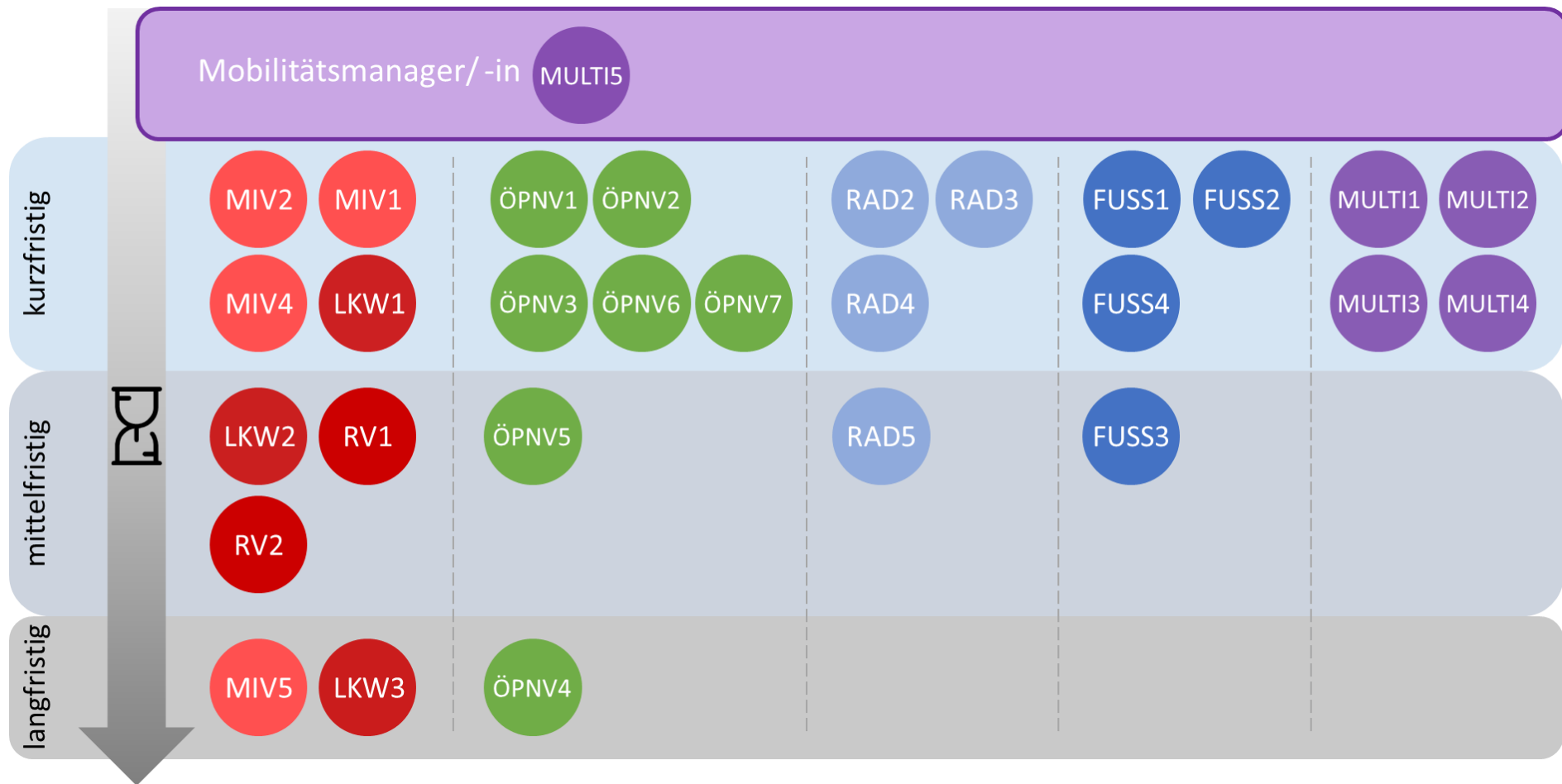


Abb. 7.1 Stufenkonzept

8 Energie- und CO₂-Bilanz

Verkehr gehört seit vielen Jahren zu den wesentlichen – in der Vergangenheit zudem überproportional wachsenden – städtischen und regionalen Kohlendioxid-Quellen.

Zur Ermittlung der CO₂-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet, das heißt, es wird nur der Verkehr betrachtet, der von der Bevölkerung in Xanten erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Die Aufnahme des Einpendlerverkehrs erfolgt auf der Basis der verfügbaren Pendlerdaten. Dies gilt auch für den in Xanten erzeugten Güterverkehr auf der Straße.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO₂-Aufkommens wurden dabei folgende Berechnungsgrundlagen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) gewählt:³²

- unterschiedliche Reiseweiten je nach Verkehrsmittel (pro Weg in km)
- 300 Tage Hochrechnung auf ein Jahr
- CO₂-Werte pro km (Werte des BMU für den Personenverkehr):
- 152 g pro km 2020 und 95 g pro km ab 2035 für den MIV
111 g pro km 2020 für den Linienbus (Nahverkehr)
85 g pro km 2020 für die Eisenbahn (Nahverkehr)
45 g pro km ab 2035 für den ÖPNV gesamt

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.21 (11/2021)

Bezugsjahr 2019	Verkehrsmittel	g / Pkm	Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵	Auslastung
Bezugsjahr 2019	Pkw	g / Pkm	154	1,00	0,15	0,42	0,006	1,4 Pers./Pkw
	Flugzeug, Inland		214 ²	0,29	0,10	0,98	0,011	70 %
	Eisenbahn, Fernverkehr		29 ³	0,02	0,00	0,04	0,001	56 %
	Linienbus, Fernverkehr		29	0,01	0,01	0,05	0,001	54 %
	sonstige Reisebusse ⁶		36	0,05	0,01	0,13	0,003	55 %
	Eisenbahn, Nahverkehr		54	0,04	0,01	0,17	0,004	28 %
	Linienbus, Nahverkehr		83	0,06	0,03	0,30	0,005	18 %
	Straßen-, Stadt- und U-Bahn		55	0,03	0,00	0,05	0,002	19 %
Bezugsjahr 2020	Verkehrsmittel	g / Pkm	Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵	Auslastung
Bezugsjahr 2020	Pkw	g / Pkm	152	0,94	0,15	0,38	0,006	1,4 Pers./Pkw
	Flugzeug, Inland		284 ²	0,43	0,14	1,24	0,015	53 %
	Eisenbahn, Fernverkehr		50 ³	0,03	0,00	0,06	0,002	31 %
	Linienbus, Fernverkehr		27	0,01	0,01	0,04	0,001	57 %
	sonstige Reisebusse ⁶		36	0,04	0,01	0,13	0,003	56 %
	Eisenbahn, Nahverkehr		85	0,06	0,02	0,29	0,006	17 %
	Linienbus, Nahverkehr		111	0,07	0,04	0,36	0,006	13 %
	Straßen-, Stadt- und U-Bahn		75	0,04	0,00	0,07	0,003	13 %

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² inkl. Nicht-CO₂-Effekte

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombeizügen basieren (siehe z. B. den „Umweltmobilitätscheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Methan

⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

⁶ Gruppen- und Tagesfahrten, Rundreisen etc.

[Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe IBA-Broschüre „Umweltfreundlich mobil!“](#)

Abb. 8.1 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2020 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.21 (11/2021))

Für den ÖPNV ergibt sich ein gemittelter Wert von 98 g pro km 2020.

CO₂-Werte pro km (Werte vom BMU) für den Güterverkehr:

- 111 g pro tkm für den Lkw-Verkehr für 2020
bei 5 t pro Fahrt im Durchschnitt = 555 g pro Lkwkm
- 90 g pro tkm für den Lkw-Verkehr ab 2035
bei 5 t pro Fahrt im Durchschnitt = 450 g pro Lkwkm

³² Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) (2022): Themen. Verkehr. Lärm. Emissionsdaten.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.23 (05/2022)

Bezugsjahr 2019	Verkehrsmittel	g / tkm	Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵
	Lkw ²		113	0,087	0,037	0,248	0,006
Güterbahn ³	17	0,011	0,002	0,027	0,001		
Binnenschiff	30	0,074	0,028	0,388	0,008		

Bezugsjahr 2020	Verkehrsmittel	g / tkm	Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵
	Lkw ²		111	0,077	0,036	0,232	0,005
Güterbahn ³	16	0,010	0,002	0,025	0,001		
Binnenschiff	31	0,076	0,029	0,403	0,008		

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Diesel, Flüssig- und Erdgas

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren, weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Methan

⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre "Umweltfreundlich mobil!"

Abb. 8.2 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2020 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.23 (05/2022))

Das CO₂-Emissionsvolumen des Istzustandes 2020, der Nullprognose 2035 und des Maßnahmenkonzeptes ist in Abbildung 8-3 gegenübergestellt. Die Summe der CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs, des ÖPNV und des Lkw-Verkehrs beträgt im Istzustand 2020 ca. 35.000 t pro Jahr. Der ÖPNV nimmt mit 3 % den kleinsten Anteil ein, der Lkw-Verkehr ist für ca. 32 % der Emissionen verantwortlich und der Pkw-Verkehr für 65 %.

In der Nullprognose 2035 ergibt sich bereits eine Reduktion um 21 % auf 27.500 t CO₂ pro Jahr. Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ergibt eine zusätzliche Reduzierung des Emissionsvolumens um ca. 1.500 t auf insgesamt 25.800 t (-25,7 %) CO₂ pro Jahr.

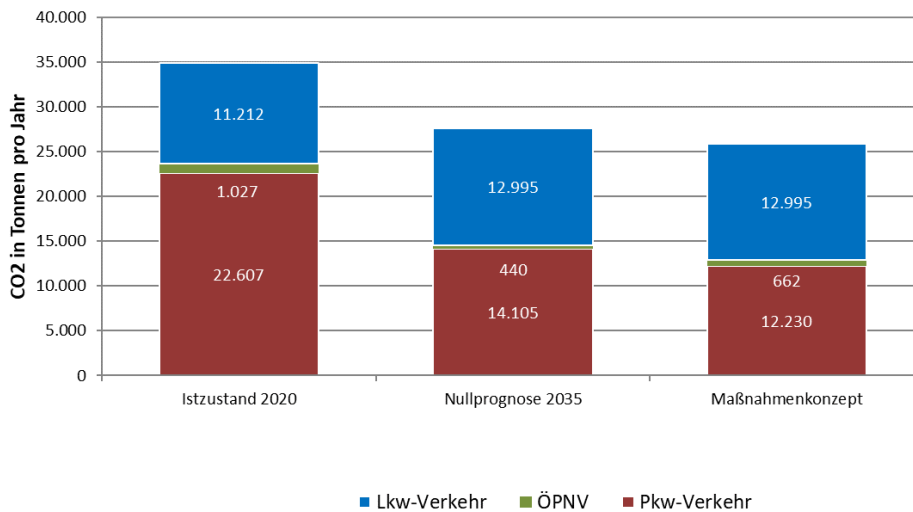


Abb. 8.3 CO₂-Ausstoß der Xantener Bevölkerung pro Tonnen im Jahr 2020 und 2035

9 Controlling und Verstetigung

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren gefragt und einzubinden. Dies gilt vor allem bei Modifikationen im Straßenverkehr, bei dem der Kreis Wesel sowie das Land NRW und ggf. auch der Bund mit einbezogen werden müssen. Gleiches trifft auch auf Maßnahmen im ÖPNV zu, bei dem die Stadt Xanten auf den Kreis und die kreisangehörigen Kommunen angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie bspw. Optimierungen im SPNV, sind als interkommunale Projekte zu verstehen, in dem die Interessen zahlreicher Kommunen berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Daher ist es ratsam, den gemeinsamen Austausch und Dialog, welcher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes geführt worden ist, beizubehalten und im regelmäßigen Turnus (z. B. einmal im Quartal) abzuhalten.

Für die sukzessive Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes ist es unabdingbar finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. Ein jährlich feststehender Etat zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet darüber hinaus eine verlässliche Planungssicherheit, wodurch verschiedene Fördertöpfe zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen „angezapft“ werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt Xanten lassen sich somit zukünftig große und vor allem kostspielige Infrastrukturprojekte anschieben („Hebelwirkung“). Es wird empfohlen zunächst etwa 5,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 110.000 Euro/a) und rund 10,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 220.000 Euro/a) im Jahreshaushalt der Stadt bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Ein hilfreiches Controlling-Element stellt eine Mobilitätserhebung dar, welche bereits im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2020 durchgeführt worden ist. Hier wird der Modal-Split ermittelt, der für nachfolgende Erhebungen als Referenzwert zur Überprüfung des Modal-Split-Ziels verwendet werden kann. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS-NRW) halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

10 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Kommunikationsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Modifikationen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Xanten ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungiert. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

Beispiele für Kampagnen oder Wettbewerbe sind Maßnahmen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, die sich vordergründig auf die Förderung des Radverkehrs stützen. An der letztgenannten Kampagne nimmt die Stadt Xanten bereits erfolgreich teil. Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem Parkplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Ferner kann die Stadt Xanten Aktionstage mit dem Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, kann Teilnehmenden die Scheu vor dem Verkehrsmittel nehmen und zum Nachdenken ihres Verkehrsverhaltens anregen und dazu motivieren häufiger auf das Auto zu verzichten. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche) im historischen Stadtkern Xantens angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittelnutzer im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Bsp. aus Bergisch-Gladbach) helfen, dass mehr Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen und auf das Bringen und Holen mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmer beinhalten. Es können auch Schulungen mit E-Bikes/ Pedelecs angeboten werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen.

11 Ausblick

Das Ganzheitliche Mobilitätskonzept bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden Jahre in Xanten. Im Zuge der Verkehrswende gilt es die „Weichen“ rechtzeitig in Richtung umweltverträglichen Verkehr zu stellen, um die CO₂-Emissionen sukzessive zu senken bei gleichzeitiger Wahrung der Mobilität und der damit einhergehenden gesellschaftlichen Teilhabe der Xantener Bevölkerung.

Das vorliegende Konzept dient als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs –und Mobilitätssituation, auf Grundlage dessen Modifizierungen und Optimierungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie Innovationen angestoßen werden. Die kommenden Schritte zielen auf eine Prüfung, politische Abwägung und schrittweise Umsetzung der Maßnahmen ab, die singulär und im Verbund mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ihr Potenzial hinsichtlich einer Verlagerung der motorisierten Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es stets alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen, im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können. Einige Ideen reichen dabei weit in die Zukunft und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen (Visionen). Andere wiederum sind kurz- bis mittelfristig realisierbar.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes innerhalb der Stadtverwaltung geschaffen werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine bedeutsame und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung Xantens zu verzahnen ist.

Quellenverzeichnis

BVS Rödel & Pachan (2012): Fortschreibung Nahverkehrsplan 2012 des Kreises Wesel. Kamp-Lintfort.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) (2022): Themen. Verkehr. Lärm. Emissionsdaten. https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_g%C3%BCterverkehr_tabelle (aufgerufen am 09.05.2022).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin, Januar 2022.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf (abgerufen am 08.02.2021).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2010): Empfehlungen für Rad-verkehrsanlagen. Köln.

KPB Wesel (2021): Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik 2020.

Landesdatenbank IT.NRW (2021): Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2018 bis 2040. file:///C:/Users/User25/Downloads/184_19_0.pdf (abgerufen am 30.04.2021).

Landesbetrieb IT.NRW (2021): Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen. <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05170052.pdf> (abgerufen am 30.04.2021).

Niederrheinische IHK u. Stadt Xanten (2019): Standortexposé Xanten. Luftkurort am Niederrhein. [https://www.xanten.de/c12570f8004e8139/files/standortexpose_xanten.pdf/\\$file/standortexpose_xanten.pdf?openelement](https://www.xanten.de/c12570f8004e8139/files/standortexpose_xanten.pdf/$file/standortexpose_xanten.pdf?openelement) (aufgerufen am 30.04.2021).

Schulten Stadt- und Raumentwicklung (2017): Handlungskonzept Wohnen Xanten. Dortmund, November 2017.

Stadt Xanten (2021): Begrünungs- und Verkehrsberuhigungskonzept der Innenstadt. Xanten, November 2021.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (2021): Tarifgebiete, Regionen & Preisstufen. <https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/tarifgebiete-regionen-preisstufen/> (abgerufen am 30.04.2021).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.-1	Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Xanten	4
Abb. 1.-2	Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Xanten	8
Abb. 1.-3	Verteilung der Nennungen nach Stadtbezirken INKA Online-Beteiligung Xanten	9
Abb. 1.-4	Planungstouren Xanten: Rheinstraße (links) und Sonsbecker Straße (rechts) (eigene Aufnahmen)	10
Abb. 1.-5	Abschlussveranstaltung Mensa Stiftsgymnasium Stadt Xanten (eigene Aufnahme)	11
Abb. 2.-1	Siedlungsstruktur Stadt Xanten	13
Abb. 2.-2	Bevölkerungsentwicklung Stadt Xanten bis 2035	14
Abb. 2.-3	Bedeutende Gewerbe- und Industriestandorte Stadt Xanten	15
Abb. 2.-4	Ein- und Auspendler Stadt Xanten 2019	16
Abb. 2.-5	Schulstandorte Stadt Xanten	17
Abb. 2.-6	Publikumswirksame Einrichtungen Stadt Xanten	18
Abb. 2.-7	Klassifiziertes Straßennetz Stadt Xanten	20
Abb. 2.-8	Öffentliche Ladesäulen Stadt Xanten	21
Abb. 2.-9	Durchfahrtsverbote für den Wirtschaftsverkehr in Xanten	22
Abb. 2.-10	Unfallhäufungsschwerpunkte in der Stadt Xanten	23
Abb. 2.-11	Anzahl Parkstände im Erhebungsgebiet Stadt Xanten	26
Abb. 2.-12	Parkräume Erhebungsgebiet Stadt Xanten	27
Abb. 2.-13	Parkraumbewirtschaftung Erhebungsgebiet Stadt Xanten	29
Abb. 2.-14	Auslastungsgrad Parkraumerhebung Stadt Xanten	30
Abb. 2.-15	Auslastungsgrad am Samstag, den 21.12.2019, um 17:00 Uhr Stadt Xanten ..	31
Abb. 2.-16	Gesamtbelegung am Samstag, den 21.12.2019, Stadt Xanten	32
Abb. 2.-17	Auslastungsgrad am Donnerstag, den 06.08.2020, um 11:00 Uhr Stadt Xanten	33
Abb. 2.-18	Gesamtbelegung am Donnerstag, den 06.08.2020, Stadt Xanten	34
Abb. 2.-19	Auslastungsgrad am Sonntag, den 09.08.2020, um 15:00 Uhr Stadt Xanten ..	35
Abb. 2.-20	Gesamtbelegung am Sonntag, den 09.08.2020, Stadt Xanten	36
Abb. 2.-21	Entfernungsradien zu Fuß in Minuten Parkplätze Stadt Xanten	38
Abb. 2.-22	Nutzung vorhandener Parkplatzreserven Stadt Xanten	39
Abb. 2.-23	Parkplätze mit Anwohnerparken Stadt Xanten	41
Abb. 2.-24	Reduzierung der Parkstände Bahnhofstraße Stadt Xanten	42
Abb. 2.-25	VRR-Verbundraum (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR)	43
Abb. 2.-26	ÖPNV-Tagnetz Stadt Xanten (Stand Juni 2021)	44
Abb. 2.-27	ÖPNV-Liniennetz Stadt Xanten	45
Abb. 2.-28	Erschließungsqualität Stadt Xanten	47
Abb. 2.-29	Fußwegenetz Stadt Xanten	51
Abb. 2.-30	Freizeitradwegenetz Stadt Xanten	52
Abb. 2.-31	Luftliniennetz Radverkehr Stadt Xanten	54
Abb. 2.-32	Netzkategorisierung Radverkehr Stadt Xanten	56
Abb. 2.-33	SWOT-Analyse Verkehrsinfrastrukturen und -angebote	59
Abb. 3.-1	Zählstellen Verkehrserhebung Stadt Xanten	61
Abb. 3.-2	DTV-Werte Knotenpunkte und Querschnitte 2020 Stadt Xanten	62
Abb. 3.-3	Verkehrszellen des Verkehrsmodells Stadt Xanten	64

Abb. 3.-4	Struktur des Verkehrsmodells Stadt Xanten	65
Abb. 3.-5	Besucherzahlen 2019 Stadt Xanten.....	65
Abb. 3.-6	Abgleich Straßenverkehrszählung (SVZ 2015) und Zählung 2020 Stadt Xanten.....	67
Abb. 3.-7	Abgleich Zählung 2020 und Verkehrsmodell Stadt Xanten	68
Abb. 3.-8	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) an einem erhöhten Werktag Stadt Xanten (Gesamtstadt).....	69
Abb. 3.-9	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) an einem erhöhten Werktag Stadt Xanten (Stadtbezirk Xanten).....	70
Abb. 3.-10	Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Stadt Xanten – Anteil Durchgangsverkehr..	70
Abb. 3.-11	Einwohner- / Erwerbstätige-/ Beschäftigten-/ Besucherentwicklungen Stadt Xanten 2035	71
Abb. 3.-11	Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Xanten (Gesamtstadt)	72
Abb. 3.-12	Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Xanten (Stadtbezirk Xanten) ...	73
Abb. 3.-13	Kfz-Verkehr Differenzkarte Istzustand (2020) zur Nullprognose (2035) Stadt Xanten (Stadtbezirk Xanten)	73
Abb. 3.-14	Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Xanten.....	75
Abb. 4.-1	Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2020 in der Stadt Xanten	76
Abb. 4.-2	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk	78
Abb. 4.-3	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit.....	78
Abb. 4.-4	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	79
Abb. 4.-5	Führerscheinbesitz nach Stadtbezirk.....	79
Abb. 4.-6	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	80
Abb. 4.-7	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad.....	80
Abb. 4.-8	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad, Pedelec/E-Bike.....	81
Abb. 4.-9	Modal-Split Gesamtstadt Xanten und Stadtbezirke	81
Abb. 4.-10	Modal Split im Städtevergleich	82
Abb. 4.-11	Modal Split nach Wegelänge	83
Abb. 4.-12	Modal Split nach Fahrtzweck	83
Abb. 4.-13	Modal Split nach Verkehrsverflechtung	84
Abb. 4.-14	Wegeaufkommen nach Altersklasse in Xanten	84
Abb. 4.-15	Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel	85
Abb. 4.-16	Wegelängenverteilung nach Wegezweck	86
Abb. 4.-17	Wegelängenverteilung nach Stadtbezirk	86
Abb. 4.-18	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr	87
Abb. 4.-19	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV	88
Abb. 4.-20	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV	89
Abb. 4.-21	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr	90
Abb. 4.-22	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Fußverkehr	91
Abb. 4.-23	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus	92
Abb. 4.-24	Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag	93
Abb. 4.-25	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtbezirk während der Corona- Pandemie, hochgerechnet	93
Abb. 5.-1	Ergebnisse Live-Abstimmung „mobiGator“ zur Leitbildentwicklung	95
Abb. 5.-2	Verlagerungspotenzial im Binnen-/ Auspendler- und Einpendlerverkehr Stadt Xanten 2035	99

Abb. 5.-3	Modal-Split 2020 und Ziel-Modal-Split 2035 Stadt Xanten	100
Abb. 6.-1	Maßnahme MIV 1 – Verkehrsberuhigung Stadtkern Differenzkarte Nullprognose 2035 (Stadtbezirk Xanten)	103
Abb. 6.-2	Maßnahme MIV 4 Diagonalsperre inklusive Prinzipskizze einer Diagonalsperre	107
Abb. 6.-3	Maßnahme MIV 4 – Diagonalsperre Differenzkarte Nullprognose 2035 (Stadtbezirk Xanten).....	108
Abb. 6.-4	Maßnahme (Vision) MIV 5 – Trog B 57.....	110
Abb. 6.-5	Maßnahme MIV 5 – Trog B 57 plus Diagonalsperre.....	111
Abb. 6.-6	Maßnahme LKW 1 Lkw-Durchfahrtsverbot.....	113
Abb. 6.-7	Beispiel Polleranlage Stadt Hilden (Eigene Aufnahme)	114
Abb. 6.-8	Nutzung vorhandener Parkplatzreserven und Anbindung Busshuttle SL 43..	118
Abb. 6.-9	Anwohner-Quartiersparkplätze im historischen Stadtkern	121
Abb. 6.-10	Maßnahme ÖPNV 1 – Anpassung Regionalbusnetz	123
Abb. 6.-11	Maßnahme ÖPNV 4 – Aufwertung RB 31.....	127
Abb. 6.-12	Maßnahme ÖPNV 5 – Anpassung Stadtbuslinien.....	129
Abb. 6.-13	Beschilderung Radwege gemäß StVO	134
Abb. 6.-14	Einrichtungsradschwergewicht (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	135
Abb. 6.-15	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1) ..	135
Abb. 6.-16	Schutzstreifen (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	135
Abb. 6.-17	Radfahrstreifen (gemäß ERA 2010, 2.2.1)	136
Abb. 6.-18	Maßnahme RAD 1 – Systemplanung Radverkehr (Radverkehrsanlagen)	137
Abb. 6.-19	Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 3.4)	138
Abb. 6.-20	Querungshilfe (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 9.4)	138
Abb. 6.-21	Aufstellfläche Radverkehr (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 4.4) ..	139
Abb. 6.-22	Maßnahme RAD 1 – Systemplanung Radverkehr (Knotenpunkte)	140
Abb. 6.-23	Zeichen 244.1 und 244.2 StVO	141
Abb. 6.-24	Maßnahme RAD 2 – Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet.....	143
Abb. 6.-25	Maßnahme RAD 5 – Radpremiumroute Xanten – Wesel.....	148
Abb. 6.-26	Maßnahme FUSS 1 – Anwendung Fußwegestandards.....	151
Abb. 6.-27	Maßnahme FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern.....	154
Abb. 6.-28	Maßnahme Nahmobilitätsachse „Mölleweg“	156
Abb. 6.-29	Absperrpoller mittig	156
Abb. 6.-30	Maßnahme MULTI 1 – Ausbau und Neubau von Mobilstationen	159
Abb. 7.1	Stufenkonzept	166
Abb. 8.1	Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2020 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMODO 6.21 (11/2021))	167
Abb. 8.2	Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland 2020 (Quelle: Umweltbundesamt, TREMODO 6.23 (05/2022))	168
Abb. 8.3	CO ₂ -Ausstoß der Xantener Bevölkerung pro Tonnen im Jahr 2020 und 2035.....	168

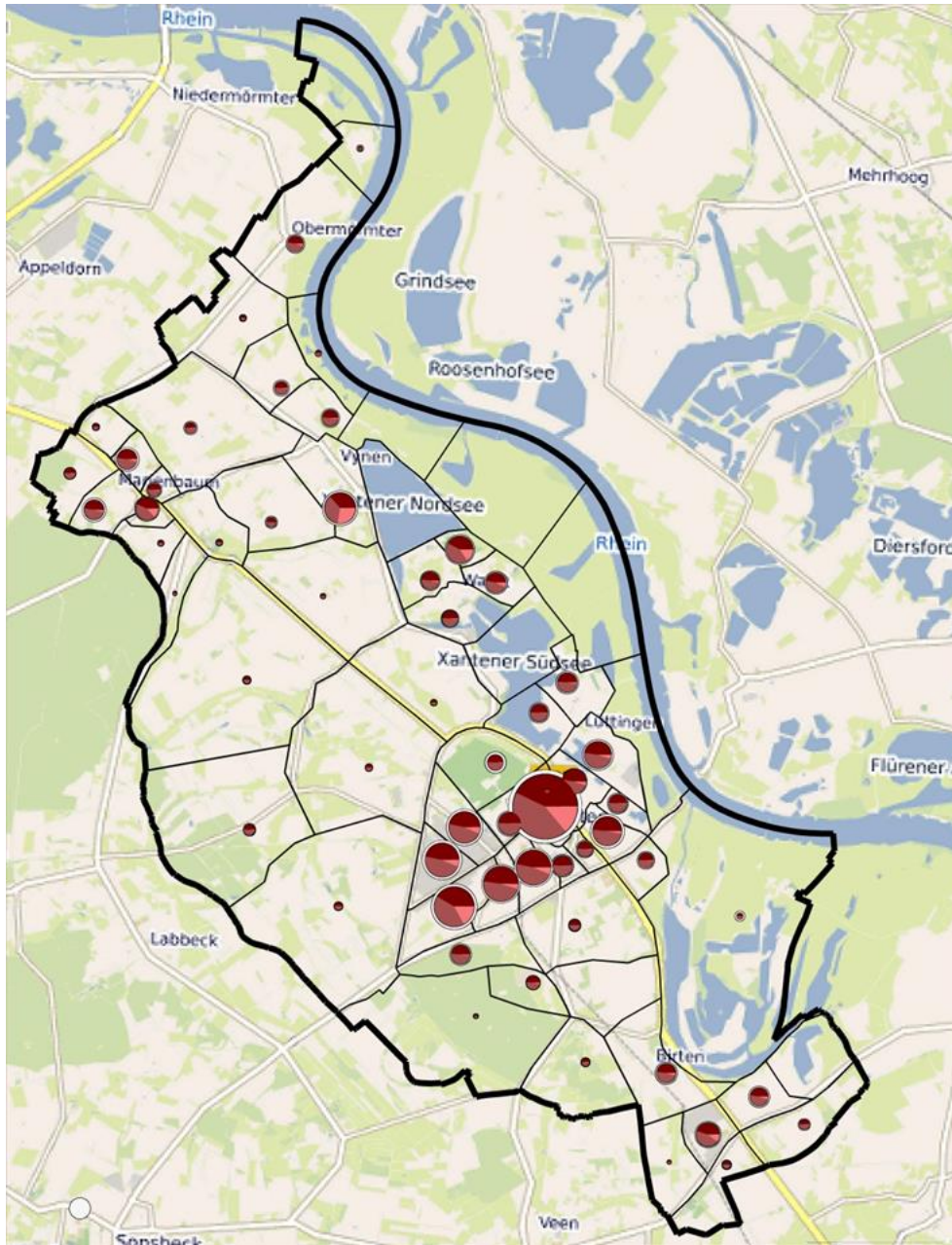
Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
APX	Archäologischer Park Xanten
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlendioxid
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
EW	Einwohner
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FZX	Freizeitzentrum Xanten
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
Lkwkm	Lastkraftwagenkilometer
LVR	Landschaftsverband Rheinland
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland Mio. Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe
NWB	NordWestBahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus,

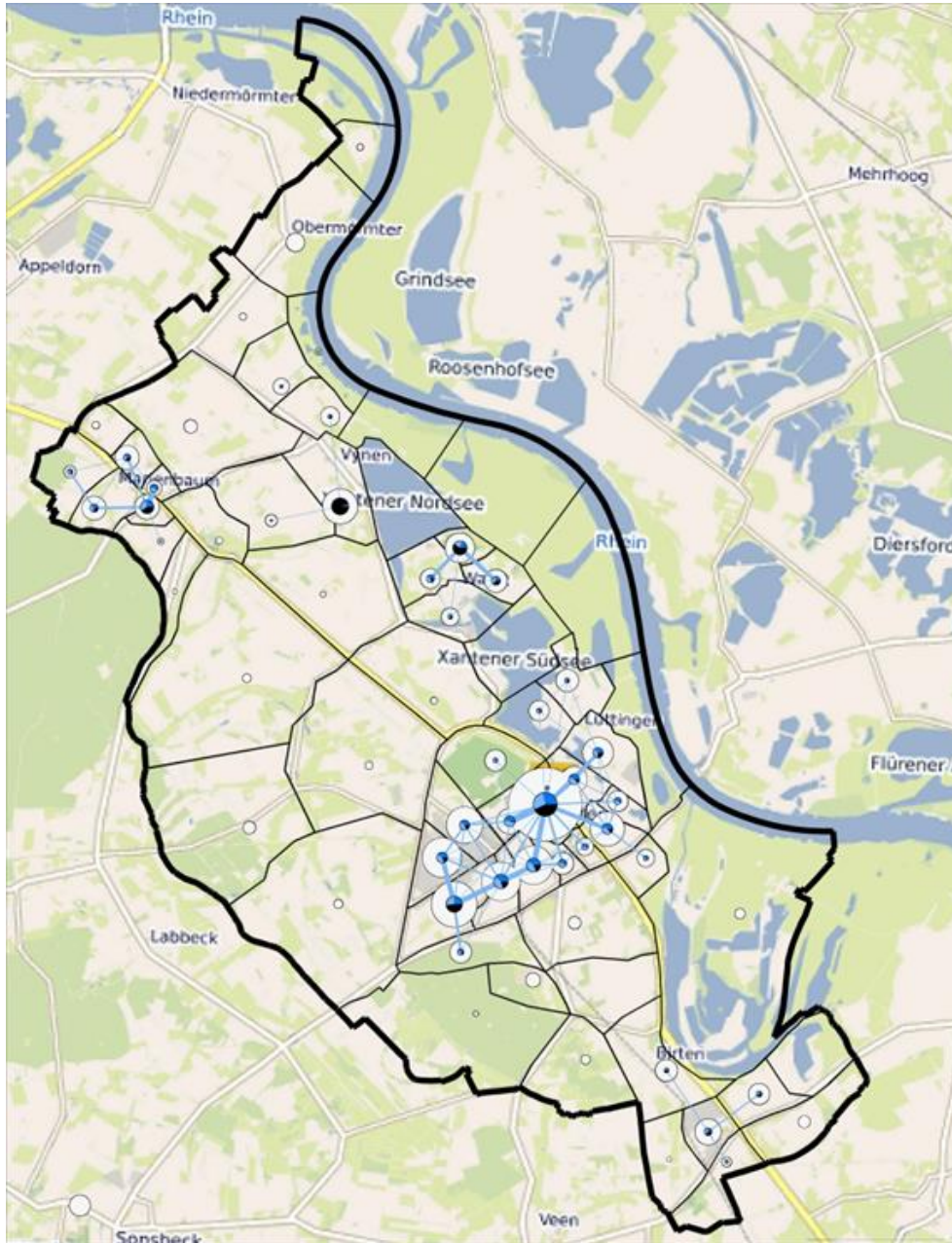
	Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
TIX	Tourist Information Xanten
tkm	Tonnenkilometer
v. a.	vor allem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
z. B.	zum Beispiel

Anhang

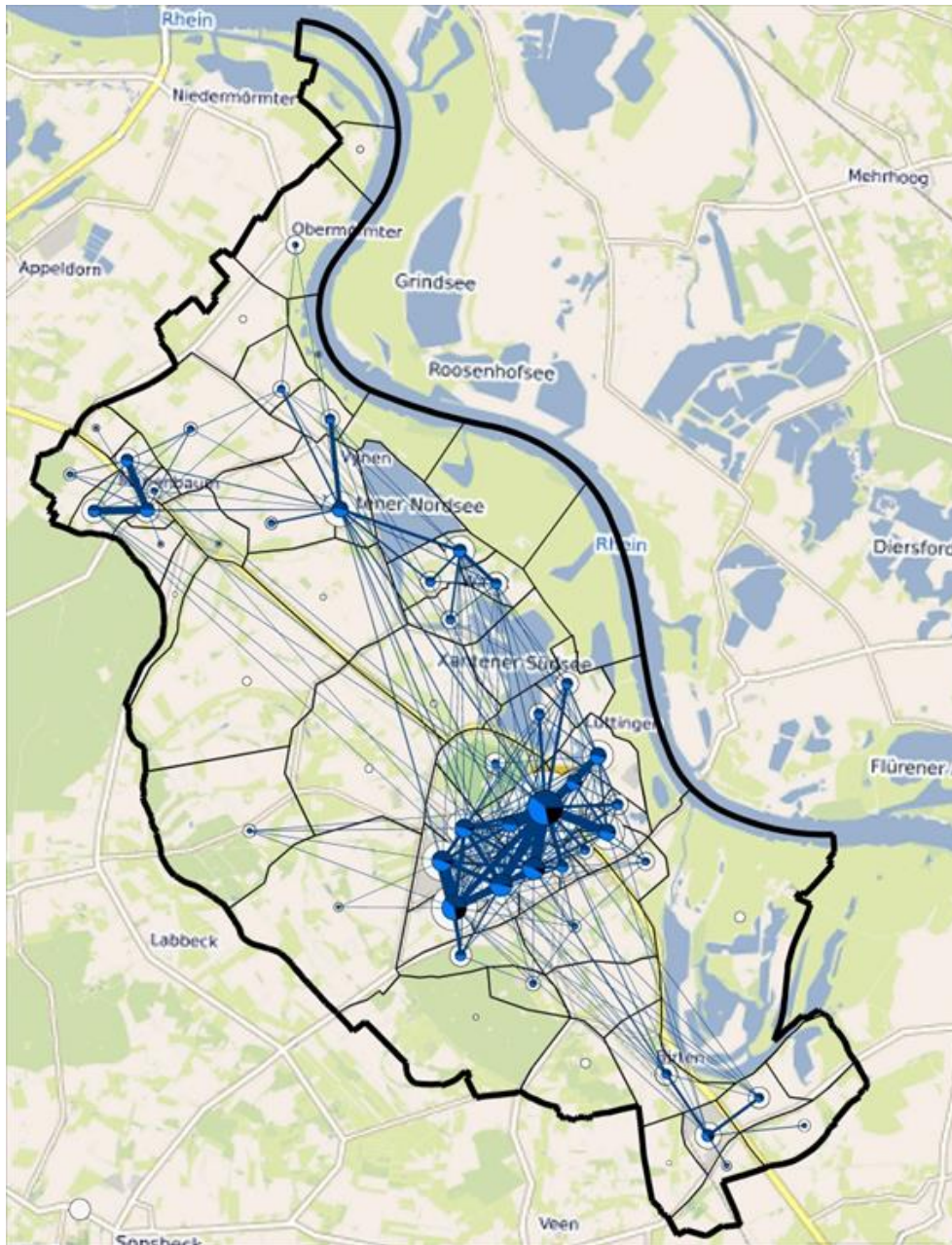
Anhang A: Gesamtverkehr auf Zellebene Stadt Xanten 2020 (nur Binnenverkehr)



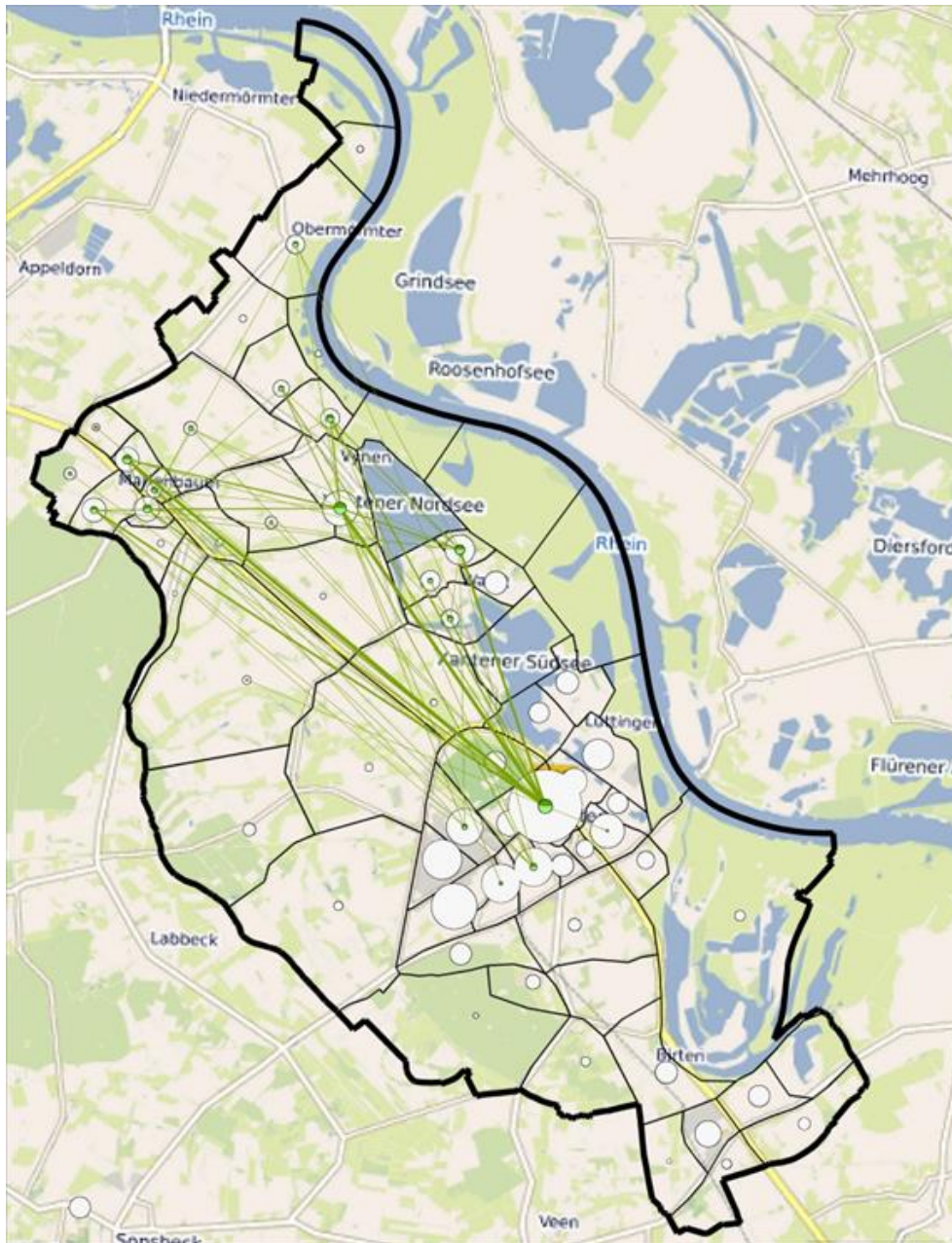
Anhang B: Binnenverkehr im Fußverkehr Stadt Xanten 2020



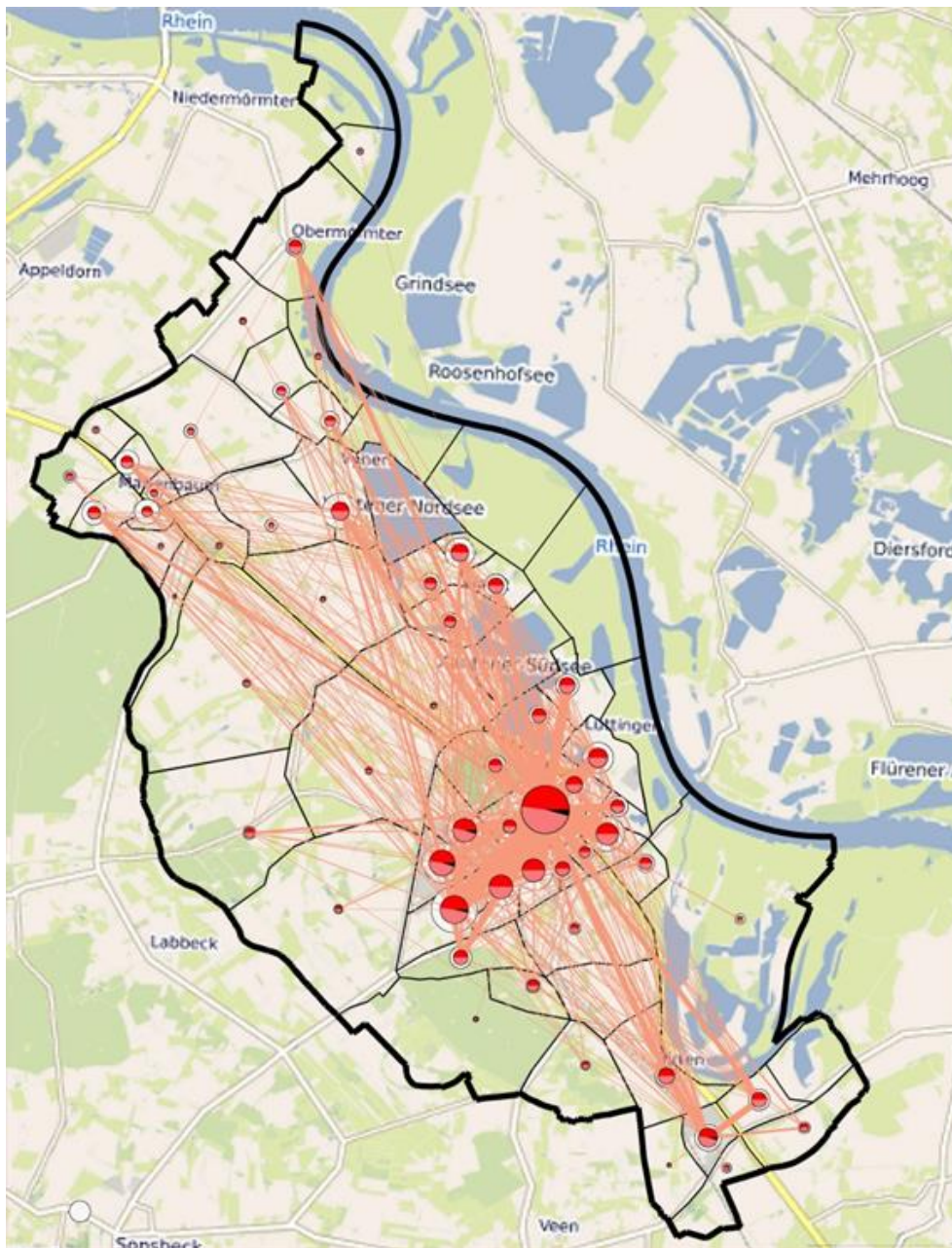
Anhang C: Binnenverkehr im Radverkehr Stadt Xanten 2020



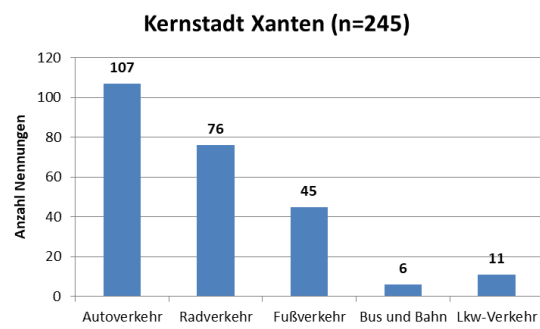
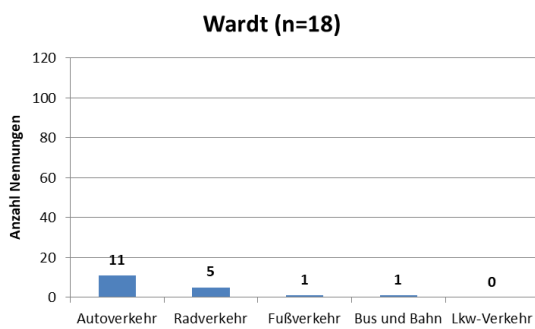
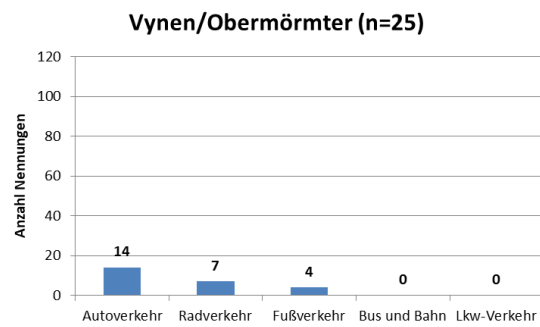
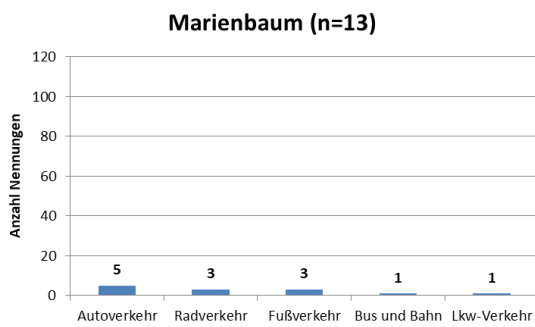
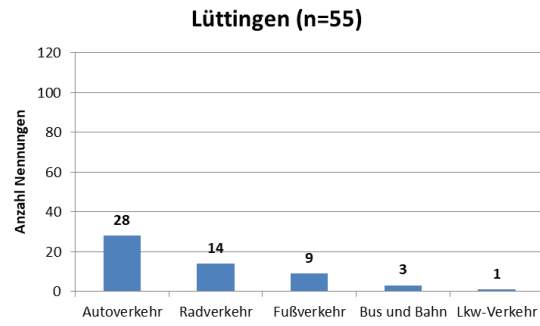
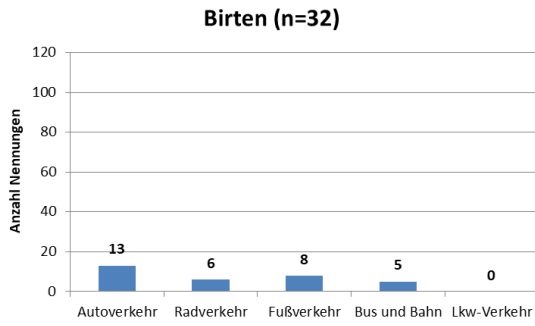
Anhang D: Binnenverkehr im ÖPNV Stadt Xanten 2020



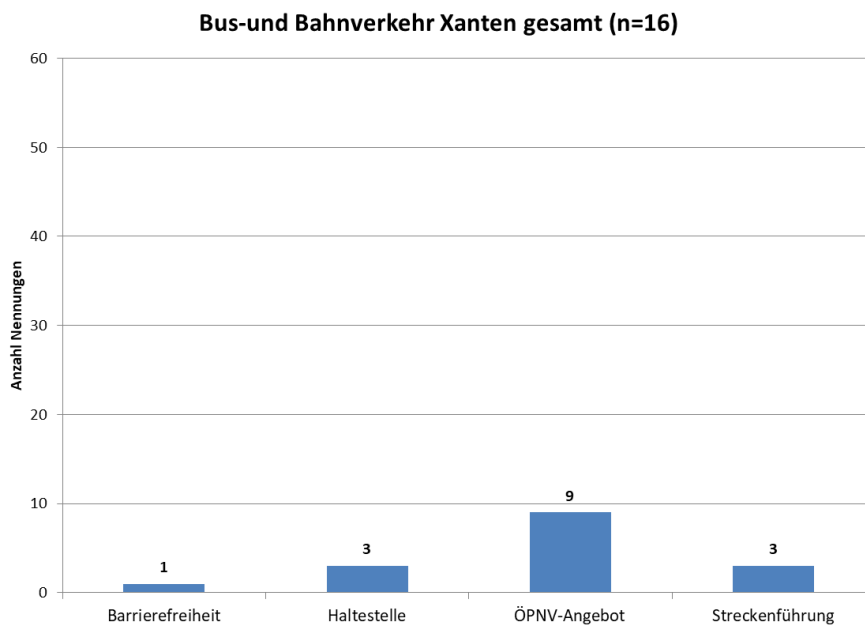
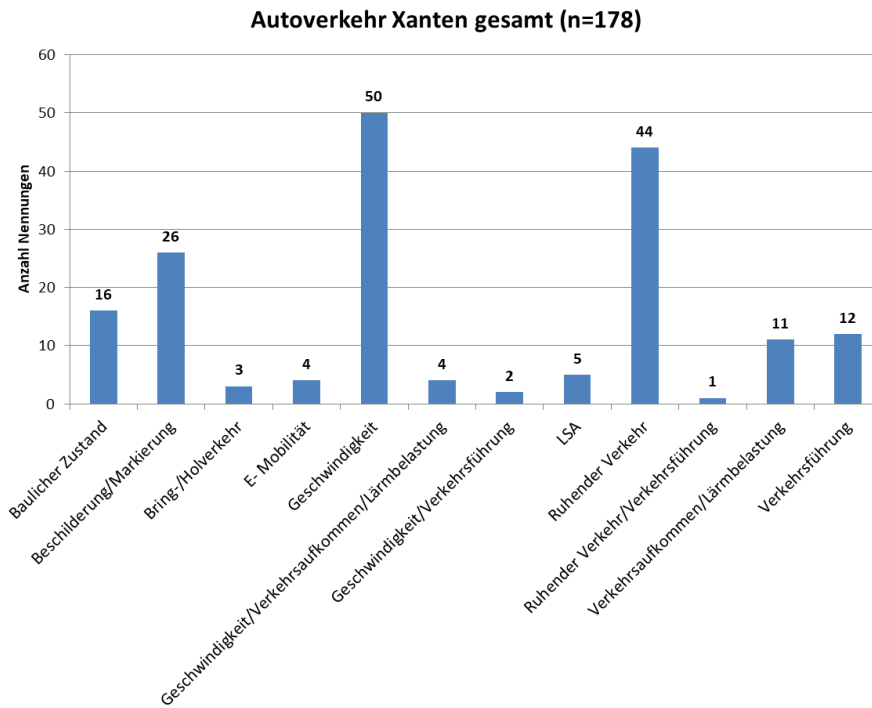
Anhang E: Binnenverkehr im MIV Stadt Xanten 2020



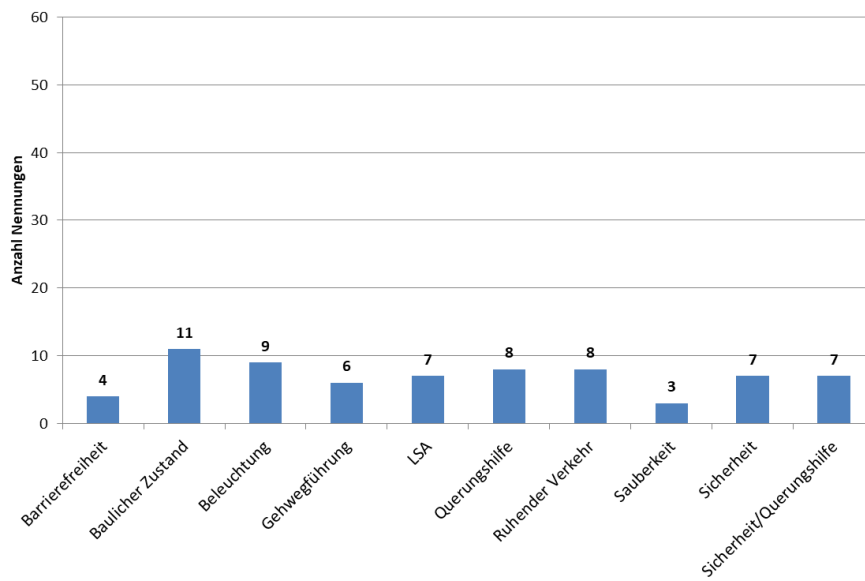
Anhang F: Verteilung der Nennungen in den jeweiligen Stadtbezirken INKA Online-Beteiligung Xanten



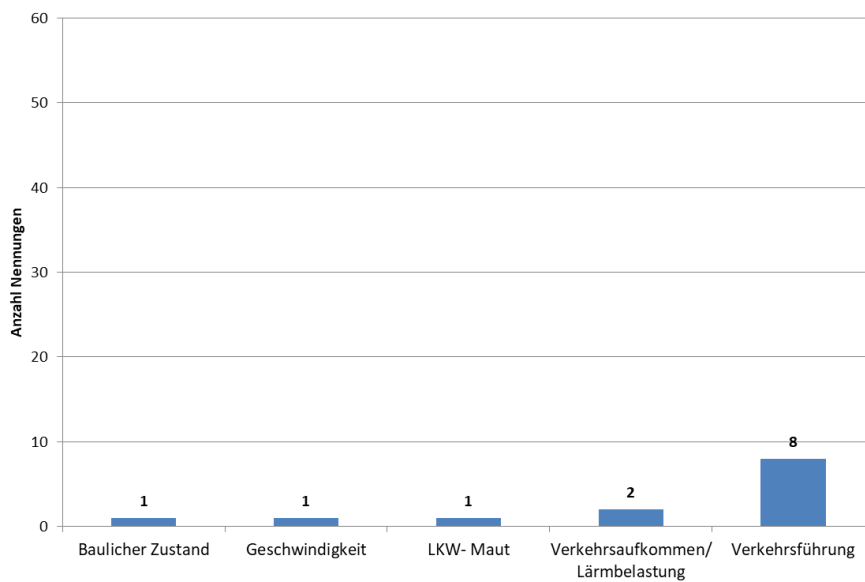
Anhang G: Verteilung der Nennungen nach Verkehrsmittel INKA Online-Beteiligung Xanten

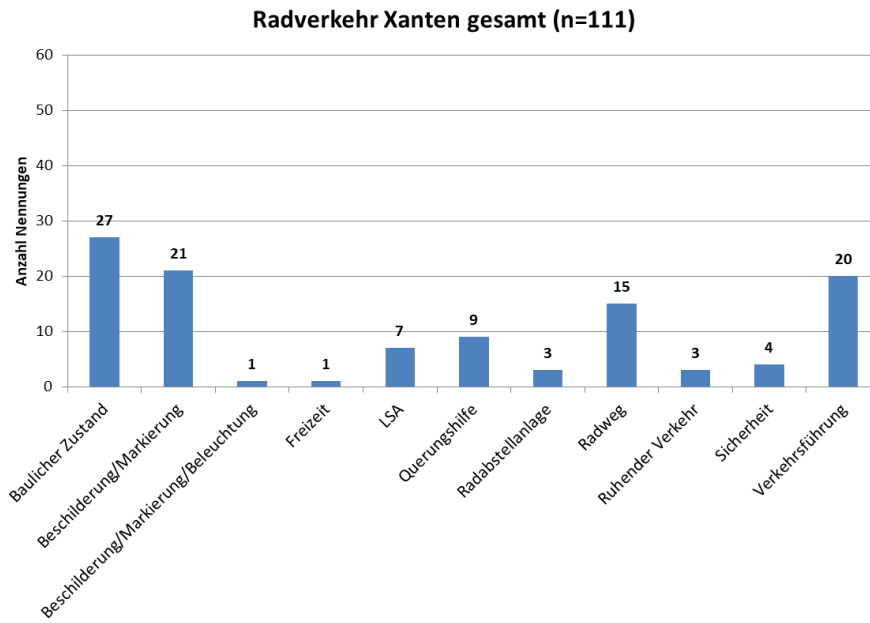


Fußverkehr Xanten gesamt (n=70)



Lkw-Verkehr Xanten gesamt (n=13)





Anhang H: Protokolle der Planungstouren Xanten

Protokoll: Planungsspaziergang am 10. Oktober 2020 von 10:00 bis 12:30 Uhr

Startpunkt: Rathaus Xanten, Karthaus 2, 46509 Xanten



Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Themen
1	Rathaus Xanten, Karthaus	<ul style="list-style-type: none"> • Begrüßung und Ablauf der Tour • Zentraler Veranstaltungs- und Treffpunkt • Gehwegbreiten • Aufenthaltsqualität auf dem Markt? <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ende Scharnstraße/ Marktplatz Konflikt mit dem MIV

Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Themen
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Keine „freie“ Bewegung für Fußgänger möglich ○ Keine komplette Verkehrsberuhigung
2	Nordwall/ Bemmelstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeiten • Überhöhte Geschwindigkeit • Verkehrsberuhigung • Ruhender Verkehr (Anwohnerparken) • Gehwegbreiten • Konflikt Fußgänger/ Radfahrer und MIV/ Ruhender Verkehr <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anwohnerparkplätze werden mitunter vom Lehrpersonal genutzt • Bei Begegnungsverkehr weichen Pkws auf den Gehweg aus (nahezu alle Gewege in der Innenstadt sind höhengleich mit der Fahrbahn) <ul style="list-style-type: none"> ○ Fußgänger gerade in größeren Gruppen nutzen die Fahrbahnen als erweiterte Gehwegsfläche • Nordwall: Straßenraum äußerst schmal, Gehwegbreiten schmal, Konflikte bei Pkw-Begegnungsverkehr • Nordwall: Anregung Parken auf der Fahrbahn untersagen • Nordwall: äußerer Gehweg aufgrund der Breite fast nicht nutzbar <ul style="list-style-type: none"> ○ Anregung: Auflösung schmaler Gehweg dafür einseitiger, breiterer Gehweg • Nordwall und Karthaus als Spielstraßen ausweisen (wie Klever Straße)
3	Brückstraße/ Rheinstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeiten • Überhöhte Geschwindigkeit • Verkehrsberuhigung • Ruhender Verkehr (Anwohnerparken) • Gehwegbreiten • Konflikt Fußgänger/ Radfahrer und MIV/ Ruhender Verkehr <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brückstraße: Schnell fahrende Radfahrer • Nordwall: Torbogen in der Mauer als Durchgang für Fußgänger und Radfahrer gefährlich, da der Bürgersteig schmall ist, erhöhter Bordstein und quasi sofort die Fahrbahn beginnt (zudem erhöhter Kanaldeckel auf der Fahrbahn) • Rheinstraße: Befahrung durch Gelenkbusse und Hol- und Bringverkehre am Morgen und Nachmittag an der Schule <ul style="list-style-type: none"> ○ Überhöhte Geschwindigkeit (Tempo 30-Zone) ○ Linienbusverkehr (Kleinbusse) ○ Rheinstraße als Transitstrecke durch die Altstadt ○ Anregung: Rheinstraße als Spielstraße ausweisen
4	Hagenbuschstraße/ Westwall <i>Halt Klever Straße/ Rheinstraße</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeiten • Überhöhte Geschwindigkeit • Barrierefreiheit • Zugang Grünflächen • Aufenthaltsqualität • Entrée Innenstadt

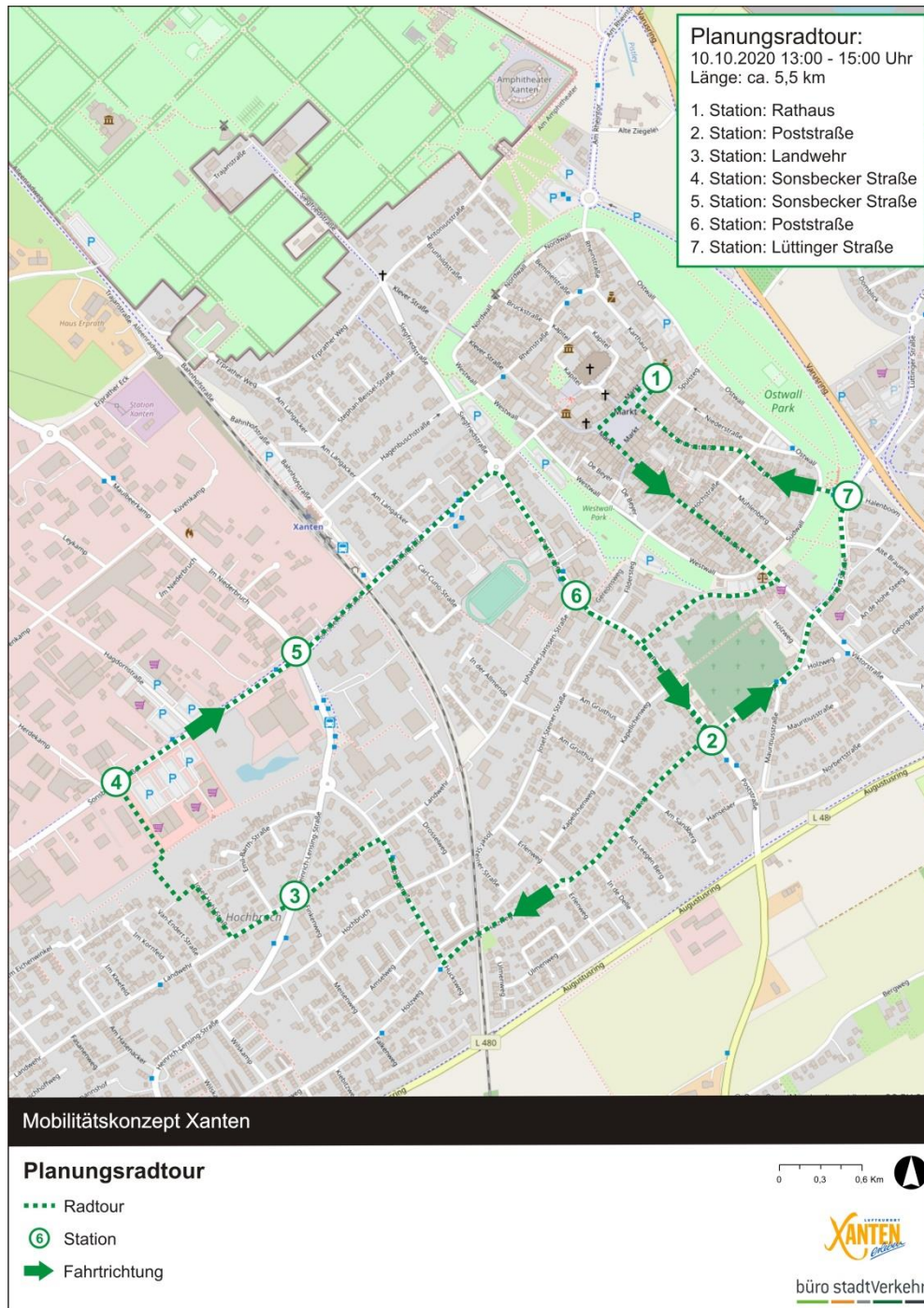
Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Themen
		<p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Knotenpunkt Klever Straße/ Rheinstraße ist als Spielstraße ausgewiesen, da hier viele Besucher der Stadt entlang gehen (Einkaufsstraße, Achse Parkplätze – Xantener Dom/ Marktplatz) <ul style="list-style-type: none"> ○ Anregung: MIV hier komplett verdrängen ○ Anregung: Rheinstraße als Einbahnstraße ausweisen ○ Wer kontrolliert Tempovergehen? • Westwall: Fußgänger und Radfahrer haben an allen Querungsstellen am Kurpark keinen Vorrang (bauliche Verengung bremst Kfz-Verkehr aus und weist auf Querung hin)
5	Bahnhofstraße Halt Kreisverkehr Bahnhofstraße/ Siegfriedstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeiten • Überhöhte Geschwindigkeit • Vorfahrtsregelung: querende Radfahrer und Fußgänger • Barrierefreiheit • Zugang Grünflächen/ Erweiterung Kurpark • Aufenthaltsqualität • Entrée Innenstadt <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Führung des Radverkehrs auf Radweg im Kreisverkehr <ul style="list-style-type: none"> ○ Radweg Siegfriedstraße helle Pflasterung, Fußweg rote Pflasterung (an mehreren Stellen im Stadtgebiet) ○ Siegfriedstraße Tempo 30 Abschnitt Bahnhofstraße bis Hagenbuschstraße ○ Kurz vor der Hagenbuschstraße rechtssteigig Überleitstelle auf die Fahrbahn ○ Radweg nicht benutzungspflichtig, da Beschilderung fehlt (wobei der Radfahrer beim Verlassen des Kreisverkehrs automatisch auf dem separaten Radweg weiter geführt wird) ○ Ab der Überleitstelle auf die Fahrbahn ist ein reiner Gehweg ausgeschildert ○ Fahrradpiktogramme sind bis zur Hagenbuschstraße auf ehemaligen Radweg erkennbar (führt ggf. zu Irritationen) • Westwall/ Bahnhofstraße: Mauer als Sichtbehinderung querende Fußgänger und Kfz-Verkehr • Bahnhofstraße als Hauptzufahrt zum P4 • Westwall: Fußweg direkt an der Mauer aufgrund unzureichender Gehwegbreite nicht nutzbar <ul style="list-style-type: none"> ○ Höhe Hausnr. 52 sollen Absperrpoller errichtet werden (vermutlich um das Überfahren des Gehweges dort zu unterbinden) ○ Bauliches Element wie am Durchgang in der Mauer als komfortablere und ästhetischere Lösung als Bepollerung ○ Umlaufgitter am Torbogen und anderorts als Hindernis für Radfahrende • Straße De Beyer: rechts-vor-links-Regelung wird nicht immer beachtet <ul style="list-style-type: none"> ○ Sackgasse mit Durchlass für Fußgänger und Radfahrer ausgewiesen, jedoch existiert kein Gehweg

Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Themen
		<ul style="list-style-type: none"> Westwall/ Fildersteg: leicht abschüssige Fahrbahn Westwall führt zu schnell fahrenden Radfahrern, die für Kfz-Fahrer aus Richtung Fildersteg leicht übersehen werden können Kurpark: Höhe Gradierwerk 90-Grad Kurve als Hindernis für Radfahrende
6	Fildersteg/ Marsstraße	<ul style="list-style-type: none"> Querungsmöglichkeiten Überhöhte Geschwindigkeit Vorfahrtsregelung: querende Radfahrer und Fußgänger Barrierefreiheit Zugang Grünflächen Aufenthaltsqualität Entrée Innenstadt Zeitnahe Umgestaltung Hochstraße/ Mühlenberg/ Südwall: Querschnitt beibehalten oder modifizieren? - Trennung von Verkehrsarten durch leicht erhöhte Bordsteine gegeben → Shared Space ausweisen? <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Beschilderung für Radfahrende in Richtung Markplatz über Scharnstraße ab Hochstraße fehlt Marsstraße ab Fildersteg als Spielstraße ausgewiesen (Linienbusverkehr führt hier nicht mehr entlang) „Pollerwald“ behindert Radfahrende bei Kfz-Begegnungsverkehr Engelbert-Humperdinck-Straße: Querung für Fußgänger und Radfahrer gefährlich und unübersichtlich durch Verschwenkung der Fahrbahn und leicht versetzte Querungsstelle Viktorstraße <ul style="list-style-type: none"> Radfahrende in/ aus Kurpark fahren direkt über die Kreuzung in/ aus Engelbert-Humperdinck-Straße (Konfliktpotenzial)
7	Viktorstraße/ Lüttinger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Zugeparkte Gehwege (insbesondere Höhe Discounter) Sichtbehinderung durch zugeparkte Gehwege Missachtung Halteverbot Überhöhte Geschwindigkeit in Tempo 30-Zone Aufhebung benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehr: Führung Radfahrende auf der Fahrbahn in Ordnung (Tempo 30-Zone) Lüttinger Straße: Wege aus dem Kurpark verlaufen schräg auf die Lüttinger Straße zu und bieten keine gerade, sichere Querung der Straße (Höhe Straße Alte Brauerei) <ul style="list-style-type: none"> Unterschiedliche Führungsformen Lüttinger Straße: nach dem Kreisverkehr Viktorstraße/ Lüttinger Straße Überleitstelle auf den Radweg, ab Straße Alte Brauerei „Gehweg, Radfahrer frei“, ab Straße Halenboom „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ Radfahrende aus Richtung Kurpark kommend, können die Lüttinger Straße nicht sicher queren, um auf den benutzungspflichtigen Radweg zu gelangen (viele fahren als „Geisterradler“ auf dem Gehweg bis zur B57 oder auf der Fahrbahn)
8	Lüttinger Straße/ B57	<ul style="list-style-type: none"> Querungsmöglichkeiten

Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Themen
		<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit • Bedarfsampel an der B57 • Wegeföhrung an den Knotenpunkt heran: Bennendör und Paßweg östlich der B57 <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsampel B57 • Kurpark: Rampen/ Kurvenföhrung gängelt Radfahrende <ul style="list-style-type: none"> ○ Umständliche Radverkehrsföhrung • Konfliktpotenzial Fußgänger/ Radfahrer im Kurpark (Radfahrende sollen auf Fußgänger Rücksicht nehmen laut Beschilderung) • Anbindung Fußgänger und Radfahrer hinter dem EDEKA in Beek wünschenswert (über Kronemannstraße) • Mölleweg: Querungsmöglichkeit nicht komfortabel und sicher <ul style="list-style-type: none"> ○ Keine direkte Wegeföhrung aus/ in Richtung Kurpark (enge 90-Grad Kurve) ○ Querende stehen oder kommen direkt auf dem beidseitigen Geh- und Radweg an (gefährlich insbesondere bei E-Bikes/ Pedelecs) ○ Mittelinsel zu schmal für Lastenräder, Anhänger, Spezialräder u. a. ○ Föhrung in den Mölleweg zu enge Kurve (live gesehen: Radfahrer fährt kurzes Stück auf der B57 im Gegenverkehr) ○ Trampelpfad im Kurpark weist auf abkürzende Radfahrer hin

Protokoll: Planungsradtour am 10. Oktober 2020 von 13:00 bis 15:00 Uhr

Startpunkt: Rathaus Xanten, Karthaus 2, 46509 Xanten



Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Beschreibung
1	Rathaus Xanten, Karthaus	<ul style="list-style-type: none"> • Begrüßung und Ablauf der Tour • Zentraler Veranstaltungs- und Treffpunkt • Radwegführung: Öffnung Einbahnstraße Scharnstraße und Orkstraße - Einrichtung einer punktuellen „Fahrradzone“ bzw. in der gesamten Altstadt prüfen • Radabstellanlagen?

Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Beschreibung
		<p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kein Bedarf an Radabstellanlagen am Marktplatz • Anregung: Öffnung der Fußgängerzone
2	Poststraße/ Holzweg	<ul style="list-style-type: none"> • Zugeparkte Radwege Poststraße • Mangelhafter Oberflächenbelag Holzweg (zeitnahe Umgestaltung) • Erhöhtes Verkehrsaufkommen Poststraße • Luft- und Lärmemissionen <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poststraße: Führung des Radverkehrs im Seitenraum in Ordnung • Radweg weiße Pflasterung, Fußweg rote Pflasterung • Mülleimer werden häufig auf den Radweg gestellt • Am Kreisverkehr treffen unterschiedliche Führungsformen aufeinander <ul style="list-style-type: none"> ○ Postweg Radweg ○ Holzweg auf der Fahrbahn Tempo 30-Zone ○ Im Kreisverkehr selbst wird der Radfahrende auf dem Radweg geführt ○ Es fehlen Überleitstellen in der Straße Holzweg auf den Radweg ○ Teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kreisverkehr, fehlende Sichtbeziehung
3	Landwehr/ Heinrich-Lensing-Straße <i>Halt Landwehr Bahnunterführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelhafter Oberflächenbelag Landwehr und Kolpingstraße • Radverkehrsführung Heinrich-Lensing-Straße • Überhöhte Geschwindigkeit Heinrich-Lensing-Straße • Querungsstelle Landwehr/ Heinrich-Lensing-Straße <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leicht erhöhte Bordsteinkante erschwert Befahrung Richtung Unterführung • Geringe Durchfahrbreite und Absperrpoller mittig • Frage, ob die Befahrung der Unterführung für den Radverkehr überhaupt erlaubt ist? • Oberfläche Kolpingstraße und Holzweg mangelhaft
4	Sonsbecker Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Gefahrensituation durch geringe Fahrbahnbreite • Schutzstreifen: Überholen durch Kfz bei Gegenverkehr unter Einhaltung der 1,50 m Sicherheitsabstand nicht möglich • Überhöhte Geschwindigkeit • Mangelhafter Oberflächenbelag: Fuß- und Radweg zur Sonsbecker Straße <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anregung: Fuß- und Radverkehr separat auf einer Straßenseite führen (s. NL) <ul style="list-style-type: none"> ○ Eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr würde demzufolge nach wegfallen ○ Sonsbecker Straße als Einbahnstraße ausweisen? • Erhöhter Bordstein gefährlich für Radfahrende auf dem Schutzstreifen • 1,50 m Sicherheitsabstand beim Überholen nicht einzuhalten • Sonsbecker Straße stellt eine zügige, direkte Radroute dar • Anregung: Gehweg für Radfahrende frei geben als schnelle und kostengünstige Lösung

Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Beschreibung
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Diese Variante gab es wohl schon in der Vergangenheit ○ Probleme bei den Ein-/ Ausfahrten aufgrund fehlender Sichtbehinderung ○ Gefährdung der Fußgänger durch Radfahrende ● Zeitige Umgestaltung/ Sanierung der Sonsbecker Straße nicht in Sicht
5	Sonsbecker Straße/ Im Niederbruch/ Heinrich-Lensing-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ● Markierte Radfahrerfurten ● Radverkehrsführung Kreisverkehr ● Mangelhafte Beleuchtung bzw. Platzierung ● Radwegebreiten zu schmal ● Konflikt mit MIV/ Lkw <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Schmale Überleitstellen am Kreisverkehr, dünne Markierungen ● Wechsel von der Fahrbahn auf Radweg in der Bahnhofstraße <ul style="list-style-type: none"> ○ Radweg ist nicht benutzungspflichtig, da die Beschilderung fehlt (Tempo 30) ● Geisterfahrer in diesem Bereich ● Radwegeoberfläche mangelhaft ● Keine direkte Anbindung des Bahnhofes bei Benutzung des Radweges stadteinwärts in der Bahnhofstraße (Hecke unterbindet Querung der Fahrbahn) <ul style="list-style-type: none"> ○ Direkte Anbindung nur bei Nutzung der Fahrbahn möglich ● Benutzungspflichtiger Radweg ab Höhe Bahnhofshalle <ul style="list-style-type: none"> ○ Keine Überleitstelle von der Fahrbahn auf den Radweg vorhanden
6	Poststraße/ Johannes-Janssen-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ● Erhöhtes Verkehrsaufkommen Poststraße ● Lkw-Durchgangsverkehr (Anbindung Gewerbegebiet) ● Überhöhte Geschwindigkeit ● Luft- und Lärmemissionen ● Konfliktpotenzial MIV und Radverkehr insbesondere zu Schulzeiten ● Gefahrensituation durch Elterntaxis ● Gefahrensituation Einfahrt Tiefgarage Poststr. 6/6a ● Gefährliche Querung Gereonsweg/ Johannes-Janssen-Straße ● Mangelhafter Oberflächenbelag durch Wurzelaufbruch nahe Kreisverkehr <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Querungshilfe Höhe Altenzentrum Gefahr für Radfahrende durch Kanten (extra Reflektoren angebracht) ● Keine direkte Führung vom Gereonsweg in die Johannes-Janssen-Straße <ul style="list-style-type: none"> ○ Fehlende Sichtbeziehung birgt Unfallgefahr an der Querungsstelle (insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss) ○ Zusätzliche Gefährdung durch Hol- und Bringverkehre am Morgen ○ Anregung: Eltern-Taxi-Haltestellen ausweisen inklusive „Führungskonzept“ ● Anregung: Querungshilfe durch LSA ersetzen inklusive Induktionsschleife für Radfahrende

Nr.	Halte-/Erklärungspunkt	Beschreibung
7	Lüttinger Straße/ Orkstraße/ Halenboom <i>Halt Kreisverkehr Rheinstraße/ Am Rheintor (APX)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsführung Lüttinger Straße (zeitnahe Umgestaltung) • Im weiteren Verlauf Bedarfsampel B57 • Anbindung Innenstadt/ Ostwall Park? • Querungsmöglichkeit? • Konflikt MIV? • Überhöhte Geschwindigkeit? <p><u>Anmerkungen alter Standort 7:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wechselnde Führungsformen in der Lüttinger Straße <ul style="list-style-type: none"> ○ Radweg, „Gehweg, Radfahrer frei“ und dann benutzungspflichtiger Radweg, der aus Richtung Kurpark kommend nicht erreicht werden kann <p><u>Anmerkungen neuer Standort Kreisverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Führung des Radverkehrs auf einem Radweg im Kreisverkehr • Querungstelle Rheinstraße lediglich für Fußgänger (Zebrastreifen) <ul style="list-style-type: none"> ○ Abgesenkte Bordsteine zu schmal ○ Keine Überleitstelle aus Richtung Rheinstraße kommend auf den Radweg ○ Keine direkte Wegeführung der Radfahrenden aus dem Kurpark über die Rheinstraße (hier muss zusätzlich noch abgestiegen werden) ○ Wartende Fußgänger und Radfahrer verhindern Auffahren von Radfahrenden auf den Radweg • Radfahrende im Kreisverkehr, die in die Rheinstraße einbiegen und direkt rechts in den Kurpark weiter fahren möchten, müssen eine scharfe 90-Grad-Kurve fahren inklusive Absperrpoller mittig

Anhang I: Protokoll Live-Chat Bestandsanalyse Mobilitätskonzept Xanten

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 stadVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
6.	Marius Lenz	büro stadVerkehr (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“

- 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.

- 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.

- 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 stadtkVerkehr 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 Haltestelle 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.*

Anhang J: Abfrage Meinungsbild mobiGator Mobilitätskonzept Xanten

Thema	Kategorie	Leitbild 1:	Leitbild 2:	Leitbild 3:	
		Stadtverträglicher Verkehr	Umweltfreundlicher Verkehr	Klimaneutraler Verkehr	
Fußverkehr	Fußverkehr und Gehwege	Die Gehwege sind weitestgehend in Ordnung. Hier und da könnte man etwas ausbessern oder verbreitern.	Die Gehwege sollten in zentralen Bereichen ausgebaut, verbreitert und verbessert werden.	Um das zu Fuß gehen zu fördern, sollten Gehwege stadtwid ausgebaut und verbreitert werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Fußverkehr	Barrierefreiheit	Die Barrierefreiheit ist in Ordnung und es gibt wenig Verbesserungsbedarf.	In stark frequentierten Zonen und wichtigen Kreuzungsbereichen sollten die Gehwege barrierefrei sein.	Die Stadt Xanten sollte sich dafür einsetzen, ein flächendeckendes barrierefreies Fußwegenetz zu schaffen.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Fußverkehr	Verkehrssicherheit	An Hauptstraßen sollte vermieden werden, dass Fußgänger*innen dem Autoverkehr in die Quere kommen.	In zentralen Stadtbereichen sollten Autofahrer vermehrt auf Fußgänger*innen Rücksicht nehmen.	Der Fußverkehr sollte gegenüber anderen Verkehrsmitteln generell Vorrang erhalten.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Fuß-/Radverkehr	Verkehrssicherheit	Fußgänger*innen und Radfahrer*innen kommen gut miteinander aus.	An einzelnen Stellen besteht Verbesserungsbedarf. Gefährliche Situationen sollten entschärft werden (z. B. durch bessere Beschilderung oder Markierungen).	Die Stadt Xanten sollte sich dafür einsetzen, dass Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerorts aus Sicherheitsgründen grundsätzlich voneinander getrennt werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Schülerverkehr	Weg zur Schule - "Eltern-Taxi"	Vor Schulen sollte genügend Platz für Kurzzeitparken (Eltern-Taxis) geschaffen werden, damit Kinder sicher ein- und aussteigen können.	Die Stadt Xanten sollte sich stärker dafür einsetzen, dass Kinder sicher zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad zur Schule fahren können.	Der Bring- und Holverkehr ("Eltern-Taxi") mit dem privaten Pkw sollte in der Nähe von Schulen verboten werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Radverkehr	Radwege	Die vorhandenen Radwege sind ausreichend. Verbesserungen sind lediglich punktuell notwendig.	Die Radwege sollten stetig ausgebaut und verbessert werden, damit Radfahren zu einer echten Alternative wird.	Die Stadt Xanten sollte sich zum Ziel setzen, eine Fahrradstadt zu werden. Radfahrende sollten an wichtigen Punkten gegenüber dem Autoverkehr bevorzugt werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Radverkehr	Radschnellwege - regionaler Radverkehr	Die heutigen Radrouten für Radfahrende reichen aus. Verbesserungen in Form von regionalen Radschnellwegen sind zu viel des Guten.	Es wäre zu begrüßen, wenn vermehrt Radschnellwege gebaut werden, um das Radfahren auch über längere Distanzen attraktiv zu machen.	Radschnellwege im Sinne von "Radautobahnen" sollten wo immer möglich eingerichtet werden und Vorrang gegenüber dem Autoverkehr haben.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Radverkehr	Öffentliche Radabstellanlagen	Die vorhandene Anzahl an öffentlichen Radabstellanlagen ist in der Regel ausreichend.	Öffentliche Radabstellmöglichkeiten sollten insbesondere vor Geschäften und öffentlichen Einrichtungen punktuell ergänzt und verbessert werden.	Es sollten flächendeckend hochwertige öffentliche Radabstellanlagen eingerichtet werden (z. B. Fahrradboxen, überdachte Anlagen, Ladestationen für E-Bikes).	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Rad-/Autoverkehr	Verkehrssicherheit	Radfahrende sollten mehr Acht auf andere Verkehrsteilnehmer*innen geben und sich nicht rücksichtslos verhalten.	Für eine bessere Verkehrssicherheit sollte der Radverkehr nach Möglichkeit deutlicher vom Autoverkehr getrennt und sicherer geführt werden.	Radfahrenden sollte in Xanten mehr Platz eingeräumt werden. Für eine bessere Verkehrssicherheit sollte der Autoverkehr entschleunigt werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Autoverkehr	Verkehrsbelastung durch Autos	Eine übermäßige Belastung durch den Autoverkehr nehme ich nicht wahr. Der Verkehr könnte aber flüssiger laufen.	Umweltfreundliche Verkehrsangebote sollten ausgebaut werden, damit sie gelegentlich eine Alternative zum Auto darstellen.	Die Verkehrsbelastung sollte durch den Ausbau der umweltfreundlicheren Alternativen auch durch restriktive Maßnahmen des Autoverkehrs verringert werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Autoverkehr	Straßenausbau	Um den Autoverkehr effizienter abzuwickeln, sollte die Straßeninfrastruktur ausgebaut werden.	Es sollte immer genau abgewogen werden, dass ein Straßenausbau nicht zu mehr Verkehrsbelastung führt.	Der Straßenraum für den Autoverkehr in Xanten sollte eingeschränkt werden (z. B. durch die Umwandlung von Fahrspuren in Umweltpuren oder Radwege).	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Autoverkehr	Parken	Parken ist in vielen Bereichen problematisch. Wenn möglich, sollte das Stellplatzangebot in zentralen Bereichen ausgebaut werden.	Das aktuelle Stellplatzangebot ist eigentlich ausreichend. Damit punktuelle Über- und Mangelangebote ausgeglichen werden, sollte ein übersichtliches Parkleitsystem ausgebaut werden.	Das heute schon sehr üppige Stellplatzangebot sollte verringert werden, um die frei werdenden Flächen für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Autoverkehr	Kostenpflichtiges Parken	Parken sollte nicht kostenpflichtig sein. Falls doch, sollte damit keine Abzocke betrieben werden.	In zentralen Bereichen sollte die kostenlose Parkzeit begrenzt sein.	Parken sollte in zentralen Bereichen so teuer wie möglich sein, damit die Menschen sich überlegen, mit anderen Verkehrsmitteln anzureisen.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Tourismus	Tourismusverkehr	Die bedeutsamsten touristischen Ziele in der Stadt Xanten müssen mit dem Pkw erreichbar bleiben, insbesondere für Gäste aus der Region.	Die Erreichbarkeit der bedeutsamsten touristischen Ziele in der Stadt Xanten ist mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verstärkt fördern.	Wo immer es möglich ist, ist die Anbindung und Erreichbarkeit der touristischen Attraktionen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erheblich zu fördern. Der MIV spielt eine untergeordnete Rolle.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
LKW-Verkehr	Lkw- und Lieferverkehr	Lkw- und Lieferfahrzeuge sind wichtig für die Versorgung vor Ort. Über situative Probleme sollte man hinweg sehen können.	Der Lkw- und Lieferverkehr sollte, wo immer möglich, auf ein Mindestmaß begrenzt werden und nicht zu Belastungen von Wohngebieten führen.	Lkws sollten die Siedlungsbereiche großräumig umfahren müssen. Pakete und Post sollten in zentralen Bereichen ausschließlich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ausgeliefert werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	ÖPNV-Angebot	Der ÖPNV ist unzuverlässig und teuer. Daher sollte nicht noch mehr Geld investiert, sondern zuerst mit den vorhandenen Mitteln effizient gearbeitet werden.	Das ÖPNV-Angebot sollte eng am Bedarf der Nutzer*innen ausgerichtet werden, insbesondere für diejenigen, die kein eigenes Auto zur Verfügung haben.	Der ÖPNV muss zum Rückgrat der Mobilität werden und ist im Hinblick auf Quantität und Qualität massiv auszubauen.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	ÖPNV-Anbindung	Das heutige ÖPNV-Liniennetz ist gut und es können alle wichtigen Ziele erreicht werden.	Das ÖPNV-Liniennetz sollte möglichst kostenneutral punktuell angepasst werden, um die Erreichbarkeit zu verbessern.	Um mehr Personen für den öffentlichen Personennahverkehr zu begeistern, sollte das ÖPNV-Liniennetz ausgeweitet werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	ÖPNV-Takt	Ein besseres Taktangebot im ÖPNV führt nicht automatisch zu mehr Fahrgästen, sondern nur zu mehr Verkehr.	Bei einem besseren Taktangebot, wäre der ÖPNV deutlich attraktiver und man könnte sich besser auf den ÖPNV verlassen.	Das Taktangebot sollte flächendeckend stark erhöht werden, damit der ÖPNV jederzeit mehr als nur eine Alternative zum Auto darstellt.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Mobilitätsverknüpfung	Multimodalität/ Intermodalität	Ein ständiger Wechsel der Verkehrsmittel ist zu kompliziert. Zur besseren Verknüpfung von Auto und ÖPNV würde es z. B. ausreichen, P+R Parkplätze an Bahnhöfen auszubauen.	Die bessere Verknüpfung von Verkehrsangeboten würde zumindest für einige Zielgruppen (z. B. Schüler, Touristen/ Besucher) oder für bestimmte Wege (z. B. Freizeitwege) attraktiv sein.	Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten eröffnet Chancen, auch innovative Angebote (z. B. Bike-Sharing, autonome Kleinbusse) anzubieten und ist somit ein wichtiger Treiber der Verkehrswende.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Mobilitätsangebote	E-Mobilität und Sharing	Das aktuelle Angebot für Elektrofahrzeuge (z. B. E-Ladesäulen) in Xanten reicht aus, mehr wird gar nicht benötigt.	Ein punktuelles Angebot für Elektrofahrzeuge (z. B. CarSharing, E-Ladesäulen) ist zu wenig. An allen zentralen Verknüpfungspunkten muss ein solches Angebot existieren.	Angebote für Elektrofahrzeuge (z. B. CarSharing, E-Ladesäulen) sollten im Stadtgebiet flächendeckend integriert werden.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.
Mobilitätsangebote	Verkehrswende	Durch steigende Elektro-Mobilität wird der Verkehr zwangsläufig umweltfreundlicher. Es sollte jeder/m persönlich überlassen sein, wie er sich fortbewegen möchte.	Die Stadt Xanten sollte sich dafür einsetzen, eine gute Balance zwischen Autoverkehr und umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten herzustellen.	Die Stadt Xanten sollte sich dafür einsetzen, die Verkehrswende aktiv zu fördern und in umwelt- und klimafreundliche Alternativen zu investieren.	Ich stimme keiner der oben genannten Aussagen zu.

Anhang K: Abfrage Themen-/ Kategoriegewichtung mobiGator Mobilitätskonzept
Xanten

**Welche Themen halten Sie für
besonders wichtig?**

Mehrfachangaben möglich

Fußverker und Radverkehr

Fußverkehr & Gehwege
Barrierefreiheit Fußverkehr
Verkehrssicherheit Fußverkehr
Verkehrssicherheit Fuß- & Radverkehr
Weg zur Schule (Schülerverkehr)
Radwege
Radschnellwege
Radabstellanlagen
Verkehrssicherheit Radverkehr

Autoverkehr und ÖPNV

Verkehrsbelastung Autoverkehr
Straßenausbau
Parken
Kostenpflichtiges Parken
Erreichbarkeit der touristischen Ziele
gewährleisten
Lkw- & Lieferverkehr
ÖPNV-Angebot (inkl. Barrierefreiheit)
ÖPNV-Anbindung
ÖPNV-Takt

Mobilitätsangebote

Multimodalität/ Intermodalität
E-Mobilität und Sharing
Verkehrswende

Anhang L: Ergebnisse aus der Live-Abstimmung Mobilitätskonzept Xanten

