



**Einladung
zur 60. Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung
am Mittwoch, dem 03.06.2020,
um 17:00 Uhr im Aula der städt. Gesamtschule Emmerich (Gebäude Paaltjessteege)**

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie haben Personen mit Krankheitssymptomen sowie Rückkehrende aus dem Risikogebieten der Sitzung fernzubleiben.
Für alle Teilnehmer besteht die Verpflichtung, einen Mund-Nasen-Schutz tragen.

Tagesordnung

I. Öffentlich

- | | |
|---|--|
| 1 | Einwohnerfragestunde |
| 2 | Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 21.04.2020 |
| 3 | 05 - 16 2268/2020 Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität - Emmerich am Rhein;
hier: Beschluss zur Öffentlichkeitsbeteiligung |
| 4 | 05 - 16 2275/2020 Sachstand KAG |
| 5 | 05 - 16 2265/2020 Lärmaktionsplanung III;
hier: Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-
Immissionsschutzgesetz – Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der
Stufe II |
| 6 | Mitteilungen und Anfragen |
| 7 | Einwohnerfragestunde |

46446 Emmerich am Rhein, den 20. Mai 2020

gez. Baars
Dieter Baars
Stellv. Vorsitzender



TOP	
Vorlagen-Nr.	Datum

Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 16	
		2268/2020	14.05.2020

Betreff

Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität - Emmerich am Rhein;
hier: Beschluss zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	03.06.2020
Haupt- und Finanzausschuss	09.06.2020
Rat	23.06.2020

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt den Entwurf des Klimaschutzteilkonzeptes Nahmobilität zur Kenntnis und beschließt, die Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Sachdarstellung:

Seit April 2019 ist das Büro Stadtverkehr aus Hilden mit der Ausarbeitung des Fußgänger- und Radverkehrskonzeptes im Rahmen eines finanziell geförderten Klimaschutzteilkonzeptes beauftragt.

Bisheriger Ablauf

Unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit wurde das Konzept innerhalb des vergangenen Jahres ausgearbeitet. Mit Hilfe einer Interaktiven Mängelkarte, die von Ende Juli bis Ende Oktober 2019 öffentlich zugänglich im Netz stand, konnten die Bürgerinnen und Bürger direkte Hinweise auf das Fußgänger- und Radverkehrsnetz in Emmerich am Rhein geben. Auf der digitalen Karte wurden Meldungen zu Gefahrenstellen, Verbesserungsmöglichkeiten oder auch Schwachstellen im Netzausbau aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger markiert und kommentiert. Die Beteiligungsform wurde sehr gut angenommen. So kamen über 400 Anmerkungen zusammen.

Im September 2019 wurde zudem eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Emmericher Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Über einen Fragebogen wurden neben Informationen zum Haushalt und zur Person, insbesondere die an einem festgelegten Stichtag zurückgelegten Wege abgefragt. Darüber ließen sich verlässliche und vergleichbare Zahlen erheben, die Aufschluss über die Verwendung der Verkehrsmittel (Modal Split), Wegelängen und Streckenbeziehungen geben. Die Daten dienen diesem Konzept als Berechnungsgrundlage für bspw. die Ermittlung der CO₂ Einsparungspotenziale aber auch der zu erwartenden Verbesserungspotenziale hinsichtlich einer Zielsetzung zur Steigerung des Fußgänger- und Radverkehrsanteils. Zukünftig können diese Daten als Messgrundlage herangezogen werden, um in Folgeerhebungen Veränderungen in Bezug auf die gesetzten Ziele erkennen zu können.

Am 02.11.2019 fand eine Präsentation im Rahmen einer Arbeitsgruppe statt, die aus Vertretern verschiedener relevanter Gruppen und dem politischen Raum zusammengesetzt war. In diesem Rahmen wurden die ersten Ergebnisse aus der Interaktiven Mängelkarte sowie die Ergebnisse zum Modal Split aus der Haushaltsbefragung vorgestellt.

Am Samstag den 16.11.2019 fanden zudem ein Planungsspaziergang sowie eine geführte Radtour statt, zu denen die Öffentlichkeit eingeladen war teilzunehmen. Die vorgeschlagenen Routen führten zu verschiedenen Orten im (Innen-)stadtbereich, an denen die Verkehrssituation mit den Teilnehmenden diskutiert wurde.

Die Ergebnisse aus den Bürgerbeteiligungen dienen als ein Baustein für die Erarbeitung von Maßnahmen, zur gezielten Verbesserung einzelner Situationen vor Ort aber auch zur Erarbeitung übergeordneter Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die den Fußgänger- und Radverkehr fördern.

Die ausgearbeiteten Maßnahmen, insbesondere des Radverkehrs, wurden bereits mit den zuständigen Stellen der Straßenbaulastträger der Landes- und Kreisstraßen abgestimmt. Die Rückmeldungen von Straßen NRW und dem Kreis Kleve sowie der Kreispolizeibehörde (vorrangig zu Unfallzahlen befragt) sind in die Beschreibung der Maßnahmen eingeflossen. Solche Maßnahmen, die nach der Rücksprache bereits als undurchführbar eingestuft wurden, werden nicht weiter berücksichtigt.

Konzeptentwurf

Inzwischen wurde der Entwurf des Klimaschutzteilkonzeptes erarbeitet. Hierin wurden die ausführliche Bestandsaufnahme und die Ergebnisse der o. g. Befragungen eingearbeitet.

Ebenfalls sind die ausgearbeiteten Maßnahmen und das daraus entwickelte Zielkonzept mit Umsetzungsvorschlägen in das Konzept aufgenommen.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Bisher war eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung zur Überprüfung der Maßnahmen und zur Diskussion des Konzeptentwurfs geplant. Aufgrund der Corona-Pandemie kann diese jedoch nicht im sinnvollen Umfang durchgeführt werden. Daher soll das Konzept der Öffentlichkeit durch Auslage im Rathaus sowie durch Einstellung auf der Homepage der Stadt Emmerich für vier Wochen zugänglich gemacht werden. Änderungswünsche und Anregungen können bei der Verwaltung abgegeben werden.

Im weiteren Verlauf werden die eingegangenen Anregungen und die ggf. daraus entstehenden Änderungen des Konzeptes dem Ausschuss für Stadtentwicklung am 18.08.2020 vorgestellt. Anschließend soll das Konzept in der Sitzung des Rates am 08.09.2020 beschlossen werden. Der Konzeptbeschluss im September ist erforderlich, da das Konzept finanziell gefördert wird.

Der Berichtsentwurf ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Hier sind noch wenige Abbildungen oder Erläuterungen unvollständig. Diese werden bis zur Offenlage entsprechend ergänzt.

Stadtradeln

Eine vorgeschlagene Maßnahme aus dem Konzept, wird bereits in diesem Sommer in die Tat umgesetzt. Die Stadt Emmerich beteiligt sich erstmals an der Kampagne „Stadtradeln“ und setzt sich damit aktiv für die Radverkehrsförderung und mehr Klimaschutz im Sinne der Kampagne ein. Zeitraum der Aktion ist vom 15.6. bis 5.7. 2020.

Umsetzung des Konzeptes

Auf Grundlage der Ergebnisse des Konzeptes soll hinsichtlich einer Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen bedarfsgerecht gehandelt werden und gezielt Gelder in den Haushalt eingestellt werden sowie entsprechend vorhandene Fördermöglichkeiten genutzt werden.

Bewerbung AGFS

Das fertige Konzept soll auch die Grundlage für die Bewerbung um eine Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) sein. Für die Bewerbung sollen das abgestimmte Konzept und insbesondere die darin ausgearbeiteten Maßnahmen die Basis sein.

Mit der Erstellung der Bewerbungsunterlagen wird das Büro zeitnah nach Abstimmung über das fertige Fußgänger- und Radverkehrskonzept nach der Sommerpause fortfahren.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen:

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild:

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage zur Verwaltungsvorlage 05-16_1168_2020 Berichtsentwurf



KLIMASCHUTZTEILKONZEPT Fuß- und Radverkehrskonzept für die Stadt Emmerich am Rhein

Entwurfsstand 18.05.2020



**EMMERICH
AM RHEIN**

KLIMASCHUTZTEILKONZEPT

Fuß- und Radverkehrskonzept für die Stadt Emmerich am Rhein

Auftraggeber:



Stadt Emmerich am Rhein
Fachbereich Stadtentwicklung
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Ansprechpartner:

Jens Bartel
Janita Krapohl

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr

büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH Co.& KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Mira Isfort
Lennart Bruhn
Marius Lenz

Bildquellen:

Stadt Emmerich am Rhein

gefördert durch:



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

Inhaltsverzeichnis.....	3
1 Einleitung.....	1
1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2 Vorgehensweise.....	2
1.3 Beteiligungsverfahren.....	3
1.3.1 Arbeitskreis.....	3
1.3.2 INKA-Online Beteiligung	4
1.3.3 Planungsspaziergang und Planungsradtour.....	5
1.3.4 Bürgerwerkstatt.....	7
2 Bestandsaufnahme	8
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur	8
2.1.1 Lage und Topographie.....	8
2.1.2 Bevölkerungsentwicklung.....	10
2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbstandorte.....	10
2.1.4 Pendler.....	10
2.2 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr	12
2.3 Radwegenetz Emmerich am Rhein	14
2.4 Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen	15
2.5 Bisherige Konzepte und Erhebungen.....	20
2.5.1 Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein.....	20
2.5.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 Stadt Emmerich am Rhein	20
2.5.3 Sonstige relevante Bauvorhaben mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr.....	21
2.6 Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung in der Stadt Emmerich am Rhein	22
3 Wichtigste Ergebnisse der Haushaltsbefragung Stadt Emmerich am Rhein	26
4 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr	27
4.1 Fußverkehr.....	27
4.1.1 Grundanforderungen und Qualitätsstandards Fußverkehr	27
4.1.2 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards	27
4.1.3 Mängelanalyse der Netzkonzeption	30
4.2 Radverkehr.....	32
4.2.1 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen	32
4.2.2 Qualitätsstandards Radverkehr.....	32
4.2.3 Ableitung eines Wunschliniennetzes	36
4.2.4 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards	37
4.2.5 Untersuchungsnetz für den Radverkehr	39
4.2.6 Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsnetz.....	40
4.2.7 Knotenpunkte im Erhebungsnetz.....	42
4.2.8 Mängelanalyse der Netzkonzeption	43
5 Maßnahmenkonzept Fußverkehr	46
5.1 Handlungsfelder Fußverkehr	46
5.2 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	47
6 Maßnahmenkonzept Radverkehr.....	49

6.1	Allgemeine Maßnahmen.....	49
6.2	Handlungsfeld Radverkehrsanlage	49
6.3	Handlungsfeld Knotenpunkt	50
6.4	Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	53
6.5	Radschnellweg	55
7	Flankierende Maßnahmen	58
	Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	58
	Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	61
8	Wirkungsanalyse	65
9	Controlling, Verstetigung und Kommunikation	67
10	Ausblick.....	69
	Quellenverzeichnis	70
	Abbildungsverzeichnis.....	72
	Abkürzungsverzeichnis	74
	Anhang.....	76
	Anhang 1: CO ₂ -Bilanz.....	76
	Anhang 2: Maßnahmenübersichtskarte Fußverkehr	81
	Anhang 3: Maßnahmentabelle Fußverkehr	82
	Anhang 4: Maßnahmenübersichtskarte Radverkehr	86
	Anhang 5: Maßnahmentabellen Radabstellanlagen	89
	Anhang 6: Maßnahmentabellen Knotenpunkte	97

1 Einleitung

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Der Wunsch und die Notwendigkeit einer klima- und umweltverträglichen Mobilität, der demographische Wandel und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung erfordern eine Stärkung der Nahbereichsmobilität. Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, eine nachhaltige, umweltschonende Alltagsmobilität in der Stadt Emmerich am Rhein kontinuierlich zu fördern und eine möglichst lückenlose, flächendeckende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Der Fuß- und Radverkehr nimmt in Emmerich am Rhein bereits einen hohen Stellenwert ein. Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen insbesondere zum Radfahren. Im Vergleich zu anderen Städten liegt der Radverkehrsanteil mit 26% in Emmerich am Rhein überdurchschnittlich hoch.

Radfahren und zu Fuß gehen haben vielfältige Auswirkungen auf die Menschen und deren Umwelt. Die Gründe für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind auch über die Aspekte des Klimaschutzes hinaus vielfältig:

- Zu Fuß gehen und Radfahren bieten eine umweltfreundliche, sichere und effiziente Mobilität
- Zusätzlich haben der Fuß- und Radverkehr einen positiven Effekt auf die Gesundheit
- Sie gewähren einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, da sie emissionsfrei sind und weder Luftschadstoffe und Treibhausgase ausstoßen noch Lärm verursachen.
- Darüber hinaus bieten sie eine eigenständige Mobilität in (fast) allen Bevölkerungsgruppen. Das Fahrrad als günstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel zeichnet sich daher durch einen einfachen Zugang für eine Vielzahl von Menschen aus.
- Zu Fuß gehen und Rad fahren benötigen deutlich weniger Platz im Straßenraum im Vergleich zum motorisierten Verkehr. Im Vergleich zum Pkw benötigt das Fahrrad nur wenig Parkraum. Die Verlagerung von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr entlastet somit nicht nur Straßen, sondern auch den häufig in Städten zu hohen Parkraumdruck. Das Abstellen von Fahrrädern ist deutlich günstiger bzw. kostenlos.
- Verlagerungen von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr können einen Beitrag zur Staureduzierung leisten
- Der Fahrradtourismus als bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Stadt Emmerich am Rhein durch Tages- (und Übernachtungs-)gäste.

Das vorliegende Fuß- und Radverkehrskonzept zielt auf eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Emmerich am Rhein ab, die vor allem durch Verbrennungsprozesse verursacht werden. Die Verbrennung von Kohle, Gas und Öl, die Abholzung von Wäldern sowie der weiter ansteigende Motorisierungsgrad in der Bevölkerung sind Auslöser für die hohen Treibhausgaswerte. Eine bedarfsorientierte und langfristige Stärkung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Alltag strebt eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das Fahrrad an, die zu einer insgesamt klimafreundlicheren, ressourcenschonenderen sowie gesünderen und sozial verträglicheren Mobilität beiträgt.

Ziel der Stadt ist es, den Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr gesamtstädtisch zu erhöhen. Ein lückenloses, sicheres, gut ausgebaut und direktes Radverkehrsnetz soll den Fuß- und Radverkehr weiter stärken. Das Konzept soll eine planerische Grundlage für die kommenden 10 Jahre geben. Dabei werden verschiedene Handlungsfelder betrachtet, die sich nicht ausschließlich auf straßenbauliche Maßnahmen konzentrieren. Neben der Radverkehrsinfrastruktur findet der Radservice sowie flankierende Maßnahmen wie beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation Berücksichtigung. Eine langfristige ausgerichtete Radverkehrsförderung leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung.

Das Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr wird im Bereich „Klimafreundliche Mobilität in Kommunen“ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

1.2 Vorgehensweise

Das vorliegende Fuß- und Radverkehrskonzept wurde sukzessive und in einem dialogbasierten Arbeitsprozess durch das büro stadVerkehr aus Hilden erstellt. Die Bearbeitung setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen, die der Abbildung 1.2-1 zu entnehmen sind.

Einführend werden im Rahmen der **Bestandsaufnahme** siedlungsstrukturelle, soziodemographische und infrastrukturelle Gegebenheiten der Stadt Emmerich am Rhein dargestellt, auf dessen Grundlage wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr ermittelt werden. Die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2019 liefert Ergebnisse und Daten zum Mobilitätsverhalten der Emmericher Bevölkerung. Weitere Konzepte und Studien geben zudem Aufschluss über bereits geplante/ laufende Maßnahmen im Stadtgebiet.

Die Stärkung des Radverkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil in der Förderung klimafreundlicher Mobilität, dessen Erfolg sich in der Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor messen lässt. Die vom Fördermittelgeber geforderte Ermittlung der **Energie- und CO₂-Bilanz** erfolgt auf Grundlage der Verflechtungsbeziehungen der Mobilitätsbefragung, Pendlerzahlen von IT.NRW für den Ist-Zustand und den Prognosenullfall 2030 für die Stadt Emmerich am Rhein. Durch die Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Fuß- und Radverkehr lassen sich zukünftig Einsparungen in den CO₂-Emissionen erzielen.

Die **Erarbeitung einer Netzkonzeption** mit Schwerpunkt auf den Alltagsfuß- und -radverkehr setzt sich aus verschiedenen Bewertungskriterien zusammen. Unter Berücksichtigung bedeutender Quellen und Ziele (Siedlungs- und Gewerbeflächen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Öffentliche Einrichtungen, Pendler, ÖV-Haltestellen, Freizeiteinrichtungen) und der Zentralen-Orte-Konzeption wird ein Wunschliniennetz (anhand von Luftlinien) abgeleitet und priorisiert, welches die Ortsteile von Emmerich am Rhein und ihre angrenzenden Kommunen miteinander verbindet. Das abgeleitete abstrakte Wunschliniennetz wird in einem weiteren Schritt auf das bestehende Straßennetz umgelegt.

Mithilfe von definierten **Qualitätsstandards** für die Radwegeverbindungen der Netzkonzeption erfolgt anschließend eine **Mängelanalyse** der Streckenführungen auf dem kategorisierten Netz (Analysennetz). Die Mängel zeigen auf, wo in der Stadt Emmerich am Rhein Handlungsbedarf im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten besteht. Die Bestandsaufnahme erfolgt dabei mittels eigener Befahrungen mit detaillierter Aufnahme der vorhandenen Infrastruktur.

Im Anschluss an die Identifizierung von Problemen werden infrastrukturelle Maßnahmen im Rahmen des **Maßnahmenkonzepts Fußverkehr** und **Maßnahmenkonzepts Radverkehr** zur Behebung der Defizite entwickelt, die anhand von Karten und Tabellen dargestellt werden. Neben der detaillierten Verortung werden die Mängel beschrieben, Maßnahmen benannt und Kostenschätzungen vorgenommen.

Das Maßnahmenkonzept wird durch ein **flankierendes Maßnahmenkonzept** ergänzt, das sich u. a. auf Fahrradboxen, Serviceangebote, Verleihsysteme sowie die Fortführung und Neuitiierung von Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit bezieht.

Abschließend wird ein **Umsetzungskonzept** für die Maßnahmenvorschläge aufgezeigt, dass der Stadt Emmerich am Rhein als ein Leitfaden zur zügigen Umsetzung der kleinteiligen Maßnahmen fungieren soll. Zudem beinhaltet das Konzept eine **Controlling- und Verstetigungsstrategie** zur Evaluierung der Maßnahmenumsetzung, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen.



Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Emmerich am Rhein

1.3 Beteiligungsverfahren

Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter und Interessenvertreter kann nicht nur die Akzeptanz eines über viele Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden.

Während des Bearbeitungszeitraumes fanden neben internen Abstimmungsgesprächen zwei Arbeitskreissitzungen, die sich aus Stadtverwaltung, politischen Vertretern und sonstigen relevanten Akteuren zusammensetzte. Darüber hinaus wurde auch die Öffentlichkeit mit in den Planungsprozess eingebunden. Neben einem Planungsspaziergang und einer Planungsradtour wurde eine Bürgerwerkstatt mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Zusätzlich erhielten die Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit Anregungen, Wünsche und Mängel in Form einer interaktiven Mängelkarte online im Stadtgebiet zu verorten.

1.3.1 Arbeitskreis

Zu Projektbeginn wurde ein Arbeitskreis gebildet, der sich aus Mitgliedern der Ratsfraktionen, Fachakteuren (ADFC, Polizei), den Beiräten für Menschen mit Behinderung und für Senioren sowie Vertretern der Stadtverwaltung zusammensetzte. Auf dieser Ebene wurde ein fachlicher Konsens über die verschiedenen Inhalte des Mobilitätskonzeptes erzielt.

Nachfolgend sind die Inhalte der Arbeitskreissitzungen dargestellt:

1. Auftaktveranstaltung mit Bestandsanalyse und Herleitung eines Wunschliniennetzes und Netzkategorisierung für den Fuß- und Radverkehr anhand verschiedener Quellen und Ziele im Stadtgebiet (z. B. Raumstruktur, Arbeitsplatzschwerpunkte). Nach einer Vorstellung der Vorgehensweise bestand die Möglichkeit Wünsche und Anregungen zu benennen, die bei der Konzepterstellung Berücksichtigung finden sollten.
2. Vorstellung der Maßnahmenkonzeption für den Fuß- und Radverkehr sowie flankierendes Konzept und Umsetzungskonzept. Diese Arbeitskreissitzung musste aufgrund von COVID-19 ausfallen.

1.3.2 INKA-Online Beteiligung

Mit Hilfe der interaktiven Kartenanwendung (INKA) hat die Öffentlichkeit Anregungen sowie Kritik an der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auf einer Karte verortet.

Die INKA-Online Beteiligung in Emmerich am Rhein war im Zeitraum vom 27. Juli 2019 bis zum 26. Oktober 2019 für interessierte Bürgerinnen und Bürger freigeschaltet. Sie erhielten die Möglichkeit, sich zu fuß- und radverkehrlichen Themen in der Stadt zu äußern. Mithilfe von Piktogrammen oder einer eingezeichneten Route konnten Anregungen direkt verortet werden. Insgesamt standen sieben Kategorien für Anregungen zur Verfügung, die wiederum von anderen Nutzern bestätigt oder abgelehnt werden konnten. Das Beteiligungsverfahren wurde von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen. Insgesamt konnten über 400 Einträge aus der Bevölkerung zusammengetragen werden, die 1.140-mal bestätigt („like“) und knapp 120-mal abgelehnt („dislike“) worden sind (vgl. Abb. 1.3.2-1).

Folgende Kategorien standen zur Wahl:

- Baulicher Zustand (66 Anmerkungen)
- Sicherheit (218 Anmerkungen)
- Netzlücke (37 Anmerkungen)
- Radabstellanlage (17 Anmerkungen)
- Wegweisung (9 Anmerkungen)
- Gefällt mir! (20 Anmerkungen)
- Gefällt mir nicht! (48 Anmerkungen)

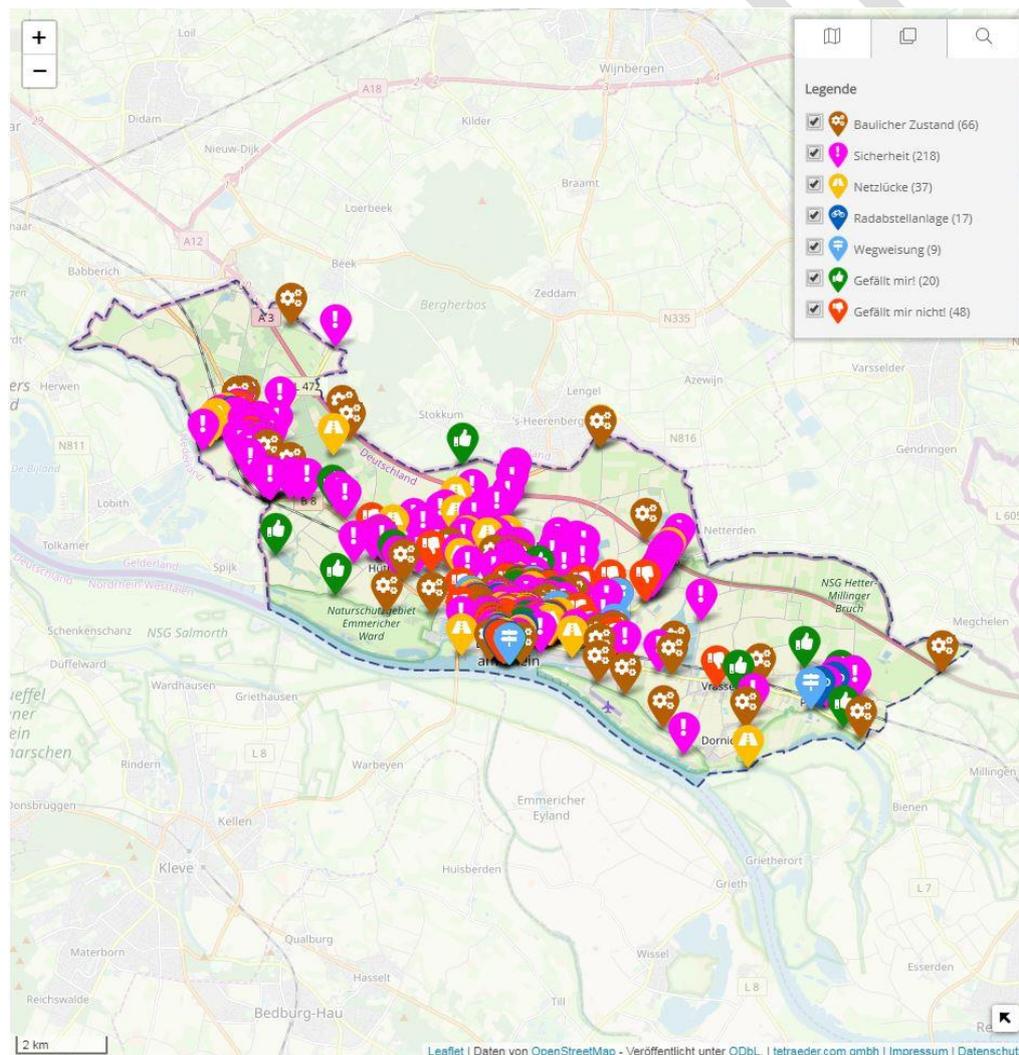


Abb. 1.3.2-1 INKA-Online-Beteiligung in Emmerich am Rhein

1.3.3 Planungsspaziergang und Planungsradtour

Im Rahmen der Bearbeitungsphase ist es von hoher Relevanz, die Bürger der Stadt mit in den Planungsprozess einzubinden. Im Zuge dessen wurde im Rahmen der Bestands- und Mängelanalyse am 16. November 2019 ein moderierter Planungsspaziergang und eine moderierte Planungsradtour mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Mitarbeitern der Stadt Emmerich am Rhein durchgeführt.

Die Routen wurden im Vorhinein mit dem Auftraggeber abgestimmt und umfassten in der jeweils zweistündigen Rundtour Stationen an denen Mängel an Knotenpunkten, Fußwegen und Radwegen erläutert und anschließend diskutiert worden sind. Die Routen enthielten viele verschiedene Stationen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten.

Der Planungsspaziergang konzentrierte sich auf den innerstädtischen Bereich (Innenstadt), da hier der Fokus des Fußwegekonzeptes liegt. Die Planungsradtour verlief ebenfalls durch die Innenstadt sowie in die Wohngebiete nördlich der Altstadt entlang der s'Heerenberger Straße und Gerhard-Storm-Straße über den Großen Wall.

Als Beispiele können zu schmale Fuß- und Radwege, die nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen, mangelnde Barrierefreiheit, unsichere Querungsstellen insbesondere an unsignalisierten Knotenpunkten, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie die Führung an Knotenpunkten mit Konfliktpotenzial zusammenfassend hervorgehoben werden. Die Teilnehmenden sind mit den Gutachtern über Mängel und mögliche Maßnahmen ins Gespräch gekommen, haben ihre Sicht der Dinge erläutert und wertvolle Hinweise sowie Ergänzungen beigesteuert, die in die Mängel- und Maßnahmenkonzeption eingeflossen sind.

Der Routenverlauf sowie die Stationen - sogenannte Halte- und Erklärpunkte – des Planungsspaziergangs sowie der Planungsradtour sind in den folgenden Abbildungen 1.3.3-3 und 1.3.3-4 dargestellt.



Abb. 1.3.3-1 Spaziergang entlang des Geistmarkts



Abb. 1.3.3-2 Diskussion während der Planungsradtour





Abb. 1.3.3-3 Planungsspaziergang 16. November 2019

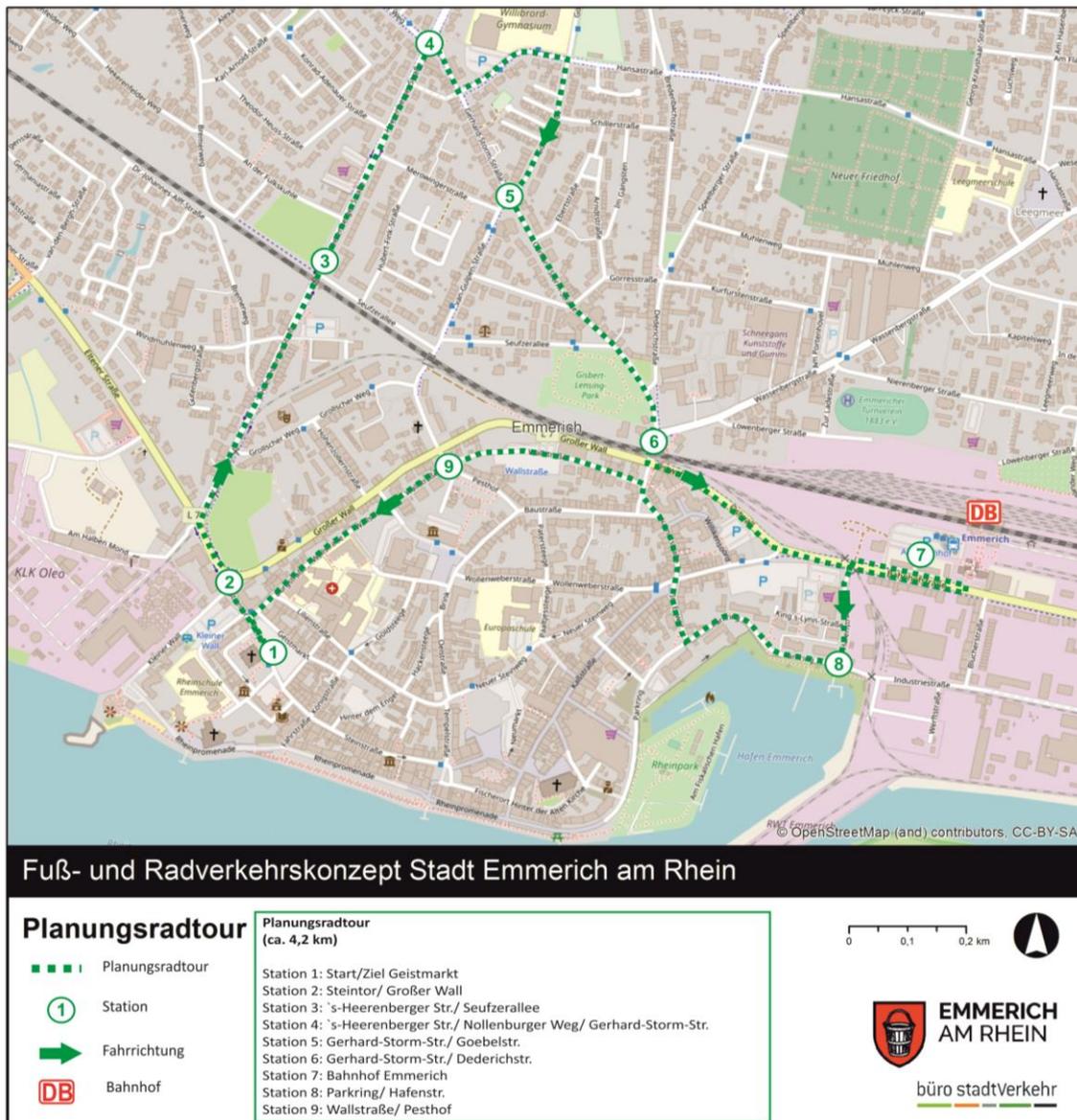


Abb. 1.3.3-4 Planungsradtour 16. November 2019

1.3.4 Bürgerwerkstatt

Eine weitere Form der Einbindung der Bevölkerung sollte mit der Durchführung einer Bürgerveranstaltung stattfinden, in der die Maßnahmevorschläge des Fuß- und Radverkehrskonzeptes vorgestellt und in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert werden sollten. Leider konnte der Termin aufgrund von COVID-19 nicht vor Ort stattfinden. Als Alternative wird nach der Vorstellung des Konzeptes im Ausschuss für Stadtentwicklung am 3. Juni 2020 der Berichtsentwurf bzw. die Maßnahmevorschläge für den Fuß- und Radverkehr online auf der stadteigenen Homepage veröffentlicht. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten so die Möglichkeit, die Maßnahmevorschläge zu begutachten, zu bewerten und können Rückmeldung diesbezüglich geben.

2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Emmerich am Rhein besteht in der Analyse der Ausgangslage. Damit einher geht die Untersuchung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten. Die genaue Betrachtung der Ausgangslage ermöglicht es, wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsverkehr zu ermitteln und einen Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Einwohner in der Stadt Emmerich am Rhein zu erhalten.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Das Radfahren wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Unter anderem wirken sich die Siedlungsdichte und die Topographie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf das Radfahren der Bevölkerung aus. In der Stadt Emmerich am Rhein weisen ebene Geländeformen und ein räumlich gut erreichbarer Innenstadtbereich gute Voraussetzungen für eine bereits hohe Fahrradnutzung auf.

2.1.1 Lage und Topographie

Emmerich am Rhein ist eine 30.748 Einwohner (Stand: 31.12.2018)¹ zählende kreisangehörige Stadt im Kreis Kleve, die im Nordwesten Nordrhein-Westfalens an der Grenze zu den Niederlanden liegt.

Das Stadtgebiet gliedert sich in zehn Ortsteile. Altstadt, Leegmeer und Spielberg sind die Stadtteile der ursprünglichen Stadt Emmerich, hinzu kommen die früher selbstständigen Ortsteile Borghees, Dornick, Elten, Hüthum, Klein-Netterden, Praest und Vrasselt (vg. Abb. 2.1.1-1).² Der Hauptkern der Stadt mit Innenstadt und dichteren Wohngebieten wird groß im Süden vom Rhein, im Westen und Norden durch die Weseler Str. (K 16) und im Osten durch die Klever Straße (B 220) begrenzt. Der Rest des Stadtgebiets ist durch eine dörfliche Struktur gekennzeichnet. Neben dem etwas größeren Ortsteil Elten sind die restlichen zur Stadt gehörenden Siedlungen Praest, Vrasselt, Dornick, Borghees und Hüthum eher ländlich geprägt. Auch hinter den Stadtgrenzen geht es ländlich weiter, nur nördlich der Stadt schließt sich direkt an die Stadtgrenze die ca. 8.000 Einwohner zählende Stadt 's-Heerenberg (Gemeinde Montferland) an.

Umliegende Gemeinden sind im Norden und Westen Oude IJsselstreek, Montferland und Zevenaar in der niederländischen Provinz Gelderland, im Süden gegenüberliegend des Rheins die Städte Kleve und Kalkar, sowie im Osten die Stadt Rees. Weiterhin ist die Stadt Mitglied der Euregio Rhein-Waal (niederländische Euregio Rijn-Waal), in der sich 55 deutsche und niederländische Gemeinden, inklusive aller an die Stadt grenzenden Gemeinden, und einige weitere Institutionen zusammengeschlossen haben.³

¹ Quelle: Landesbetrieb IT.NRW (2019): Landesdatenbank NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Statistik 12411-01i „Bevölkerungsstand – Gemeinden – Stichtag“.

² Quelle: Stadt Emmerich am Rhein (2001): Hauptsatzung der Stadt Emmerich am Rhein.

³ Quelle: Euregio Rhein-Waal (2019): Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal.

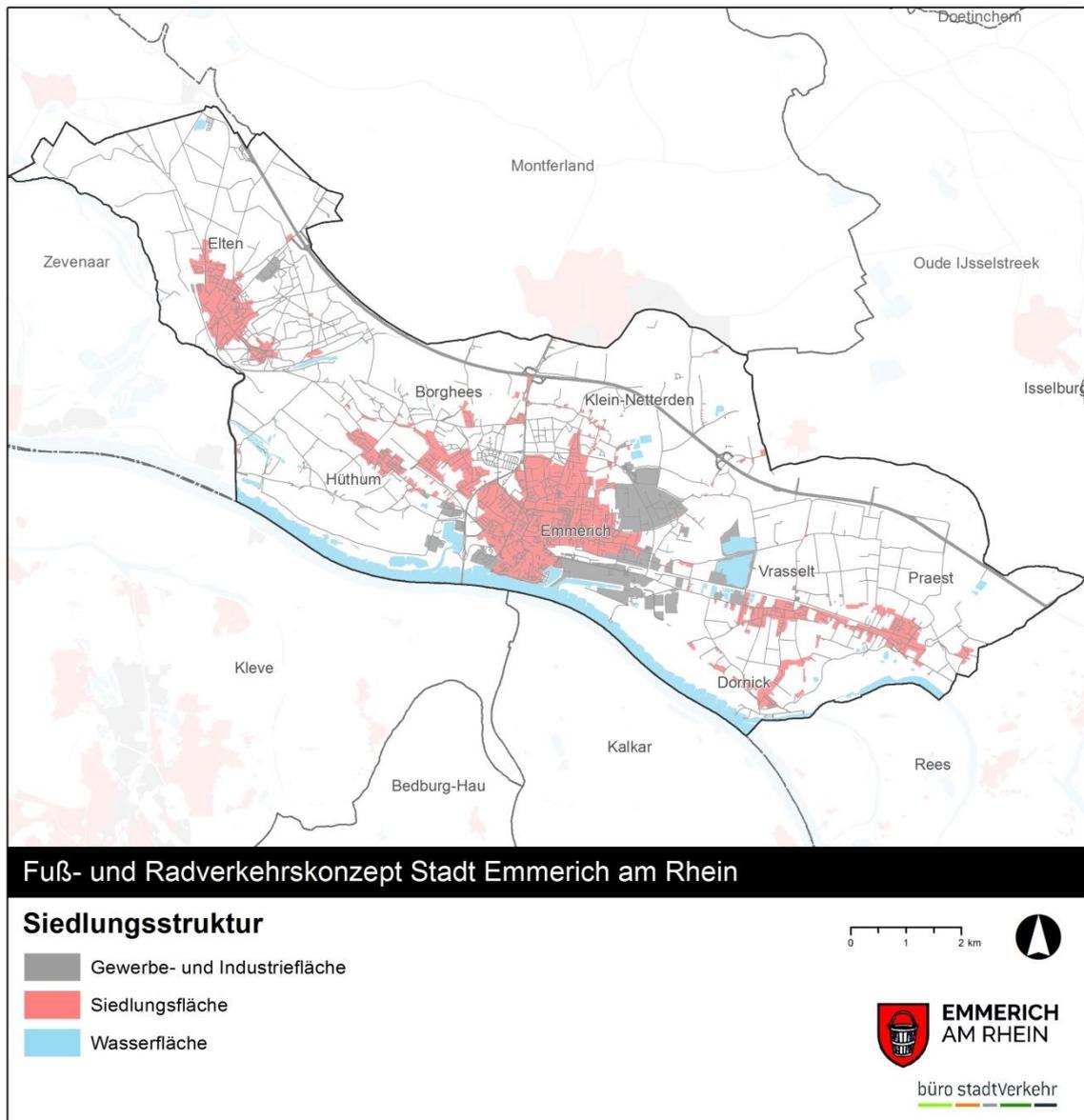


Abb. 2.1.1-1 Siedlungsstruktur Stadt Emmerich am Rhein

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Emmerich am Rhein hat im Jahr 2019 insgesamt 32.462 Einwohner, davon 16.233 männlich und 15.936 weiblich.⁴ In den vergangenen Jahren ist ein kontinuierliches Wachstum der Bevölkerung in Emmerich am Rhein zu verzeichnen. Dabei ist jedoch noch kein künftiges Wachstum durch geplante Wohnbauprojekte wie das Katjes-Gelände, die Kaserne oder dem Neumarkt berücksichtigt worden.

Mehr als 60 % der Bewohner leben im Ortsteil Stadtkern, 15 % in Elten sowie 10 % in Hüthum. Die restlichen 25 % Einwohner verteilen sich auf die Ortsteile Borghees, Dornick, Klein-Netterden, Praest und Vrasselt.

2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbestandorte

Die Stadt Emmerich am Rhein ist eine der bedeutendsten Industrie- und Gewerbestandorte des Kreises Kleve mit etwa 1.500 Unternehmen. Insbesondere der Emmericher Hafen als NRW-weit drittgrößter Container-Terminal (Rhein-Waal-Terminal) stellt einen wichtigen Wirtschaftsstandort für die Stadt Emmerich am Rhein dar. Von hier aus werden die Absatzmärkte Niederrhein, Rhein-Ruhr, das Münsterland und das Nachbarland Niederlande angesteuert.

Bedeutende Gewerbegebiete mit hoher Mitarbeiterzahl liegen im Osten, Südosten und Südwesten um den Stadtkern herum und liegen damit sehr zentral im Stadtgebiet von Emmerich. Mit über 500 Mitarbeitern ist das St. Willibrord-Spital Emmerich-Rees der größte Arbeitgeber in Emmerich am Rhein, gefolgt von den PROBAT-Werken von Gimborn Maschinenfabrik GmbH mit mehr als 450 Mitarbeitern. Ebenfalls weist das Unternehmen Katjes International GmbH & CO KG – bekannt für Zucker und Süßwaren – eine hohe Mitarbeiterzahl mit mehr als 425 Mitarbeitern. Weitere international bekannte Unternehmen, die einen Sitz in Emmerich am Rhein haben sind unter anderem Q-Railing (als Vertriebsgesellschaft), KAO Chemicals (Produktionsbetrieb für chemische Industrie) oder Gimborn (im Bereich der Heimtierbranche).

2.1.4 Pendler

Aufgrund der hohen Arbeitsplatzzentralität weist Emmerich am Rhein einen positiven Berufspendlersaldo auf. Täglich pendeln 5.735 Menschen⁵ aus Emmerich aus und im Gegenzug 6.544 Menschen⁶ nach Emmerich am Rhein ein.

Es ist davon auszugehen, dass ebenso eine größere Zahl von Pendlern von Emmerich in die Niederlande fahren, genauere Zahlen stehen derzeit jedoch aufgrund fehlender Erhebungsdaten nicht zur Verfügung. In der Region Arnhem/ Nijmegen arbeiten rund 4.030 Personen mit Wohnsitz in Deutschland, in der Region Achterhoek rund 2.720 und 4.820 in der Region Noord-Limburg (Stand 2016)⁷, darunter werden sehr wahrscheinlich auch Personen mit dem Wohnsitz Emmerich sein. Eine genaue Datenerfassung ist auf Nachfrage der Euregio erst in naher Zukunft geplant.

In den nachstehenden Abbildungen sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die Stadt Emmerich am Rhein dargestellt.

In Abb. 2.1.4-1 sind die Einpendlergemeinden mit mehr als 100 Einpendlern dargestellt. Zu den stärksten Einpendlergemeinden gehören:

⁴ Quelle: Stadt Emmerich am Rhein (2019): Bevölkerung Emmerich am Rhein – Einwohner nach Alter.

⁵ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

⁶ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

⁷ Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (2019): Werknemers in NL en buurlanden naar woonland, 2016, veröffentlicht 21. März 2019

- Kleve (1.367)
- Rees (973)
- Niederlande (360)

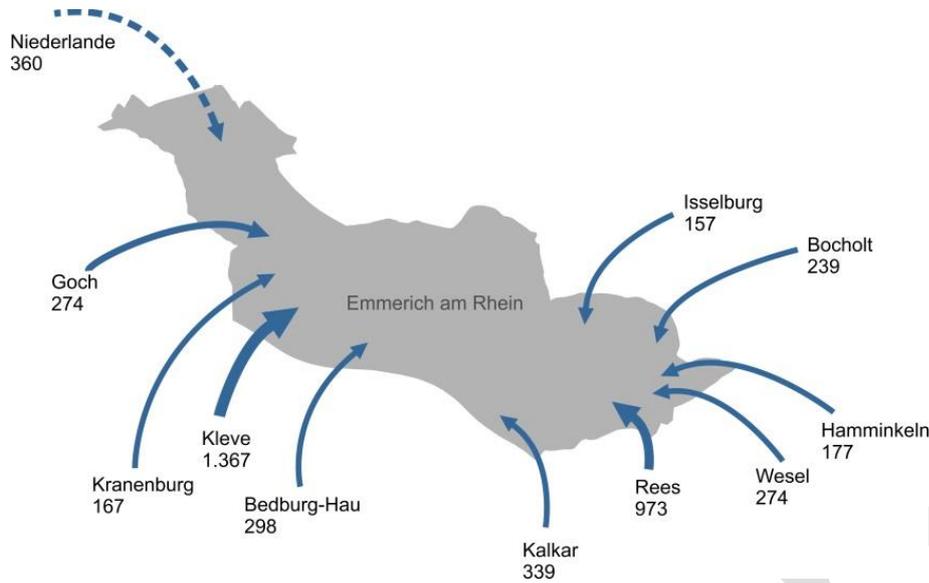


Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler Emmerich am Rhein⁸

Die bedeutendsten Auspendlergemeinden der Bevölkerung in Emmerich am Rhein sind hingegen in Abb. 2.1.4-2 dargestellt. Die stärksten Auspendlergemeinden sind:

- Kleve (1.607)
- Rees (477)
- Wesel (524)

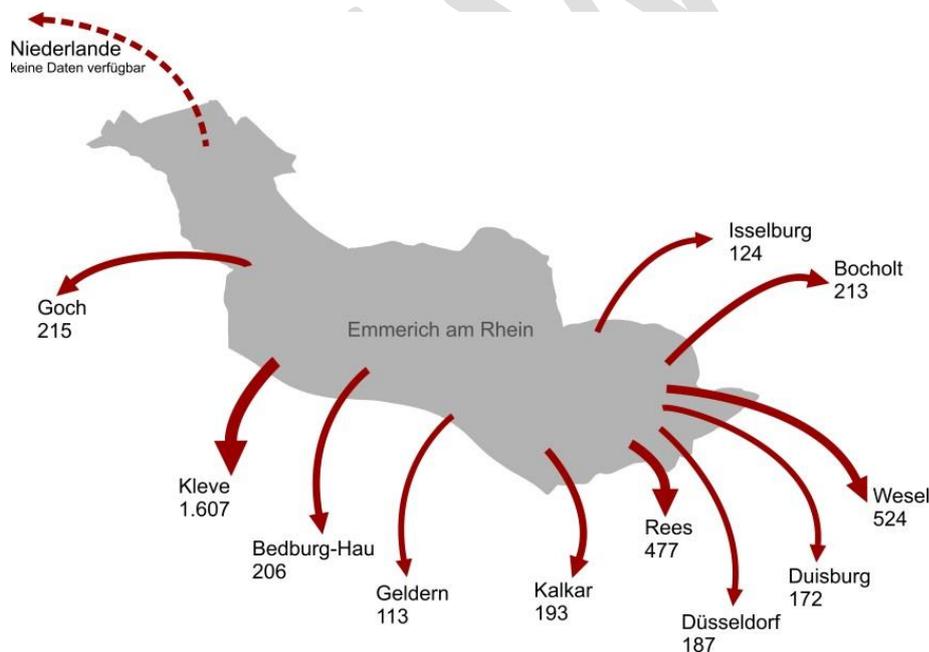


Abb. 2.1.4-2 Berufsauspendler Emmerich am Rhein⁹

⁸ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag. Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

⁹ Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019): Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag. Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

2.2 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr

Mobilität und Verkehr sind ein Merkmal unserer heutigen modernen Gesellschaft. Zukünftig ist es von hoher Bedeutung die Fortbewegung zu sichern und ökologisch zu gestalten. Die Stadt Emmerich am Rhein verfügt über eine gute regionale und überregionale Anbindung an das Straßen- und Schienennetz. Insgesamt wird die Stadt durch eine Autobahn, die A 3 (Emmerich – Köln – Frankfurt – Nürnberg – Passau), welche Emmerich am Rhein mit den Niederlanden sowie in Richtung Köln verbindet, erschlossen. Die B 8 sowie die B 220 verbinden Emmerich am Rhein zudem mit der näheren Umgebung an die Nachbargemeinden (z. B. Kleve). Das klassifizierte Straßennetz einschließlich der Verkehrsbelastungszahlen (Kfz/d) der SVZ aus dem Jahr 2015 auf den Autobahnen sowie den Landes- und Bundesstraßen ist in Abb. 2.2-1 dargestellt.

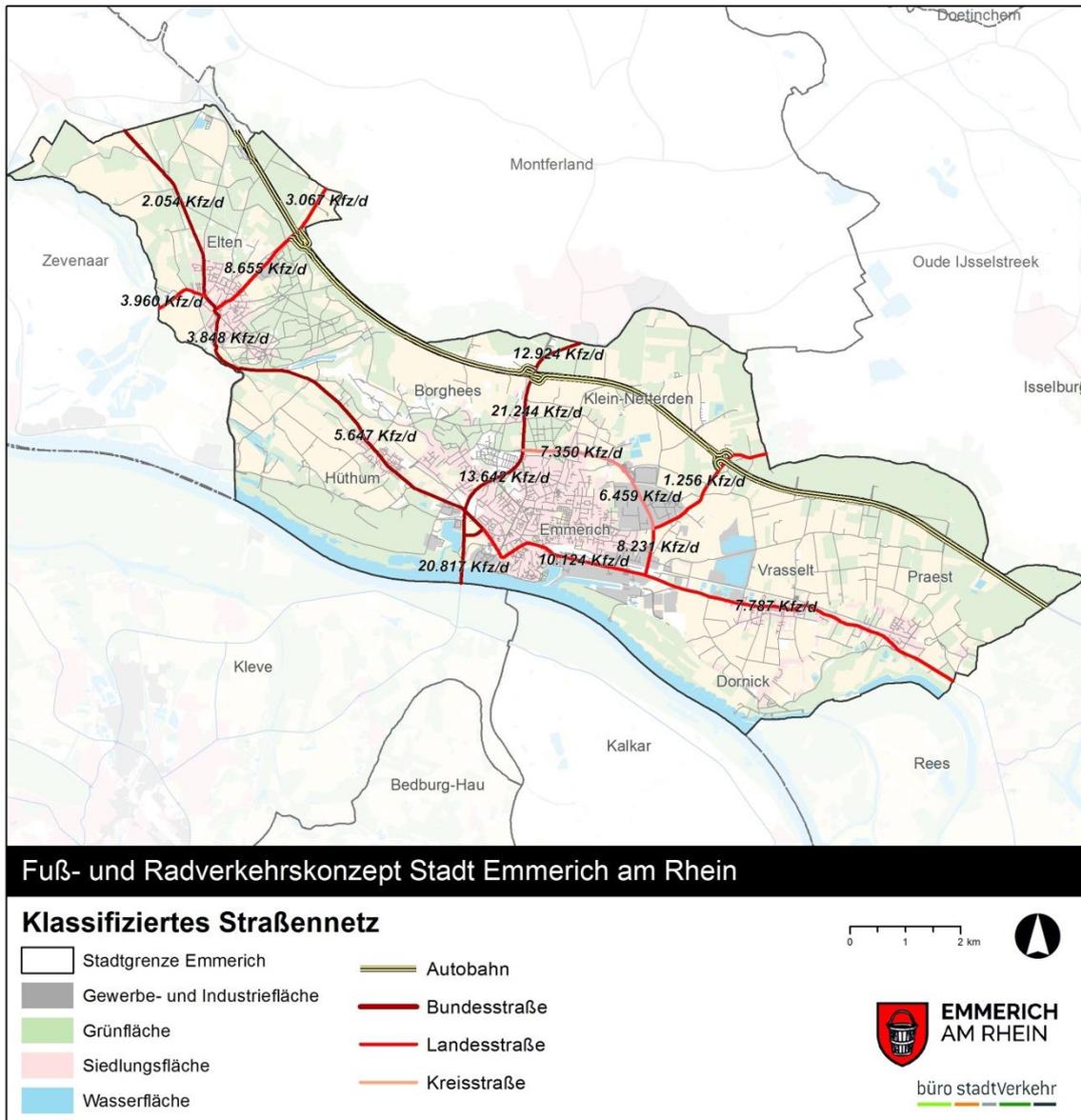


Abb. 2.2-1 Klassifiziertes Straßennetz Emmerich am Rhein

Insgesamt sind im Vergleich zu anderen Städten in NRW die Verkehrsbelastungen (Kfz/d) verhältnismäßig gering. Höhere Verkehrsbelastungen sind auf der B 220 in Richtung Kleve und an den Zugängen Richtung A 3 vorzufinden. Die höchste Verkehrsbelastung liegt mit 21.244 Kfz/d (Stand 2015) zwischen der Autobahnanschlussstelle AS Emmerich und Kreuzung der B 220/ K 16. Eine hohe Verkehrsbelastung weist ebenfalls die Rheinbrücke in Richtung Kleve mit 20.817 Kfz/d auf.

Ebenso ist der Motorisierungsgrad im Stadtgebiet sehr hoch. Lediglich 12 % der Haushalte haben keinen privaten Pkw. 38 % besitzen dagegen mehr als einen privaten Pkw, der durchschnittliche Anteil an Pkws liegt damit bei 1,32.

Darüber hinaus verfügt die Stadt über drei Bahnanschlüsse, den Bahnhof Emmerich am Rhein und die Bahnhaltdepunkte Praest und Emmerich-Elten (Abb. 2.2-3). Der Regionalexpress 19 (RE 19) bindet die Stadt an das regionale Schienennetz an (vgl. Abb. 2.2-3).

Linie	Streckenverlauf
RE 19 (überörtlich)	Arnhem Centraal – Zevenaar – Emmerich-Elten – Emmerich Bahnhof – Praest – Millingen (Rees) – Empel-Rees – Haldern (Rheinl) – Mehrhoog – Wesel-Feldmark – Wesel – Friedrichsfeld (Niederrhein) – Voerde (Niederrhein) – Dinslaken – Oberhausen-Holten – Oberhausen-Sterkrade – Oberhausen Hbf – Duisburg Hbf – Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf

Abb. 2.2-2 Linien und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs

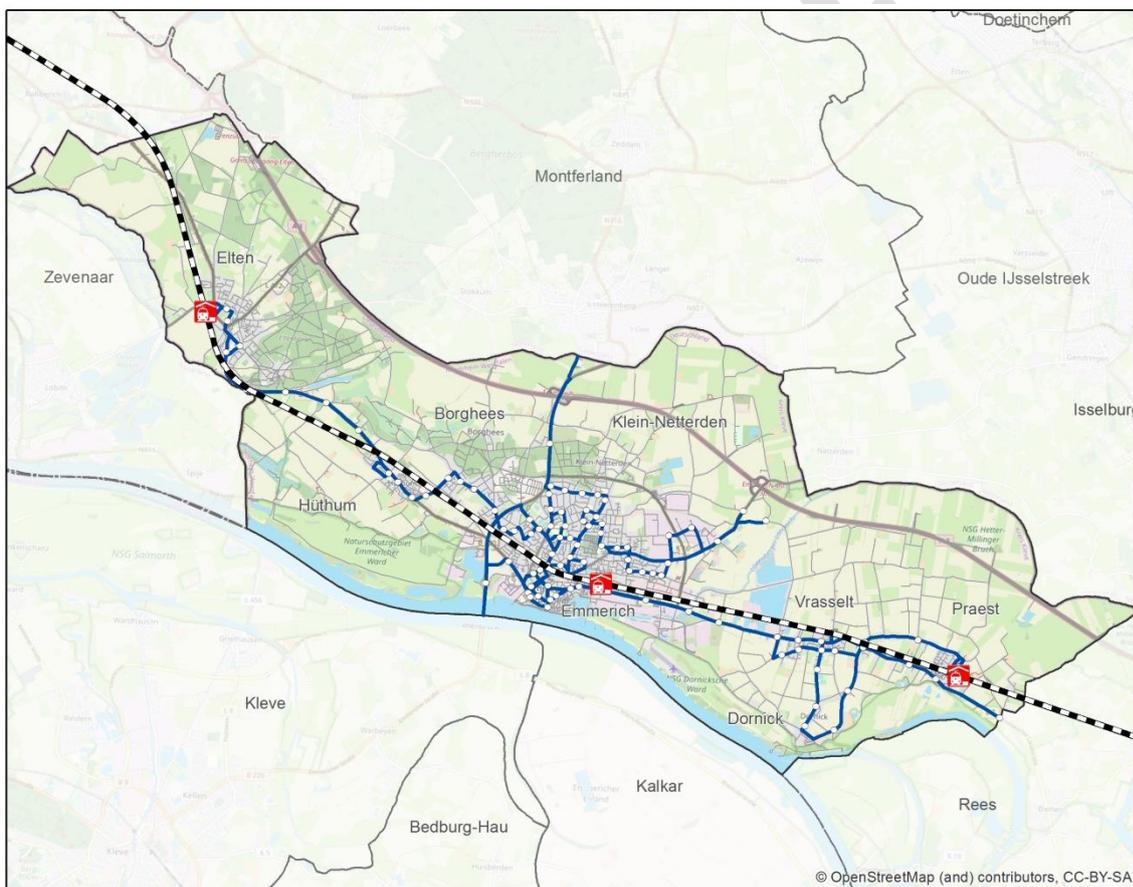


Abb. 2.2-3 ÖPNV- und SPNV-Netz Emmerich am Rhein

In Abb. 2.2-4 ist das innerörtliche und überörtliche Busliniennetz dargestellt, die durch die Niederrheinischen Verkehrsbetriebe (NIAG) befahren werden.

Linie	Streckenverlauf	Takt
Linie 88 (überörtlich)	Emmerich Bahnhof – Vrssett – Praest – Bienen – Esserden – Rees Busbahnhof	60'Takt (Mo-Fr) 120'Takt (Sa+So)
Linie 90 (innerörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt – Amtsgericht – Hansastr. – Helenenbusch – Liebfrauenkirche – Arbeitsagentur	60/30'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa) 120'Takt (So)
Linie 91 (überörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt – Amtsgericht – Kaninenfang – Gouden Handen – 's-Heerenberg Molenpoort (NL)	60/120'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa)
Linie 93 (innerörtlich)	Geistmarkt – Kleiner Löwe – Emmerich Bahnhof – Vrssett – Dornick – Praest	120'Takt (Mo-Fr) 120'Takt (Sa)
Linie 94 (innerörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt – Amtsgericht – Hansastr. – Borghees – Hüthum – Elten	60/30'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa) 120'Takt (So)
SB-Linie 58 (überörtlich)	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Geistmarkt - Rheinbrücke – Warbeyen – Kellen – Kleve – Kranenburg - Nijmegen (NL)	30'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa+So)
BürgerBus	Emmerich Bahnhof – Kleiner Löwe – Amtsgericht – Speelberg – Leegmeer	60'Takt (Mo-Fr) 60'Takt (Sa)

Abb. 2.2-4 Linien und Streckenverlauf des innerörtlichen und überörtlichen Busliniennetzes

2.3 Radwegenetz Emmerich am Rhein

Der Niederrhein ist für sein radtouristisches Angebot bekannt. Im Kreis Kleve gibt es eine Vielzahl an touristischen Radrouten die mit Fahrradwegweisung ausgeschildert sind.



Abb. 2.3-1: Auswahl an Fahrradkarten (Foto: Stadt Emmerich)

Insgesamt durchqueren auch die Stadt Emmerich am Rhein zahlreiche Radwegerouten, die teilweise grenzüberschreitend erfolgen (vgl. Abb. 2.3-2). Neben dem landesweiten ausgeschilderten Radwegenetz NRW gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) verlaufen zahlreiche touristische Radrouten durch das Stadtgebiet:

- NiederRheinroute
- OranierFahrradroute (Lingen - Moers)
- Rheinradweg – Veloroute Rhein
- Kennenlernroute durch die Stadt Emmerich am Rhein

Der Rheinradweg ist ein überregional bekannter Radweg der von der Rheinquelle (Schweizer Alpen) bis zur Nordsee (Niederlande) eine Länge von über 1.500 km aufweist.

Die touristischen Radwege liegen teilweise abseits der Routen des Alltagsradverkehrs, da sie keine direkte Zielführung zu Verbindungen zu bedeutenden Quellen und Zielen im Stadtgebiet aufweisen. Eine Nutzung für den Alltagsradverkehr ist dennoch auf bestimmten Wegebeziehungen zu prüfen. Nicht zuletzt ist eine Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich.

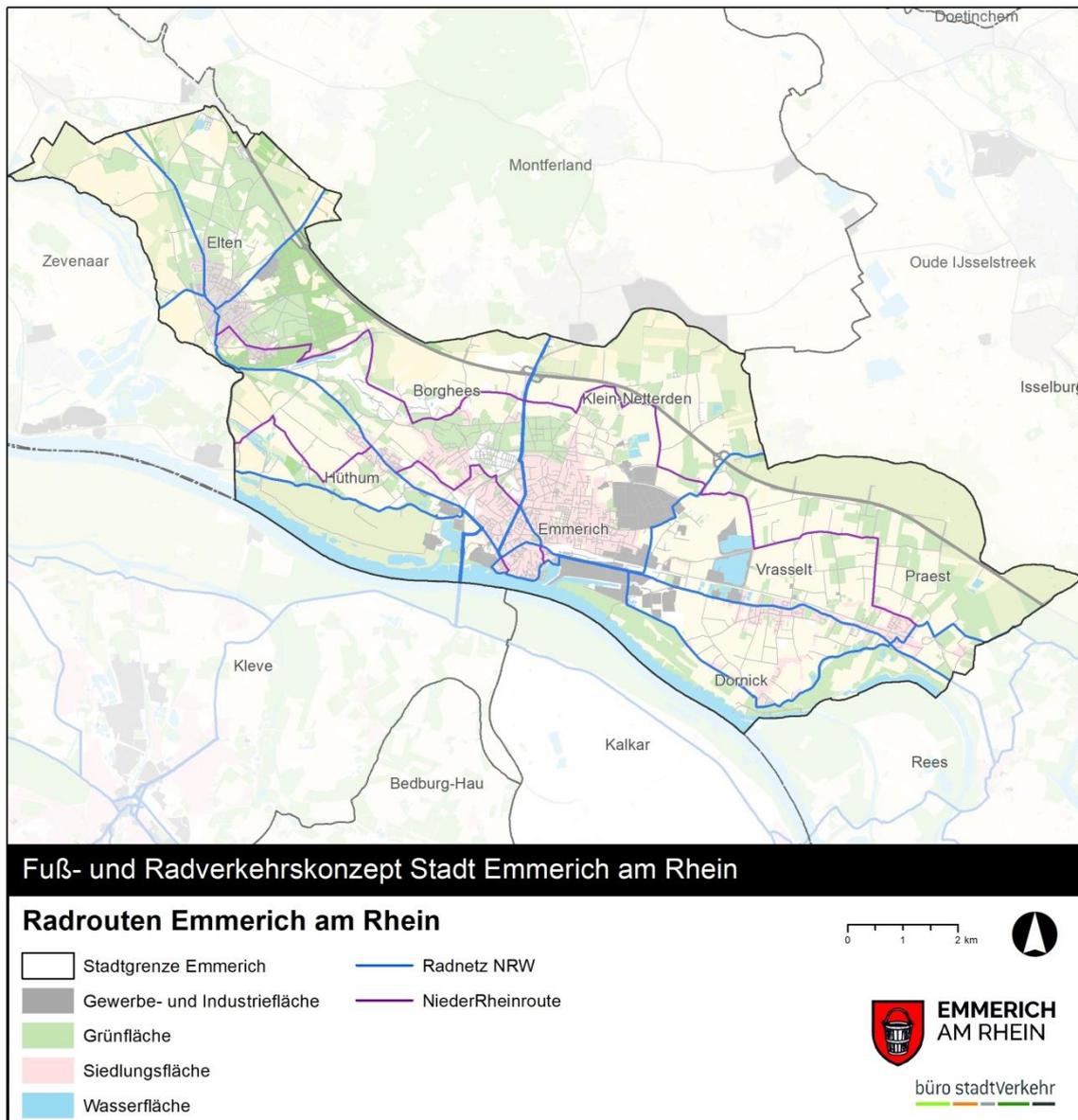


Abb. 2.3-2 Radrouten Emmerich am Rhein

2.4 Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen

Kurze Wege spielen für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine entscheidende Rolle. Ältere Menschen und Frauen mit Kindern und in zunehmendem Maße auch Menschen, die bewusst auf das Auto verzichten, sind darauf angewiesen ihren Alltag auch ohne ein Auto meistern zu können. Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Neben der Siedlungsstruktur nehmen daher auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen sowie weitere Standorte mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen Fuß- und Radverkehrsnetzes. Zu nennen sind hier:

- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Einzelhandelsstandorte
- Schulstandorte

Öffentliche Einrichtungen

Zu den Öffentlichen Einrichtungen zählen unter anderem Krankenhäuser, Verwaltungseinrichtungen, Polizei und Feuerwehr. Nicht nur durch den hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. Die Öffentlichen Einrichtungen sind in Emmerich am Rhein überwiegend im Bereich der Altstadt angesiedelt sowie in den Wohngebieten des Stadtkerns (vgl. Abb. 2.4-1).

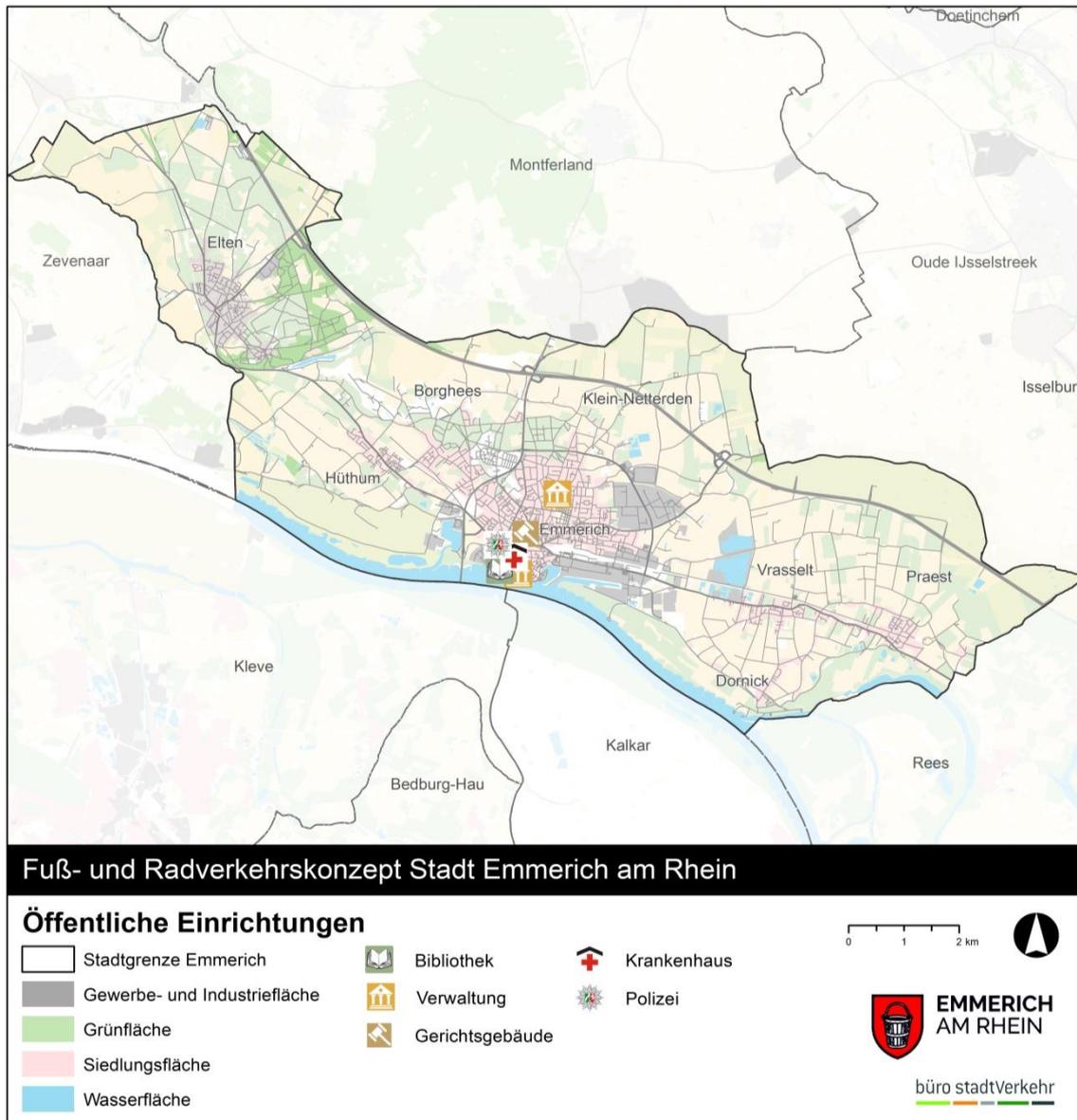


Abb. 2.4-1 Öffentliche Einrichtungen Emmerich am Rhein

Nahversorgung

Ein weiterer Einfluss in Bezug auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Emmerich am Rhein besteht in der Verteilung der Nahversorgungsstandorte. Gemäß des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)¹⁰ ist die Stadt Emmerich am Rhein als Mittelzentrum ausgewiesen, die neben der Grundversorgung auch die Versorgung mit Gütern des periodischen bzw. gehobenen Bedarfs (z. B. Fachärzte, Kaufhaus, Krankenhaus) übernehmen.

¹⁰ Quelle: Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Neben einem Hauptzentrum im Süden der Stadt weist Emmerich am Rhein einen weiteren Nahversorgungsstandort in Elten auf. Der Einzelhandelschwerpunkt liegt in der Fußgängerzone in der historisch gewachsenen Altstadt (vgl. Abb. XX). Sie weist eine Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen, Dienstleistungen sowie Wohnen auf. Das Nahversorgungszentrum Elten befindet sich im gleichnamigen Stadtteil im Nordwesten von Emmerich am Rhein deren Warengruppe sich vornehmlich mit Nahrungs- und Genussmittel auf den kurzfristigen Bedarf beschränken.¹¹

In Abb. 2.4-2 ist das Hauptzentrum im Stadtkern sowie das Nahversorgungszentrum Elten verortet. Zusätzlich wurden die Einzelhandelsstandorte von Discountern und Supermärkten für den alltäglichen Bedarf abgebildet.

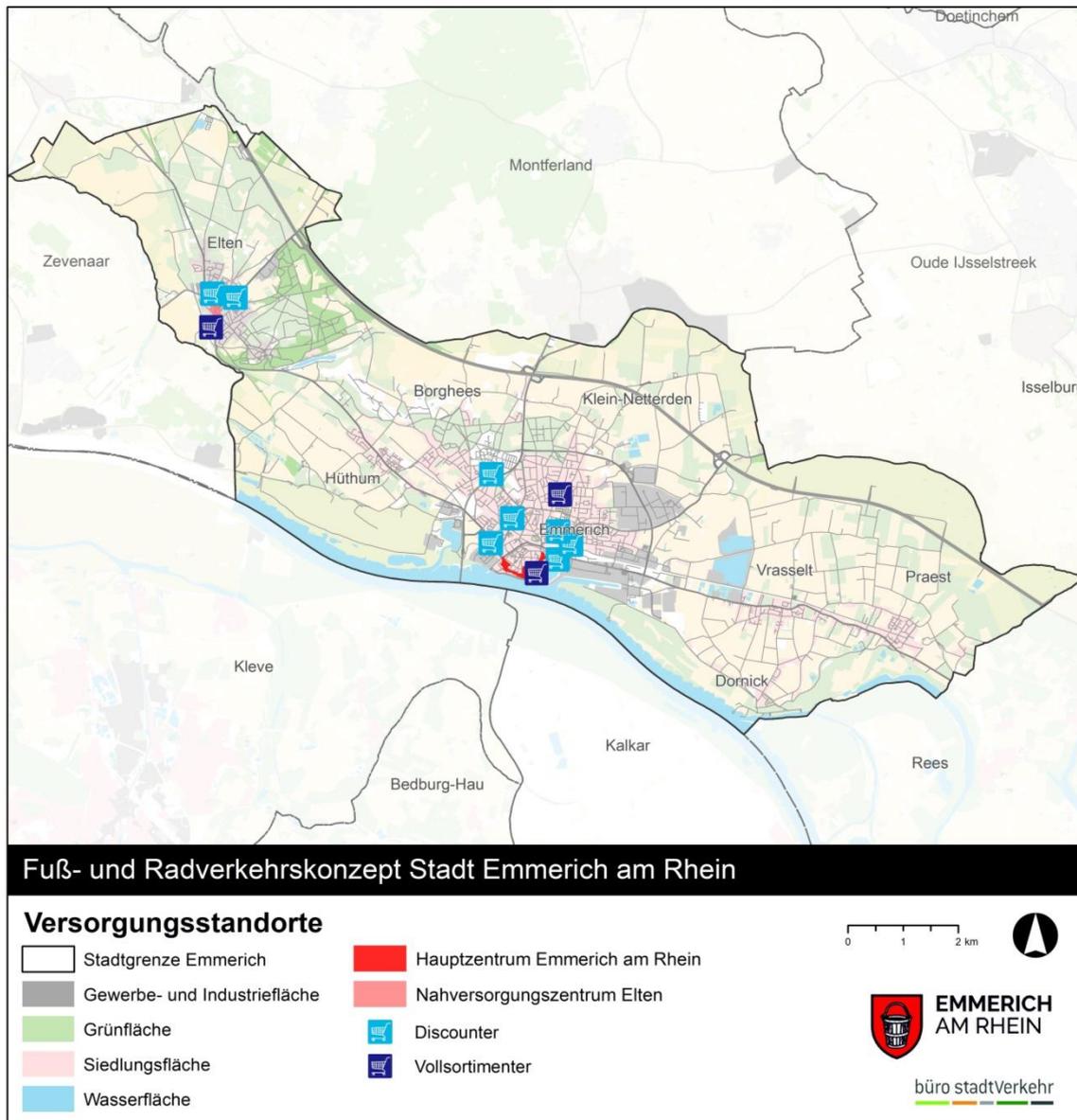


Abb. 2.4-2 Versorgungsstandorte Emmerich am Rhein

¹¹ Quelle: Stadt + Handel 2017: Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Emmerich am Rhein. Endbericht. Dortmund.

Freizeiteinrichtungen

Kultur- und Freizeiteinrichtungen können als Zielgebiete im Fuß- und Radverkehr ebenfalls eine wichtige Rolle einnehmen. Sie spielen allerdings für den Alltagsradverkehr eine eher untergeordnete Funktion. Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Emmerich am Rhein zählen (vgl. Abb. 2.4-3):

- Museen (z. B. Rheinmuseum, PAN kunstforum niederrhein)
- Stadtbücherei
- Stadttheater
- Erlebnisbad „Embricana“
- Sportstätten
- Kirchen

Das Rheinmuseum ist das größte Schifffahrtsmuseum am unteren Niederrhein. Ausgestellt sind über 130 Schiffsmodelle, Steuerhaus mit Radaranlage, eine historische Christopherusfigur, Fischpräparationen und eine umfangreiche stadtgeschichtliche Sammlung.

Die wesentlichen Kultur- und Freizeiteinrichtungen konzentrieren sich in Emmerich am Rhein auf den Stadtkern.

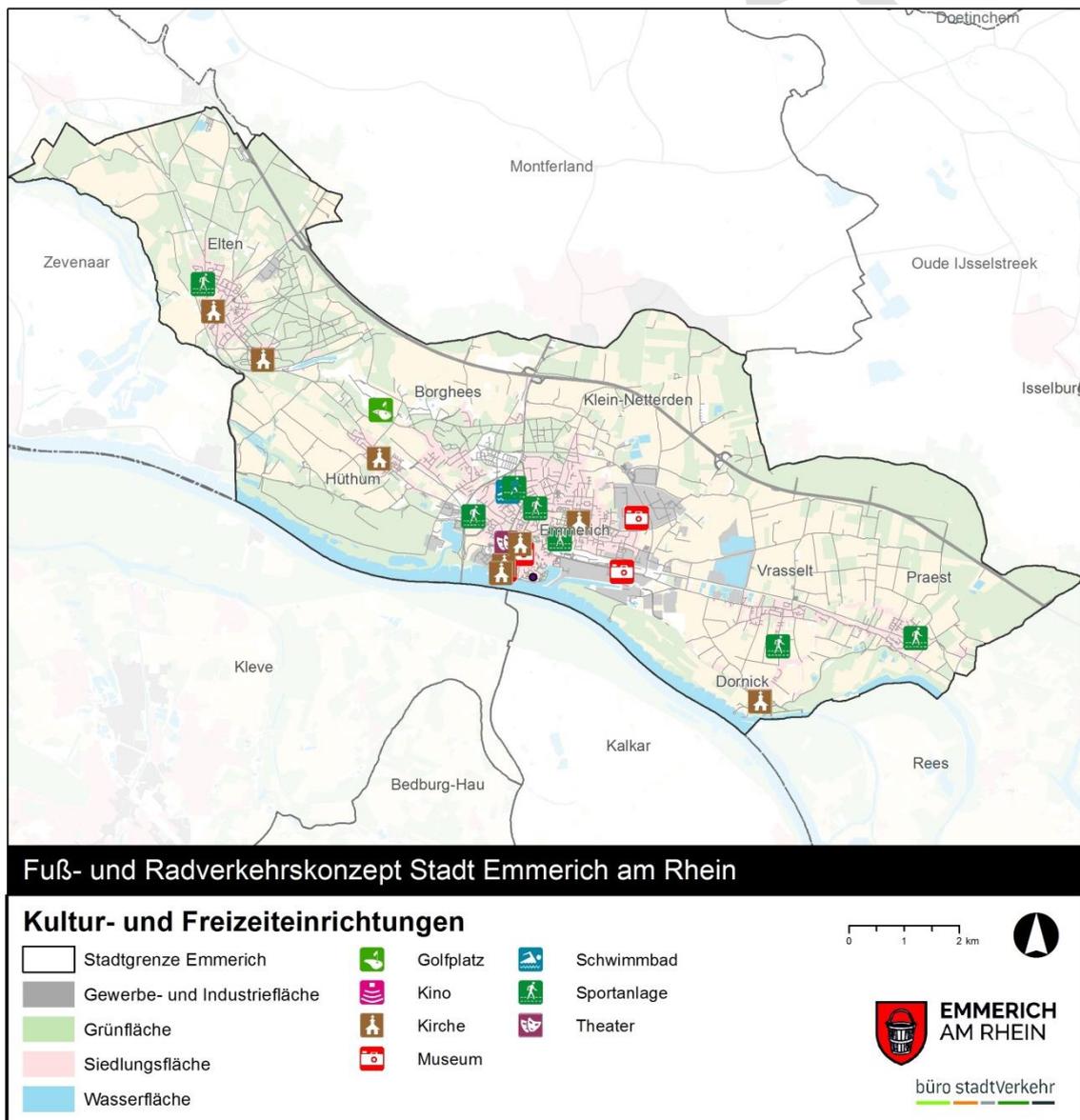


Abb. 2.4-3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen Emmerich am Rhein

Schulstandorte

Schülerinnen und Schüler sind stärker auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins eingeschränkt sind. Sie werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Konzeptes besonders berücksichtigt. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad stärkt die Akzeptanz der Fahrradnutzung und kann sich auf eine Verlagerung der Hol- und Bringverkehre mit dem MIV positiv auswirken. Im vorliegenden Konzept haben Grundschulen eher eine untergeordnete Relevanz, da Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr den Gehweg benutzen dürfen.

Insgesamt gibt es in Emmerich am Rhein neun Schulen, davon sechs Grundschulen und eine Förderschule und zwei weiterführende Schulen (Gymnasium und Gesamtschule). Die Grundschulen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, während sich die beiden weiterführenden Schulen auf den Stadtkernbereich konzentrieren (vgl. Abb. 2.4-4).

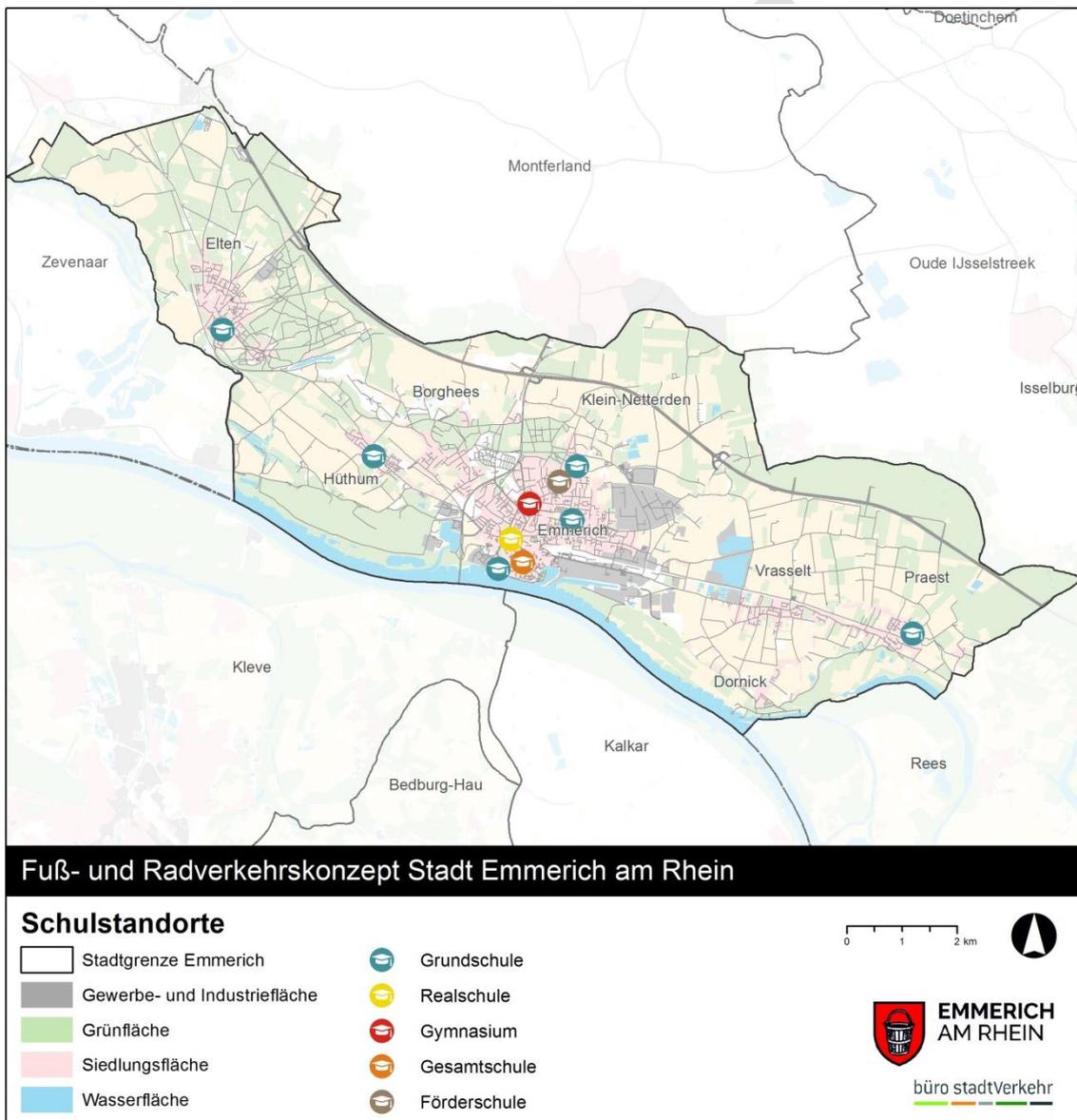


Abb. 2.4-4 Schulstandorte Emmerich am Rhein

2.5 Bisherige Konzepte und Erhebungen

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Emmerich am Rhein einige Anstrengungen unternommen, dem Klimaschutz und insbesondere die nachhaltige Mobilität zu fördern. Im Folgenden wird daher auf bisherige Konzepte aus dem Bereich Klimaschutz und Radverkehr eingegangen.

2.5.1 Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein

Die Stadt Emmerich hat durch den Beschluss eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKK) bereits im Jahr 2012 eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Stadt beschlossen. Das Förderprojekt wurde von der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und den zuständigen Projektträger Jülich gefördert.

Emmerich kann durch die Umsetzung von konkreten Maßnahmen als Vorreiter auf dem Gebiet des Klimaschutzes fungieren und somit ein Vorbild für Städte von vergleichbarer Größe werden. Das IKK kann auf bereits bestehenden Strukturen aufbauen. Emmerich engagiert sich bereits seit 2003 im European Energy Award und wurde im selbigen Programm im Jahr 2008 ausgezeichnet.

Durch die politische Ausrichtung der Stadt können sich verschiedene Entscheidungsträger an dem klimaschützenden Leitbild orientieren und eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes fördern. Aufgrund der allgemeingültigen Notwendigkeit, sich des Klimawandels anzunehmen, werden dabei kommunale Investitionen seitens der Bundesregierung unterstützt. Getätigte Investitionskosten werden dadurch um bis zu 65 % gedeckt.

Das Hauptaugenmerk des IKK der Stadt Emmerich am Rhein liegt in der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Positive Trends lassen sich bereits jetzt feststellen, denn der CO₂-Ausstoß der Stadt Emmerich am Rhein sank von 2007 (325.246 t CO₂) bis 2011 (292.229 t CO₂) kontinuierlich. Besonders im Bereich Mobilität versucht die Stadt CO₂-Einsparungen zu erzielen. Der Radverkehr besitzt bereits jetzt eine hohe Relevanz und das Radwegenetz ist nicht nur an die lokalen, sondern auch regionalen und überregionalen Radwegenetze angebunden (z. B. Kulturroute, EuroBike-Route, 3-Strom-Route). Der Fuß- und Radverkehr wird zusätzlich durch die Ausgabe von Fuß- und Radverkehrskarten, geführten Stadtrundgängen, einem Barfußpfad und einem Nordic-Walking-Parcours gefördert.

Hauptsächliche Arbeitsfelder des IKK, stellen die folgenden Themenfelder dar: Energie und CO₂-Bilanz; Handlungsfelder (HF) und Maßnahmenkatalog (TOP-Projekte); Umsetzung; Potenziale; Zielsetzungen; Regionale Wertschöpfung.

2.5.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 Stadt Emmerich am Rhein

Die Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) für die Stadt Emmerich soll bestehende Schwächen und Defizite innerhalb der Stadtstruktur ausgleichen und dabei die vorhandenen Potenziale nutzen um eine generelle, zukunftsfähige Aufwertung der Stadt sicherzustellen. Als Planungs- sowie Umsetzungshorizont dient das Jahr 2025.

Einen Grund für die Erstellung eines solchen Konzeptes stellen die umfangreichen Problemfelder der Stadt dar. Zusammenfassend lassen sich dafür z. B. Leerstände des Einzelhandels, Investitionsstau stadtbildprägender Gebäude, Brachflächen bzw. mindergenutzte Grundstücke an den Stadteingängen sowie mittel- bis langfristig bevorstehende, innenstadtbedeutsame Bauprojekte aufzählen. Aus den angeführten Problemfeldern lassen sich Herausforderungen für das ISEK ableiten. Diese betreffen beispielsweise Gestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, Maßnahmen zur Optimierung der zentralen Handelsfunktion der Innenstadt inkl. Leerstandsabbau, Frei- und Brachflächenentwicklung, verkehrliche Projekte der Nahmobilität und der Erreichbarkeit sowie Wohnungsmarktpolitische Entwicklungen wie bedarfsgerechte Wohnformen und Innenentwicklung.

Für den Radverkehr soll zusätzlich die Fahrradinfrastruktur (z. B. Einrichtung von Fahrradstraßen) ausgebaut werden, damit der Radverkehr nicht mehr überwiegend mit dem MIV zusammengeführt wird. Dazu sieht das ISEK eine Optimierung des Radwegenetzes, und mehr Fahrradabstellmöglichkeiten an zentralen Stellen (z. B. in Bahnhofsnähe) vor. Fußgänger profitieren bereits jetzt von dem relativ dichten Wegenetz, jedoch sollen auch die Fußwegeverbindungen optimiert werden. Damit Emmerichs Innenstadt fahrrad- und fußgängerfreundlicher wird, sollen die innenstadtnahen Quartiere besser an die Innenstadt angebunden werden. Die Neuplanung der Bahnunterführung „Löwentor“ soll dabei die nördlichen Quartiere besser mit der Innenstadt verbinden. Zusätzlich sollen Lücken im Fußwegenetz zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen.

Durch das ISEK erhofft sich die Stadt ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erhalten, um die positive Entwicklung des Untersuchungsgebietes auch zukünftig nicht zu gefährden. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet dabei in der engen Abgrenzung den Innenstadtraum zwischen dem Gisbert-Lensing-Park im Norden, dem Bahnhofsbereich im Osten, der Rheinpromenade im Süden und dem Stadteingang Steintor im Westen.

Das ISEK berücksichtigt dabei städtebauliche, architektonische, ökonomische, freiraumbezogene, wohnungsmarktbezogene und soziale Aspekte gleichermaßen und bezieht neben Fachämtern der Verwaltung und der Politik auch Bürgerinnen und Bürger in die Planungen mit ein. Grundlage des Konzepts stellen bereits bestehende Planungen dar, wie z. B. der Flächennutzungsplan oder Bebauungspläne.

2.5.3 Sonstige relevante Bauvorhaben mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr

Derzeit laufende Projekte die im vorliegenden Konzept berücksichtigt werden sollten, werden im Folgenden kurz erläutert.

- Bahnübergang Großer Wall/ Löwentor
- Umgestaltung Kleiner Löwe und Geistmarkt

Bahnübergang Großer Wall/ Löwentor:

Für die Bereiche Bahnübergang Löwentor und Kreisverkehr liegt ein Auszug aus dem Aufstellungsbeschluss von 2014 vor:

"Im Rahmen des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes als Folge des geplanten Ausbaus eines dritten Gleises innerhalb der Bahnstrecke Arnheim-Oberhausen (Betuwe) soll der derzeit schienengleiche Bahnübergang am Löwentor aufgehoben werden. Dieser hat laut dem Ziel 1.3 Verkehrsentwicklung des Leitbildes der Stadt Emmerich am Rhein hohe Priorität. Die Gleisanlagen sollen künftig mittels einer Bahnüberführung für Fußgänger- und Radfahrer (EÜ-F) und einer Bahnüberführung (EÜ) für den motorisierten Verkehr zu unterqueren sein. Des Weiteren soll ein 5-armiger Kreisverkehr an der Bahnhofstraße errichtet werden, der die Verkehrsströme der Bahnhofstraße und des Ostwalls, der Hafenstraße, der Mennonitenstraße sowie der zukünftigen Trasse der EÜ neu ordnet."

Umgestaltung Kleiner Löwe / Geistmarkt:

Wesentlicher Bestandteil des ISEK ist die Umgestaltung der Stadteingänge „Geistmarkt“ und „Kleiner Löwe“. Aufgrund der zentralen Lage und der damit übergeordneten Bedeutung der Freiräume als Eingangsbereiche soll die Attraktivität der Plätze gesteigert werden. Die Planungen zur Umgestaltung der beiden Eingangsbereiche stehen noch in der Entwurfsphase und werden derzeit im Rahmen eines Realisierungswettbewerbs erarbeitet. Die beiden Plätze sollen zwar für sich eigenständig, jedoch im Zusammenhang gedacht und geplant werden. Insgesamt können Änderungen an der Verkehrsführung vorgenommen werden, jedoch sollen keine Verkehrswege geschlossen werden, sodass der Durchsatz entweder gleich bleibt oder höher wird.

Für alle Projekte existieren Aufstellungsbeschlüsse und erste Vorplanungen, jedoch sind die einzelnen Maßnahmen nicht so weit fortgeschritten, dass man bereits Auswirkungen innerhalb der nächsten zwei Jahre erwarten kann.

2.6 Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Emmerich am Rhein

Die Ermittlung der Unfalldaten mit Radfahrereteiligung erfolgt auf der Grundlage der Unfallanalyse im Zeitraum von 2017 bis 2019. Insgesamt kam es im Zeitraum von 2017 bis 2019 zu 91 Unfällen mit Radfahrereteiligung.

Die Unfallkategorie ergibt sich aus der Unfallschwere, die Informationen über die entstandenen Personen- und Sachschäden enthält. Nachfolgend sind sieben Kategorien aufgeführt:

- Kategorie 1: Unfall mit Getöteten
- Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kategorie 4: schwerwiegender Unfall mit Sachschaden
- Kategorie 5: Sonstiger Unfall mit Sachschaden ohne Alkoholeinfluss/ berauschender Mittel
- Kategorie 6: Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Alkoholeinfluss/ berauschender Mittel
- Kategorie 7: Unfall mit Fahrerflucht

Die überwiegende Mehrheit der Unfälle ist jedoch der Unfallkategorie 3 mit 69 Unfällen mit Leichtverletzten zuzuordnen. In den vergangenen Jahren sind bei Unfällen mit Radfahrereteiligung keine Personen ums Leben gekommen. Auch Kategorie 4, 5 und 7 traten im Zeitraum zwischen 2017 und 2019 nicht auf (vgl. Abb. 2.6-1; Abb. 2.6-2).

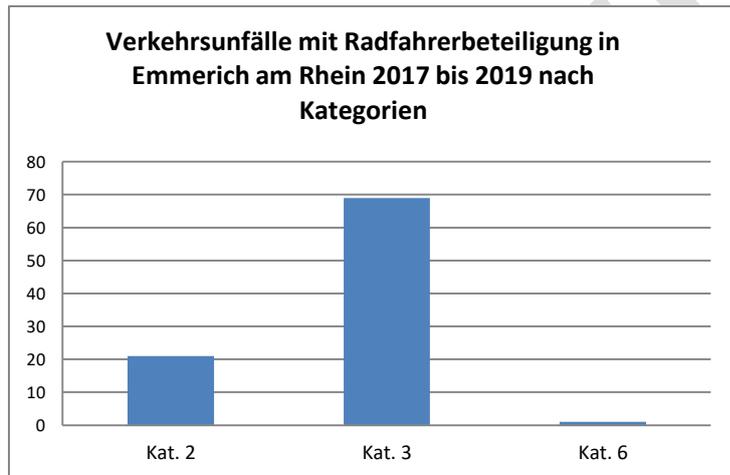


Abb. 2.6-1 Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung in Emmerich am Rhein 2017 – 2019 nach Kategorien

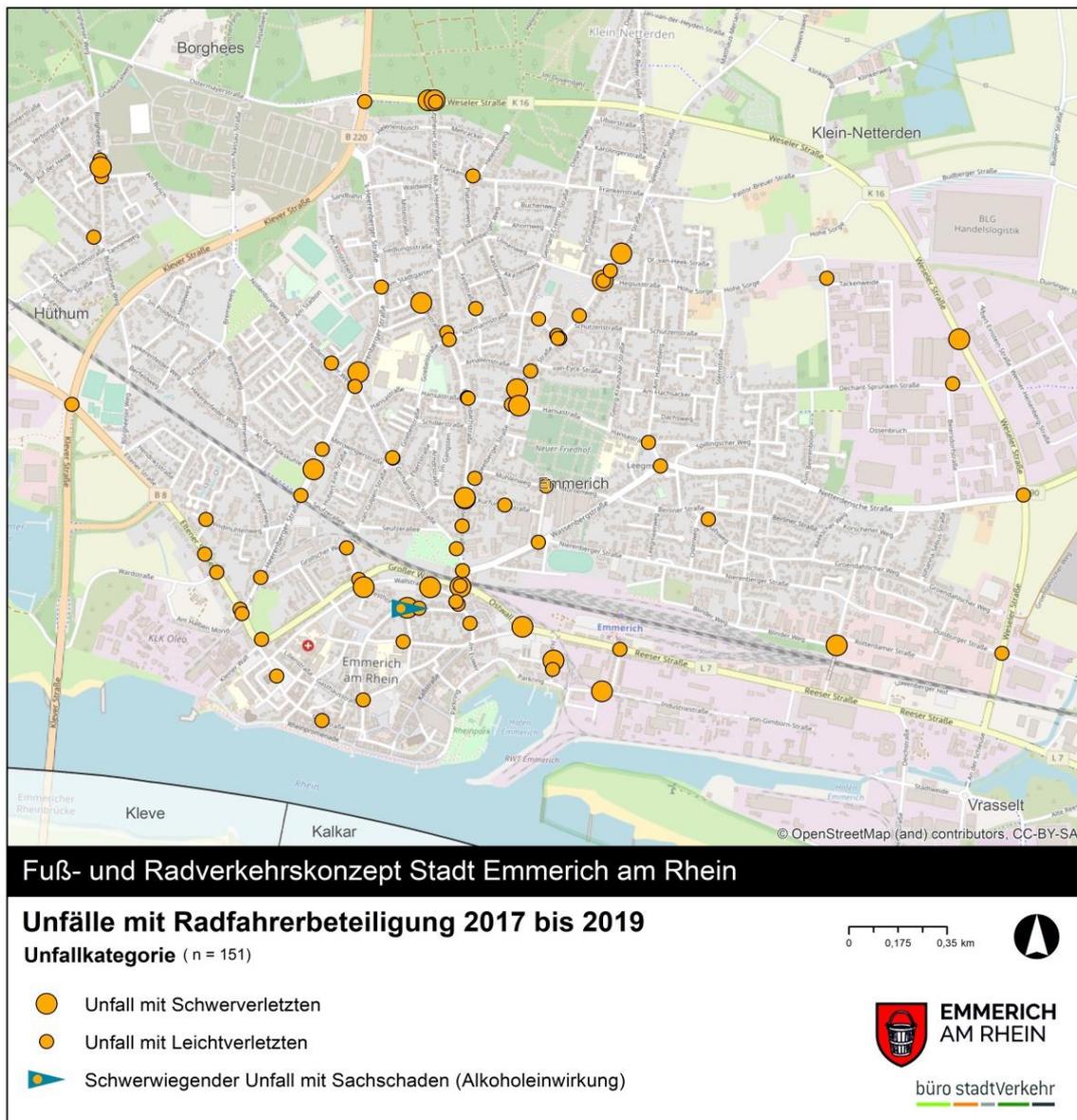
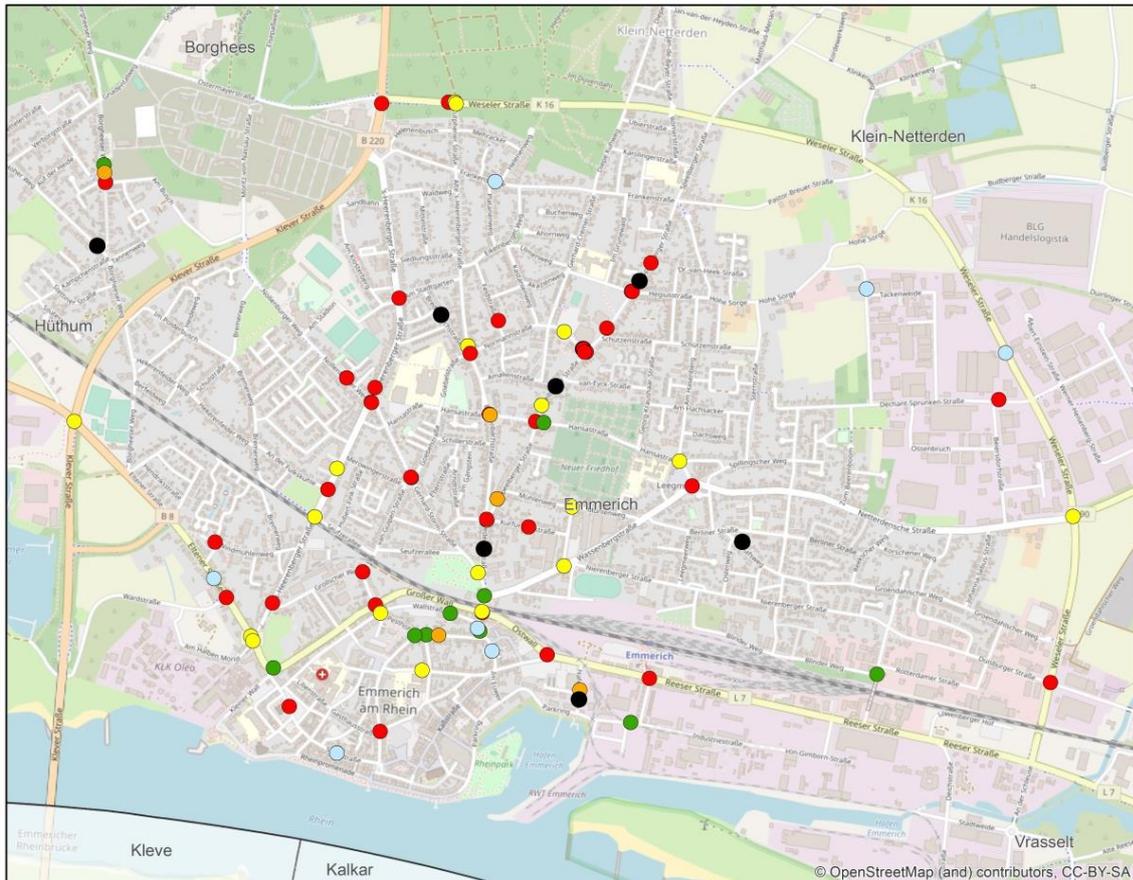


Abb. . 2.6-2 Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfallkategorie

Unfalltypen bezeichnen den Verkehrsvorgang, woraus ein Verkehrsunfall entstanden ist.

- **1 Fahrnfall:** Kontrollverlust des Fahrzeugs, ohne dass dabei andere Verkehrsteilnehmer eine Mitschuld tragen
- **2 Abbiege-Unfall:** Konflikt zwischen Abbieger und aus einer entgegengesetzten Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer
- **3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall:** Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen, Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen
- **4 Überschreiten-Unfall:** Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem parkenden/haltenden Fahrzeug bzw. Fahrmanöver beim Parken/Halten
- **5 Unfall durch ruhenden Verkehr:** Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegt haben
- **6 Unfall im Längsverkehr:** Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht
- **7 Sonstiger Unfall:** Unfall, der nicht den Typen 1 bis 6 entspricht

In Abb. 2.6-3 sind die Unfälle mit Radfahrereteiligung nach Unfalltyp in den Jahren 2017 bis 2019 dargestellt. Die häufigste Unfallursache stellen dabei Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, gefolgt von Abbiegeunfällen und Fahrnfällen dar.



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019

Unfalltyp (n = 151)

- Fahrerfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

0 0,175 0,35 km



**EMMERICH
AM RHEIN**

büro stadVerkehr

Abb. 2.6-3 Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfalltypen

Die Unfallbeteiligten, alle Verkehrsmittel zwischen denen der Unfall stattgefunden hat, werden im Abb. 2.6-4 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass Unfälle zwischen Pkw und Radfahrern am häufigsten erfolgten.

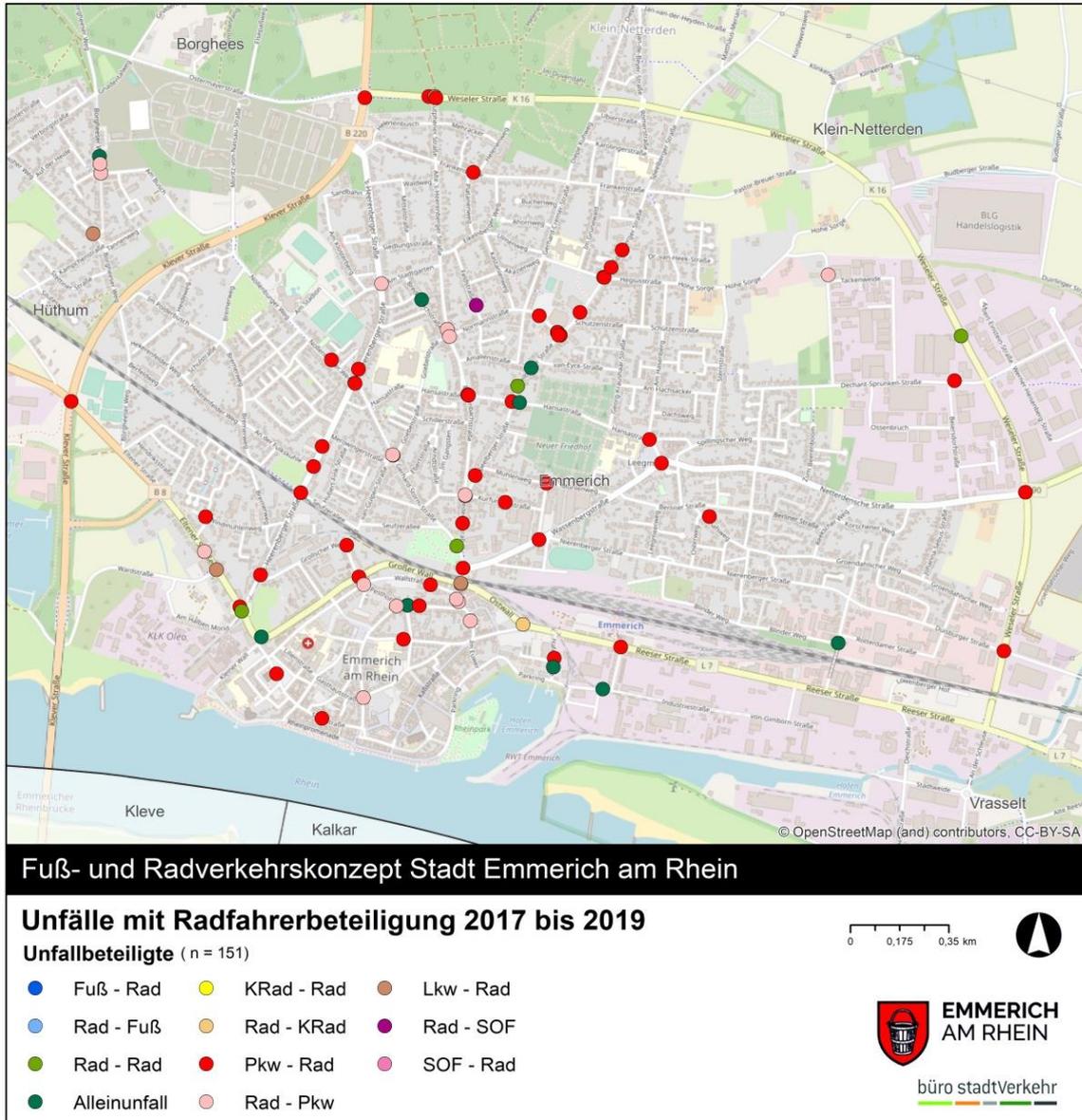


Abb. 2.6-4 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2017 bis 2019: Unfallbeteiligte

3 Wichtigste Ergebnisse der Haushaltsbefragung Stadt Emmerich am Rhein

Im Rahmen des Fuß- und Radwegekonzeptes wurde zur Ermittlung von Grundlagen eine Haushaltsbefragung in der Stadt Emmerich am Rhein durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einem eigenständigen Bericht zu entnehmen und werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Wird noch ergänzt

Entwurf

4 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr

Insgesamt setzt das Fuß- und Radverkehrskonzept der Stadt Emmerich am Rhein auf die Stärkung der Wegebeziehung innerhalb der Stadt sowie zu den angrenzenden Nachbarkommunen. Hierbei liegt der Fokus auf dem Alltagsradverkehr, der auf zügigen, direkten und sicheren Wegen zurückgelegt werden soll. Gerade das klassifizierte Straßennetz stellt historisch bedingt häufig die direkteste Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Nachbarstädten dar.

4.1 Fußverkehr

4.1.1 Grundanforderungen und Qualitätsstandards Fußverkehr

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 Stadtzentren sind außerdem in gewissen Abständen öffentliche Sanitäreinrichtungen anzubieten.

4.1.2 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Durch die Ableitung 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. Beispielsweise ist die Herstellung der Barrierefreiheit nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenem Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Herstellung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA) fußen.

Für die Herleitung der Netzkategorisierung wurden zunächst die Quellen und Ziele in der Altstadt betrachtet, um bedeutende Wegeachsen zu identifizieren. Berücksichtigung fanden dabei neben der Fußgängerzone die Rheinpromenade mit der ansässigen Gastronomie und Aufenthaltsflächen sowie öffentliche Plätze. Daneben sind Schulen (Rheinschule und Städtische Gesamtschule Emmerich am Rhein) und öffentliche Einrichtungen (Bibliothek, Museum, Polizei, Verwaltung) bedeutende Quellen und Ziele. Der Bahnhof Emmerich am Rhein und Bushaltestellen in der Altstadt wurden zur Erreichbarkeit ebenfalls mit aufgenommen (vgl. Abb. 4.1.2-1).

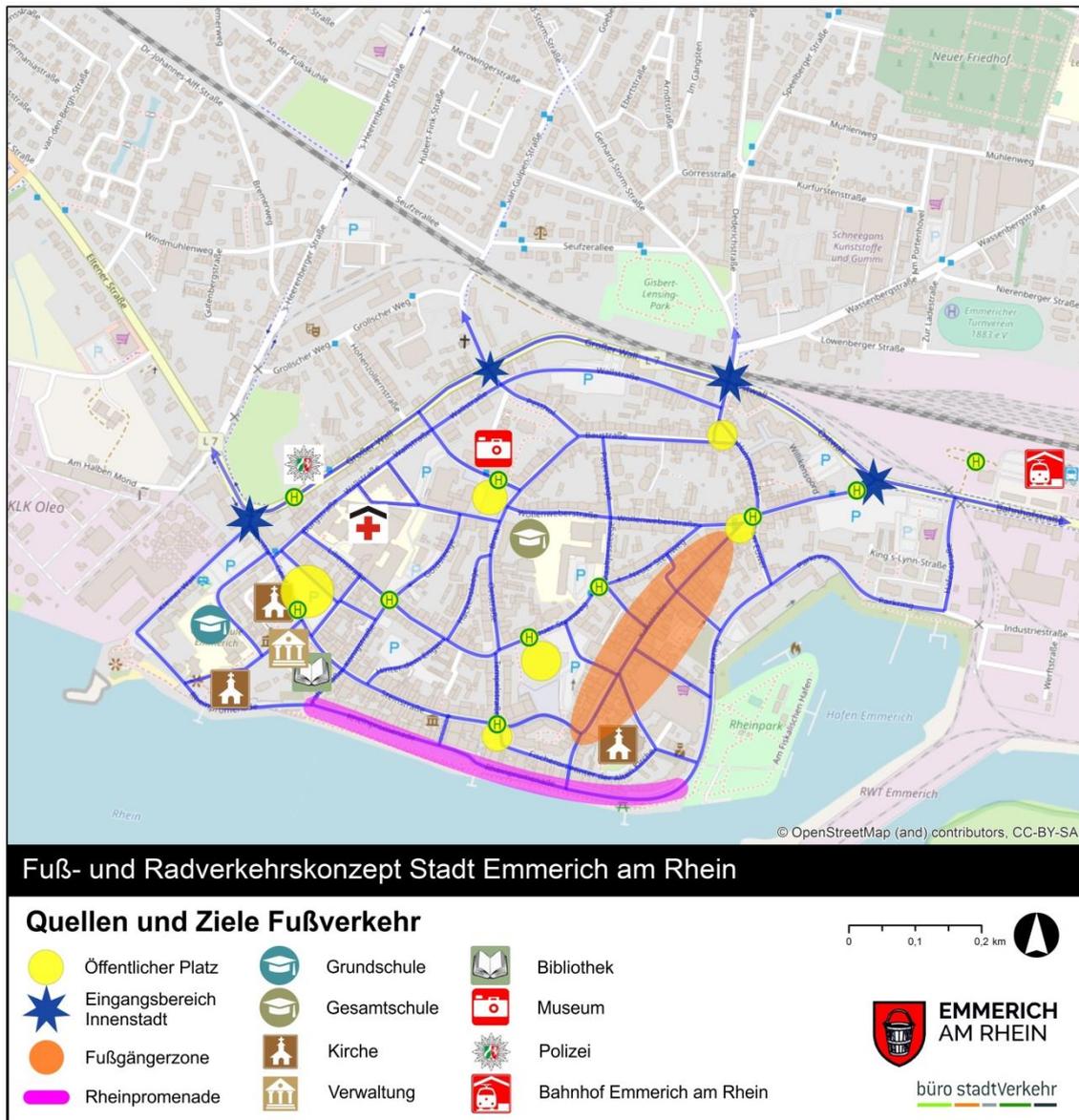


Abb. 4.1.2-1 Quellen und Ziele im Fußverkehr

Für die Typisierung der Fußwege wurden drei Wegetypen für den Fuß- und Radverkehr definiert (vgl. 4.1.2-2):

- Hauptwege
- Allzeitwege
- Nebenwege

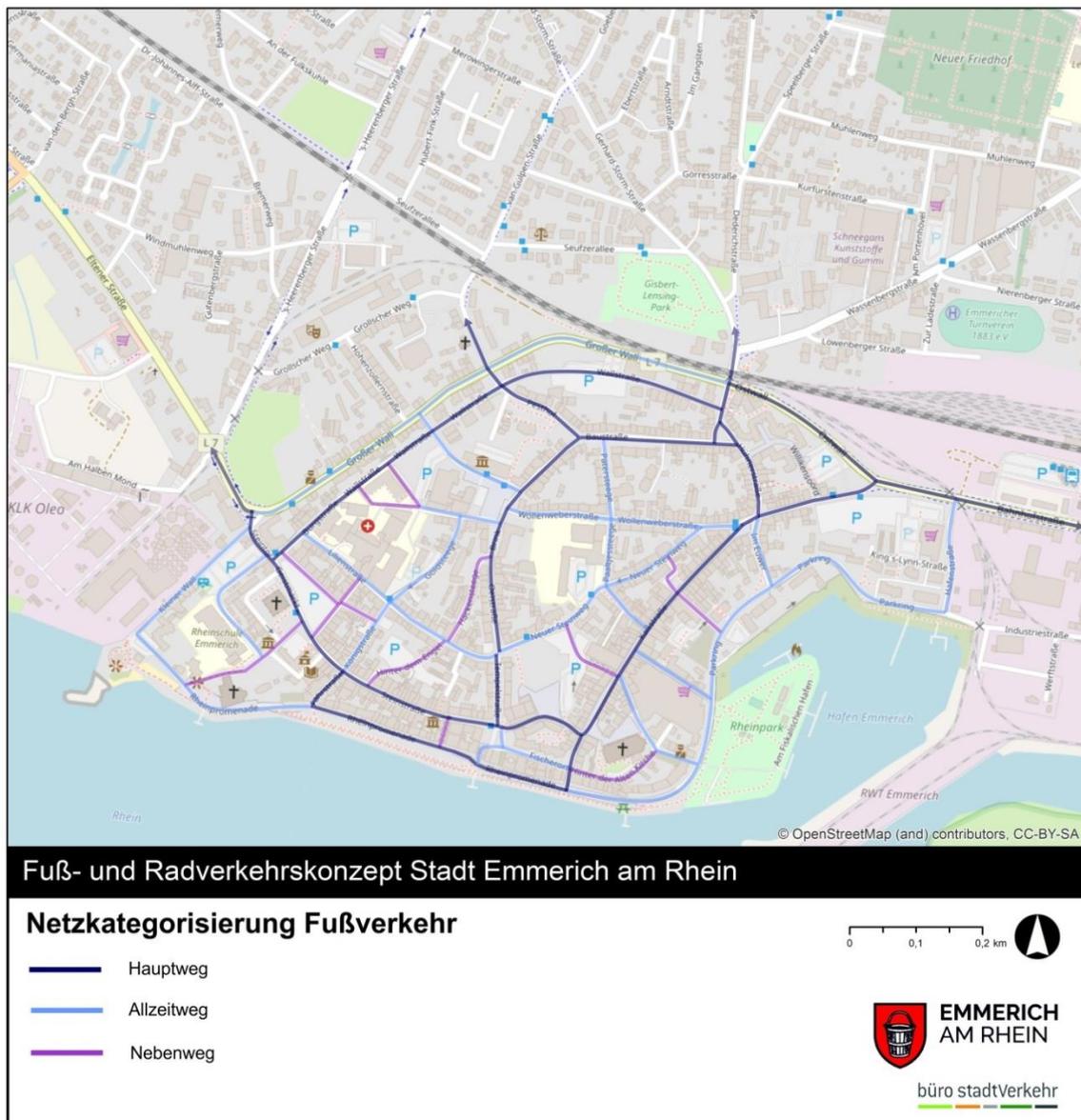


Abb. 4.1.2-2 Netzkategorisierung im Fußverkehr

Den Wegetypen werden dabei unterschiedliche Ausbau- und Qualitätsstandards zugeschrieben, die im Folgenden näher erläutert werden.

Hauptwege:

- Verbinden wesentliche Quell- und Zielorte
- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung
- Routinemäßige bauliche Kontrollen, nach der festgestellte Mängel zeitnah beseitigt werden

Allzeitweg

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein
- Bei Aufenthaltsorten von Kindern wie Schulen oder Spielplätzen sollten Breitenzuschläge vorgenommen werden (abhängig vom DTV-Wert und Straßennutzung)

Nebenweg

- Wegeverbindungen abseits des Straßenverkehrs
- Nicht alle Wege uneingeschränkt und zu jeder Zeit für alle Fußgänger nutzbar
- Barrierefreiheit ist nicht überall herstellbar
- Gehwegparken vermeiden

Die Standards für Fußwege sind prioritär auf Haupt- und Allzeitwegen zu verfolgen. Auf Nebenwegen können sie auch zu einem Zeitpunkt angewendet und umgesetzt werden, an dem ohnehin Instandsetzungsarbeiten vorgesehen sind.

4.1.3 Mängelanalyse der Netzkonzeption

Für die Mängelanalyse wurden verschiedene Kriterien untersucht. Neben Mängel an Oberflächen und Gehwegbreiten wurden Knotenpunkte und die Aufenthaltsqualität in der Altstadt untersucht.

Mängel Oberfläche

Mängel an Oberflächen liegen dann vor, wenn sie eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit (keine ebene Fläche, Wurzelaufbrüche o. ä.) aufweisen. Auch die nicht barrierefreie Absenkung von Bordsteinen fällt unter diese Kategorie.

Mängel Gehwegbreite

Die Breite der Gehwege trägt zur Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger bei. Die Dimensionierung hängt u. a. von der Fußgängerverkehrsstärke und verfügbaren Straßenraumbreiten ab. Fußgänger gehen häufig nebeneinander bzw. es muss im Begegnungsfall zweier Fußgänger ausreichend Platz vorhanden sein. Auch das Mitführen von Kinderwägen und Rollatoren und die Begegnung von Personen im Rollstuhl muss problemlos auf dem Fußweg möglich sein. Die Empfehlung bzgl. der Mindestmaße für Gehwegbreiten liegen hier bei 2,50 m.¹²

Mängel an Knotenpunkten

Unsichere oder fehlende Querungsmöglichkeiten stellen eine erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger dar. Mängel an Knotenpunkten wie LSA (Lichtsignalanlagen)-Schaltung sind beispielsweise zu lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder Bedarfsampeln.

¹² Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).

Aufenthaltsqualität

Mängel in der Aufenthaltsqualität bestehen zum einen in einer fehlenden bzw. unzureichenden Beleuchtung und zum anderen in einem unstrukturierten, ungepflegten öffentlichen Raum ohne Sitzmobiliar und Spielelementen für Kinder. Eine fehlende bzw. unzureichende Beleuchtung erhöht das Gefühl der Unsicherheit beim Durchqueren des Platzes und trägt dazu bei, bestimmte Bereiche bei Dunkelheit vollständig zu meiden. Unattraktive öffentliche Räume und Plätze zeichnen sich mitunter durch Funktionslosigkeit aus, die u. a. durch das direkte Umfeld und gestalterische Aspekte des Platzes hervorgerufen werden. Hierzu zählen bauliche und verkehrliche Hindernisse sowie fehlende Sichtachsen, die die Wahrnehmung und Inszenierung bedeutender Gebäude, Brunnen, Bäume sowie Statuen und öffentlichen Kunstwerken mindern. Fehlendes Mobiliar schmälert zudem die Verweil- und Erholungsfunktion öffentlicher Räume. Unter dem Begriff Mobiliar fallen nicht nur Sitzgelegenheiten, sondern auch Spielelemente für Kinder.

In Abb. 4.1.3-1 sind die Mängel im Fußverkehr graphisch dargestellt. Hierbei sind u. a. unsichere Querungsmöglichkeiten, zu geringe Gehwegbreiten, unebene Oberflächen, fehlende Sitzmöglichkeiten und gefährliche Kreuzungssituationen als Mängel mit aufgenommen worden.



Abb. 4.1.3-1 Mängel im Fußverkehr

4.2 Radverkehr

Grundsätzlich sollten im Alltagsradwegenetz die Anforderungen aller Nutzergruppen berücksichtigt werden und sind daher bei der Netzplanung zu berücksichtigen. Die Formulierung von Standards, die sich an den technischen Regelwerken und der Anforderungen der Radfahrenden orientieren, soll dabei helfen, mit Freude das Fahrrad zu benutzen.

4.2.1 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Die Ansprüche der Radfahrenden variieren dabei je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges. Daraus lassen sich vier Gruppen von Radfahrenden ableiten: Erwachsene Alltagsradler, Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen und Freizeitradler.

Erwachsene Alltagsradler

Die Gruppe der erwachsenen Alltagsradler zeichnet sich durch Erfahrung und Selbstsicherheit aus. Sie sind zunehmend mit Fahrradanhängern oder Lasträdern unterwegs und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Verbindungen. Hierfür nutzt die Gruppe auch die Fahrbahn oder parallel zur Fahrbahn geführte getrennte Radwege.

Kinder und Jugendliche

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren. Danach dürfen Kinder bis 10 Jahre weiterhin auf dem Gehweg fahren. Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahre gelten als selbstsichere Radfahrer. Sie bevorzugen ebenfalls wie die Gruppe der erwachsenen Alltagsradler schnelle und direkte Wegestrecken. Sowohl für Kinder als auch Jugendliche ist die Führung auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen sinnvoll. Die häufigsten Wegezwecke sind die Wege zur Schule und in der Freizeit.

Ältere Menschen

Ältere Menschen sind vor allem Alltags- und Freizeitradfahrer. Die Gruppe bevorzugt ebene, griffige Flächen und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Darüber hinaus ist insbesondere die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum von großer Bedeutung.

Freizeitradler

Die Gruppe der Freizeitradler benötigt eine gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberfläche abseits der Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Erlebniswert. Die Strecke sollte über eine durchgängige Radwegweisung verfügen.

Anhand der differenzierten Ansprüche der Radfahrenden lassen sich in der nachfolgenden Darstellung der Netzhierarchie die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale und Qualitäten der Radwege ableiten. Bedeutsame Ziele an Hauptrouten richten sich überwiegend an Alltagsradler und ältere Menschen, während wichtige Einrichtungen für Kinder und Jugendliche vornehmlich in dicht besiedelten Wohngebieten und Ortsteilen zu finden sind. Die Belange der Fahrradurlauber werden dagegen auf ergänzenden Radrouten erfüllt, deren Erlebniswert über der Anbindung von Zielen im Alltagsverkehr steht.

4.2.2 Qualitätsstandards Radverkehr

Die Formulierung von Qualitätsstandards für den Radverkehr dienen als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt. Diese Standards orientieren sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Es ist das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Die ERA bildet die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen.

Inwiefern der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, ist nicht eindeutig definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Orientierung können gemäß ERA (vgl. Kapitel 2.3.3 ERA) die Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden. Zum Beispiel ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage) auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und wenig Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h) zu empfehlen. Die Geschwindigkeit sollte maximal 30 km/h betragen. Daher bietet sich die Führung im Mischverkehr besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen und ruhigen Anwohnerstraßen an.

Allerdings haben auch weitere Faktoren abseits der Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke Einfluss auf die Radwegführung:

- Flächenverfügbarkeit des Straßenraums: Die Fahrbahnbreite und der Seitenraum spielen bei der Führung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle. Je nach Nutzungsanforderung sind entsprechende Breiten erforderlich. Es ist daher je nach Erfordernis zu überprüfen, ob die gegebenen Querschnitte beispielsweise durch eine Neuaufteilung eine optimierte Führung des Radverkehrs realisieren lassen.
- Schwerlastverkehrsstärke: Besteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkws oder andere Schwerlastverkehre sollte der Radverkehr in der Regel im Seitenraum geführt werden.
- Parken: Durch ein- und ausparkende Pkws und das Öffnen von Wagentüren entstehen Gefährdungspotenziale. Dabei ist zu prüfen, wie und wie lange auf dem untersuchten Abschnitt geparkt wird und welche die daraus resultierend sicherste Führung ist.
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten: An Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sind ein- und abbiegende Kfz-Verkehre zu berücksichtigen. Bei einer hohen Anzahl von Zufahrten (z. B. Zufahrt zu Supermärkten) und Einmündungen mit hoher Zahl von ein- und abbiegenden Fahrzeugen, sollte der Radverkehr eher auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum geführt werden.
- Längsneigung: „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum“

Eine Überprüfung vor Ort, ob der Radfahrer auf der Fahrbahn oder abseits im Seitenraum auf baulichen Radwegen geführt wird, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

In § 2 der StVO ist die **Benutzungspflicht von Radwegen** geregelt. Die Zeichen 237, 240 und 241 sind als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet (vgl. Abb. 4.2.2-1). Radwege, die eine solche Beschilderung aufweisen müssen von Radfahrern benutzt werden.

Es besteht jedoch keine Radwegebenutzungspflicht, wenn der Radweg „wegen der Beschaffenheit [...] oder [des] Zustandes (z.B. tiefer Schnee, Eis, Löcher) für Radfahrer nicht zumutbar ist“ (Rechtsprechung, z.B. Bouska in NVZ 1991) „Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen.“ (RASt, 6.1.6.4).

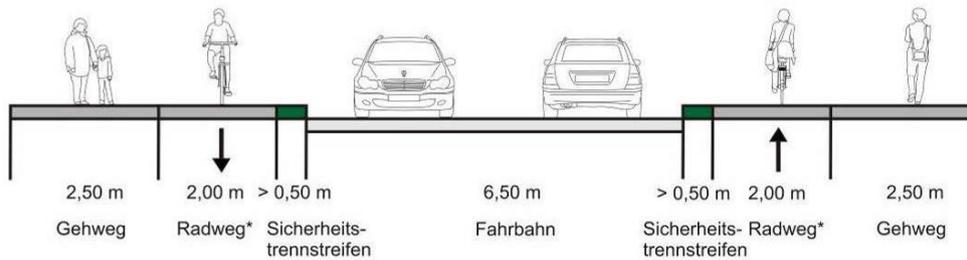
		
<p>Radweg Zeichen StVO 237</p>	<p>Getrennter Geh- und Radweg Zeichen StVO 241</p>	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg Zeichen StVO 240</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen • Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen • Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen • Breite: mind. 2,00 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 • 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. 4.2.2-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)

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 Abbildungen 4.2.2-2 und 4.2.2-3 gemäß ERA 2010¹³ dargestellt.

¹³ Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.



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

Abb. 4.2.2-2 Einrichtungsrادweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

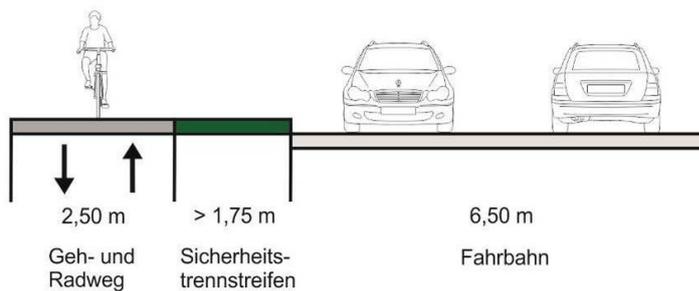


Abb. 4.2.2-3 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in 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. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (vgl. Abb. 4.2.2-4). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorgesehen. Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (> 1.000 Schwerlastverkehren pro h).

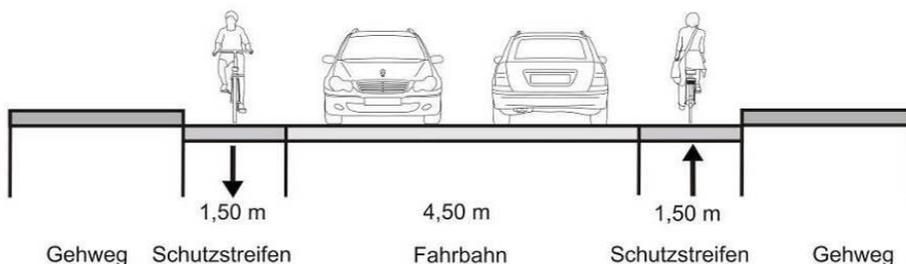


Abb. 4.2.2-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie, abgetrennt. Häufig sind sie mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen StVO 237 ausgeschildert. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. 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 oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort. Ein Querschnitt mit Mindestbreiten ist in Abbildung 4.2.2-5 abgebildet.

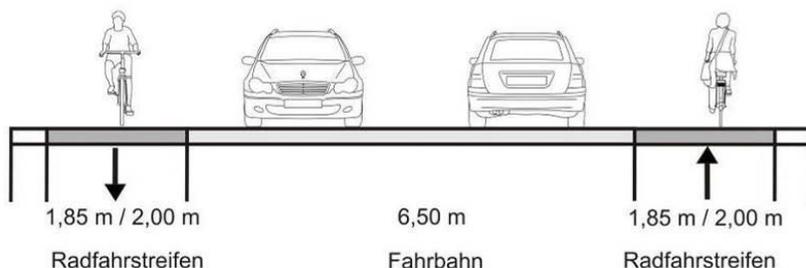


Abb. 4.2.2-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher einzeln nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

4.2.3 Ableitung eines Wunschliniennetzes

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, die sich an vorhandenen und perspektivischen Quellen und Zielen der Stadt Emmerich am Rhein orientiert. Aufbauend auf der Siedlungs- und Gewerbestruktur, Erreichbarkeit von sozialen und schulischen Einrichtungen, Beschäftigungsschwerpunkten, zentralen öffentlichen und Versorgungsbereichen, ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten sowie Pendlerverflechtungen wird ein Wunschliniennetz entwickelt.

Die als Luftlinien dargestellten Wunschlinien zeigen Verbindungen von Emmerich am Rhein zu den Nachbarkommunen sowie Verbindungen der Stadtteile untereinander auf. Die Verbindungen werden nach hoher, mittlerer und geringer Priorität eingestuft. Die Anbindung aus allen Stadtteilen in die Innenstadt ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen auch Stadtteil- und Ortsteilzentren gut untereinander vernetzt sein. Das Wunschliniennetz ist in der folgenden Abbildung dargestellt (vgl. Abb. 4.2.3-1).

Verbindungen auf stark nachgefragten Pendler Routen und zu bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten sind prioritär zu stärken, da sie ein hohes (Verlagerungs-) Potenzial für den Alltagsradverkehr darstellen. Eine Verbindung mit hoher Priorität besteht beispielsweise zwischen Emmerich am Rhein und Kleve. Hier weisen die Nachbarkommunen bereits hohe Pendlerverflechtung in beide Richtungen auf.

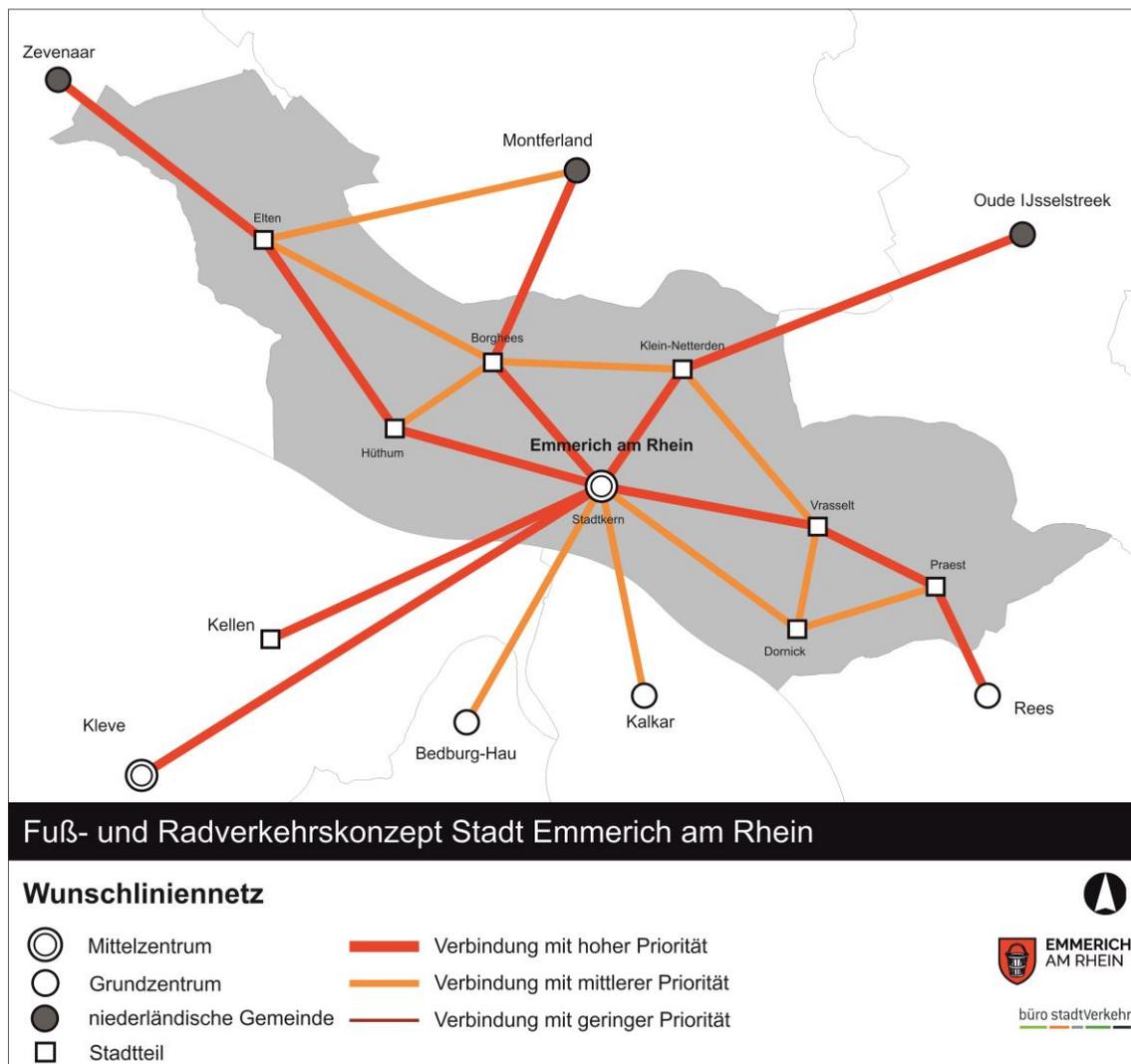


Abb. 4.2.3-1 Wunschliniennetz im Radverkehr

4.2.4 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung wird ein hierarchisiertes Radwegenetz für die Stadt Emmerich am Rhein entwickelt. Dafür wird das Luft- bzw. Wunschliniennetz auf das Straßennetz umgelegt. Neben bestehenden Netzlücken werden alternative Wegeverbindungen geprüft.

Berücksichtigt wurde dabei auch das in Nordrhein-Westfalen ausgewiesene Radwegenetz NRW, welches alle Städte und Gemeinden in NRW mit einer einheitlichen Wegweisung verbindet. Es ist als Alltagsradwegenetz konzipiert, das insbesondere die Wege zur Arbeit oder zum Einkauf auf unmittelbaren und kurzen Relationen ausweist.

Das hierarchisch abgestufte Radwegenetz wird in insgesamt drei Kategorien, für die jeweils unterschiedliche Anforderungen gelten, gegliedert:

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Ergänzendes Freizeitnetz

Hauptnetz

Das Hauptnetz verknüpft Ortsteile und die umliegenden Städte und Gemeinden untereinander. Als Hauptverbindung für den Alltagsradverkehr verbindet es die

wichtigsten Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bahnhof, Einkaufen etc.). Das ausgewiesene Hauptnetz verläuft in Ost-West und Nord-Süd-Richtung und verbindet Emmerich am Rhein über die Region hinaus. Die Führung ist dabei überwiegend entlang von Hauptstraßen als direkte Zielführung. Diese entsprechen häufig den Anforderungen an Wegequalität und sozialer Sicherheit.

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Entfernungen von mehr als 5 km mit einer direkten Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den ERA-Standards oder darüber hinaus entsprechen
- Im Einzelfall kann es jedoch auf kürzeren Straßenabschnitten zu Unterschreitungen kommen, sofern keine Alternative möglich ist

Nebennetz

Das Nebennetz konzentriert sich dagegen auf bedeutende Wegeverbindungen auf Stadtteilebene. Im Fokus steht wie beim Hauptnetz der Alltagsradverkehr (z. B. Schulen, Anbindung an Haupttrouten). Die Führung der Nebenradwege kann auf Hauptstraßen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Verbindungen von den Stadtteilen zum Hauptzentrum
- Verbindungen von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaßen der ERA 2010 sind grundsätzlich einzuhalten

Ergänzendes Freizeitnetz

Das ergänzende Freizeitnetz verläuft auf touristischen Radwegen und dient damit überwiegend dem touristischen (überörtlichen) Freizeitradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die unmittelbarste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen zumeist im Grünen.

- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

In Abbildung 4.2.4-1 ist das Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz graphisch dargestellt.

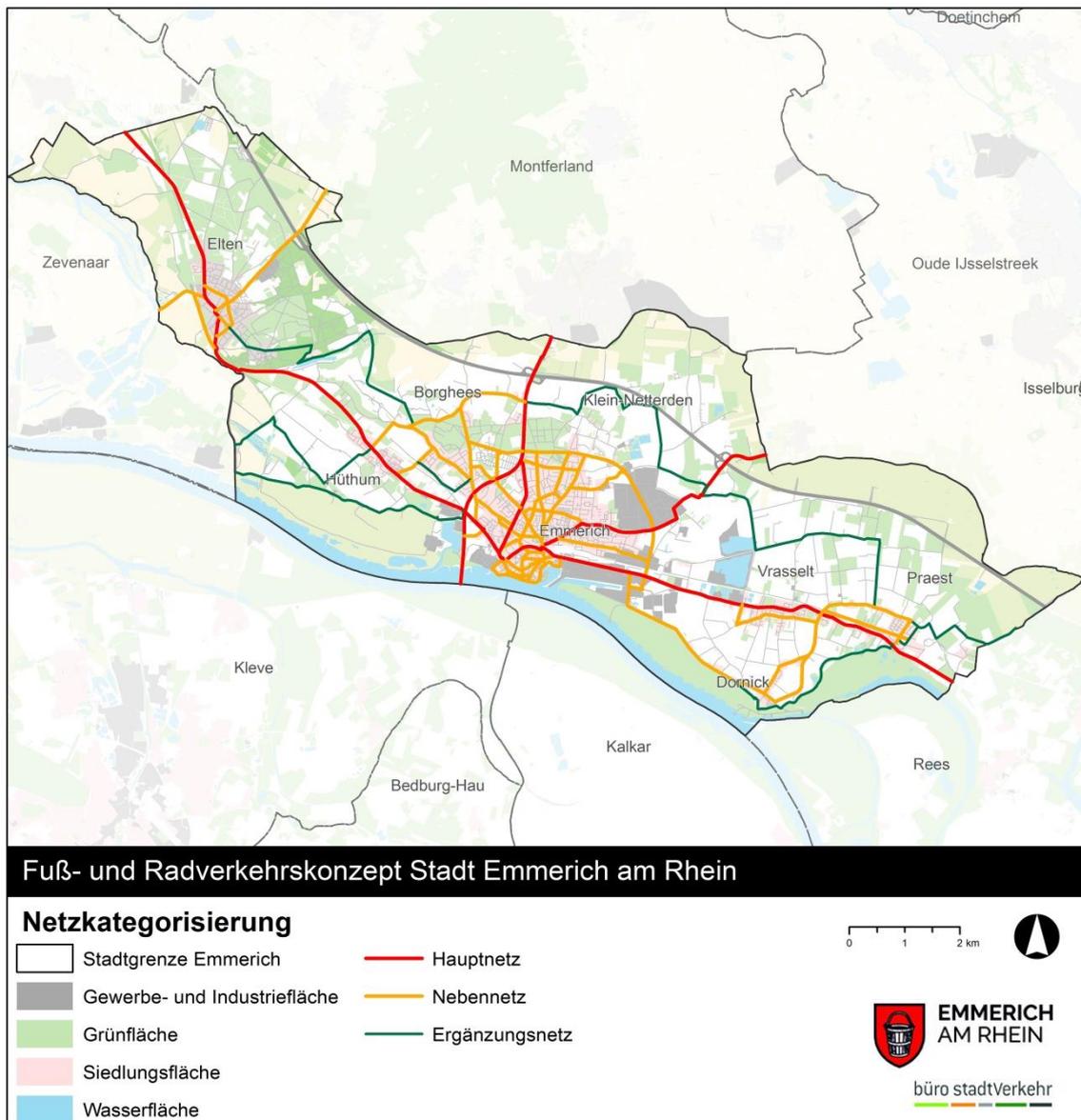


Abb. 4.2.4-1 Netzkategorisierung im Radverkehr

Die Haupttrouten verlaufen ausgehend vom Stadtkern (Altstadt) sternförmig in Richtung der Nachbarregionen. Einzige Möglichkeit den Rhein zu überqueren und in die südlichen Nachbarstädte Kleve, Bedburg-Hau und Kalkar zu gelangen ist die Rheinbrücke.

Die Nebenrouten sind als Verbindungen mit mittlerer Priorität vor allem in Wohngebieten mit Verknüpfung zu den Haupttrouten zu finden.

Die Mindestmaße der ERA sind auf den Haupt- und Nebenradwegen grundsätzlich einzuhalten. An hochfrequentierten Hauptradwegen können die Radwegebreiten sogar über die Mindestmaße der ERA hinaus geplant werden. Beispielsweise können Radwege, die außerorts als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden und ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen aufweisen bzw. zu erwarten ist, durchaus auf eine Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Die Regelmaße gemäß ERA 2010 beträgt jedoch nur 2,50 m.

4.2.5 Untersuchungsnetz für den Radverkehr

Nachdem die Herleitung der Netzkategorisierung erfolgte, wird im Folgenden das Untersuchungsnetz für den Radverkehr in Emmerich am Rhein dargestellt, welches für die weiteren Erarbeitungsschritte insbesondere für die Mängelanalyse als Grundlage dient

(vgl. Abb. 4.2.5-1). Grundlage für das Analysenetz ist das zuvor dargestellte hierarchisierte Netz mit Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten. Die Bestandsanalyse des Untersuchungsnetzes wurde mittels eigener Befahrung durchgeführt. Die Befahrung erfolgte anhand detaillierter Aufnahmen der Radverkehrsinfrastruktur. Die Erhebung des Analysenetzes wurde mit Hilfe einer programmierten Smartphone-Applikation und Kamera durchgeführt.

Das gesamte Analysenetz wird auf Lücken, Gefahren und Barrieren hin überprüft. In Kapitel 5 werden anschließend die Mängel im Netz aufgezeigt. Die Ergänzungsrouten (Freizeitroutes) werden vornehmlich nicht berücksichtigt, da der Schwerpunkt des Konzeptes der Stärkung des Alltags- und nicht des Freizeitverkehrs dient.

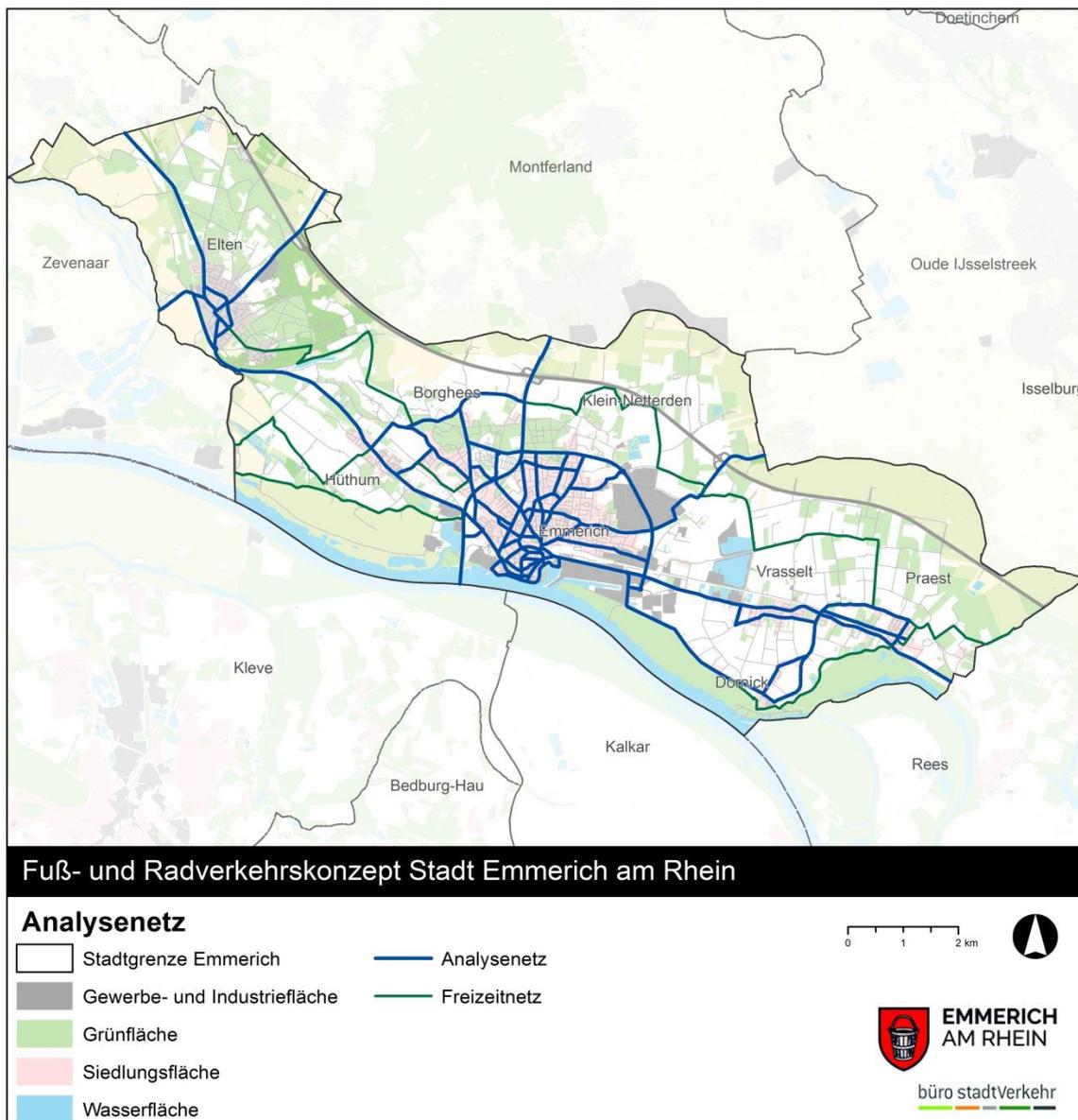


Abb. 4.2.5-1 Analysenetz Radverkehr

4.2.6 Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsnetz

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden die Führungsformen des Radverkehrs im Stadtgebiet im Untersuchungsnetz erhoben:

- Führung auf der Fahrbahn
- Baulicher Radweg (beidseitig oder einseitig)
- Gehweg „Radfahrer frei“ (beidseitig oder einseitig)
- Eigenständige Wegeführung

- Schutzstreifen

Wie in Abb. 4.2.6-1 zu erkennen, befinden sich auf dem klassifizierten Straßennetz in Emmerich am Rhein überwiegend benutzungspflichtige Radwege. Innerorts dabei vornehmlich beidseitig, außerorts hingegen einseitig. In den Wohngebieten und im Innenstadtbereich erfolgt die Führung des Radverkehrs vorwiegend auf der Fahrbahn.

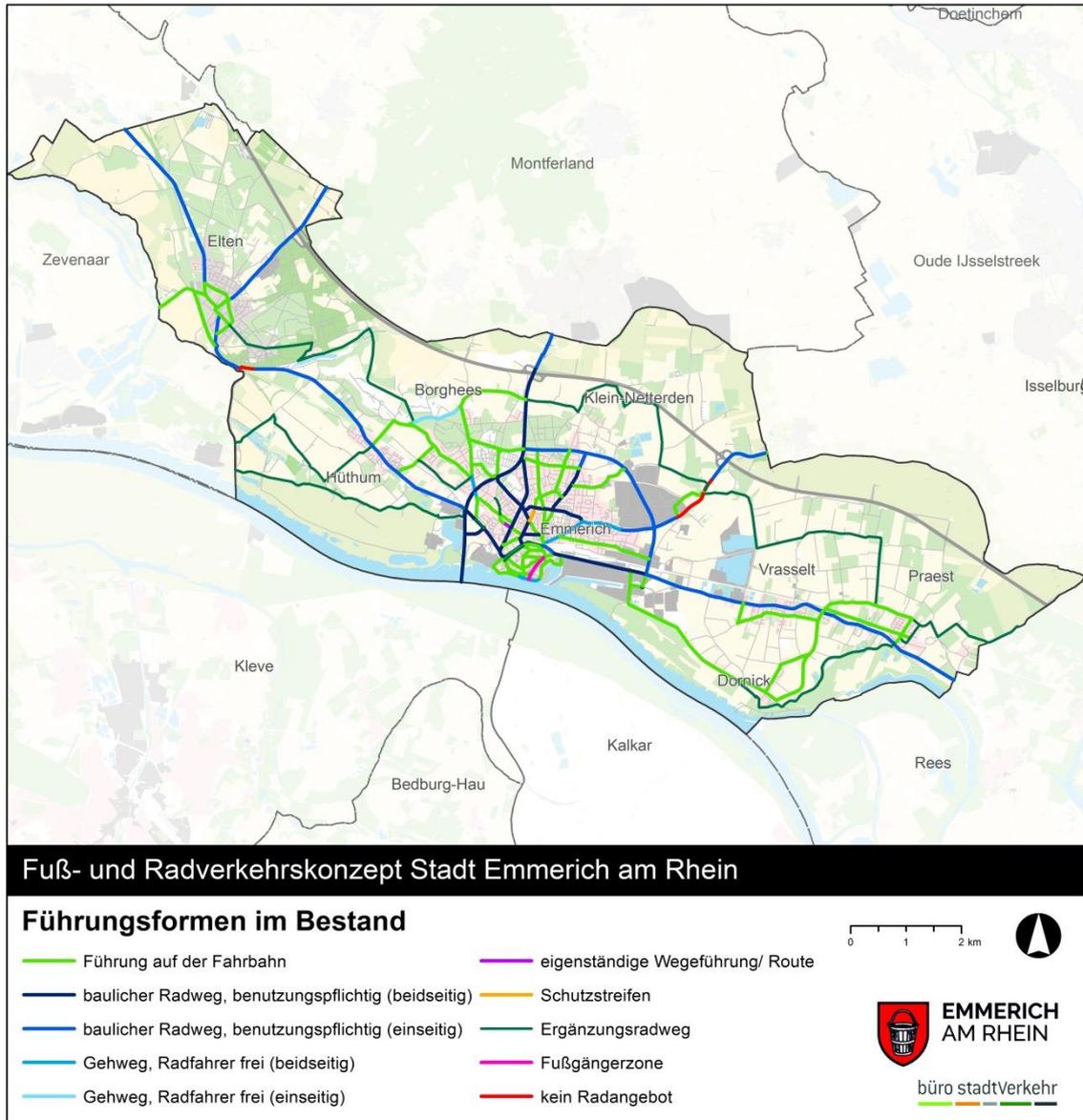


Abb. 4.2.6-1 Führungsformen im Bestand



Abb. 4.2.6-2 Führung auf der Fahrbahn, Pesthof



Abb. 4.2.6-3 Gemeinsamer Geh- und Radweg (benutzungspflichtig), Netterdensche Straße



Abb. 4.2.6-4 Getrennter Geh- und Radweg
(benutzungspflichtig), Hansastraße



Abb. 4.2.6-5 Radschutzstreifen, Goebelstraße



Abb. 4.2.6-6 Gehweg „Radfahrer frei“, Borgheeser Weg



Abb. 4.2.6-7 Netzlücke, Netterdensche Straße

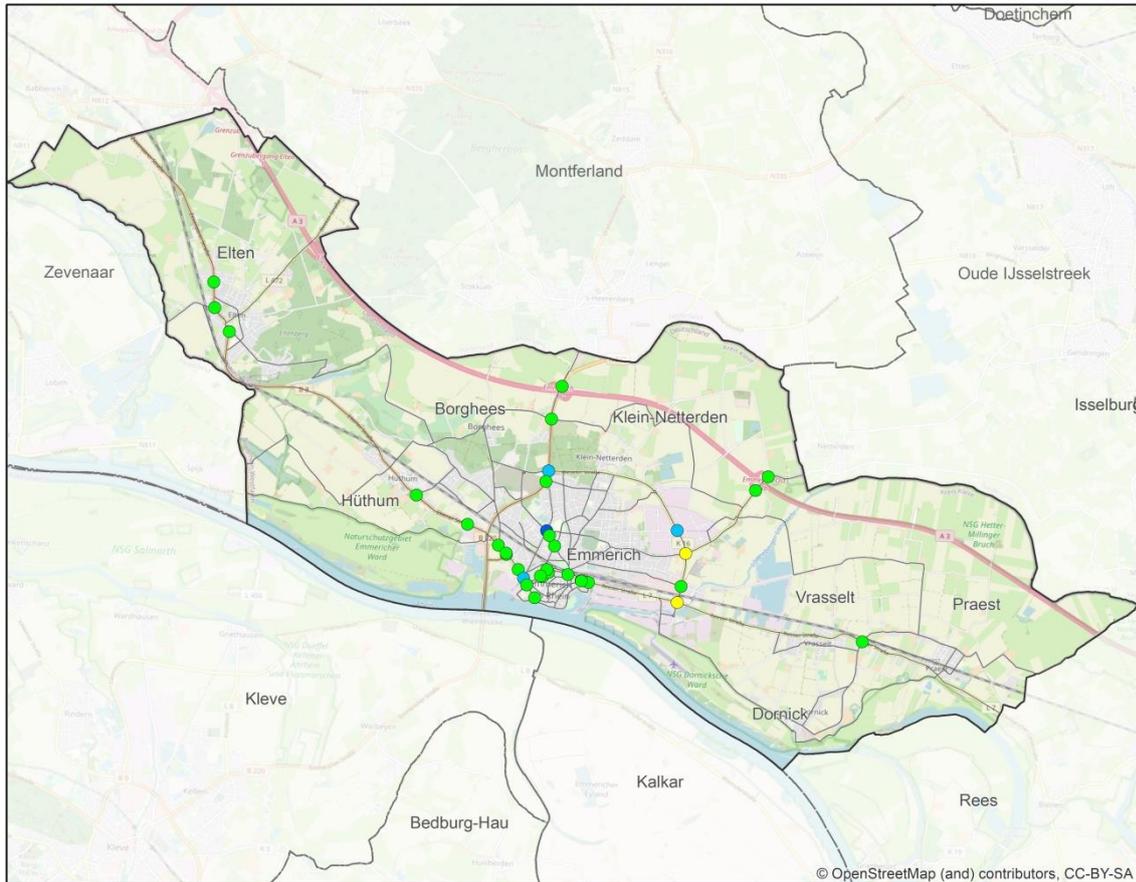
Netzlücken bestehen im Falle von fehlenden Radverkehrsanlagen, die einem sicheren und geschlossenen Radwegenetz entgegenstehen. Als Grundlage wurde neben den Belastungsbereichen der ERA 2010 die bestehende Infrastruktur hinzugezogen. Die bestehenden Netzlücken in Emmerich am Rhein sind ebenfalls in Abb. 4.2.6-1 dargestellt. Im Analysenetzen konnten insgesamt sieben Netzlücken bzw. fehlendes Radangebot ausgemacht werden.

4.2.7 Knotenpunkte im Erhebungsnetz

Auf dem gesamten Analysenetzen wurden die Knotenpunkte erhoben. Die Übersichtskarte in Abb. 4.2.7-1 zeigt jedoch nur die Knotenpunkte auf, an denen später in der Mängelanalyse und Maßnahmenkonzeption wieder auftauchen, um die Übersichtlichkeit der Graphik zu gewähren. Die Knotenpunkte werden folgendermaßen kategorisiert:

- Innerortskreisel
- Knotenpunkt mit Teilsignalisierung
- Unsignalisierter Knotenpunkt
- Knotenpunkt mit Vollsignalisierung

Die Kategorie „unsignalisierter Knotenpunkt“ befindet sich vornehmlich an den dreiarmigen Knotenpunkten. In den Wohngebieten von Emmerich am Rhein sind Innerortskreisel eine Lösung für die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten. Knotenpunkte mit Vollsignalisierung sind dagegen besonders an Hauptverkehrsstraßen mit höheren Verkehrsaufkommen vorzufinden. Eine tiefere Analyse der Mängel und Maßnahmen an den ausgewählten Knotenpunkten erfolgt in den anstehenden Kapiteln.



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Knotenpunkte im Bestand

- Innerortskreisel
- unsignalisierter Knotenpunkt
- Knotenpunkt mit Teilsignalisierung
- Knotenpunkt mit Vollsignalisierung

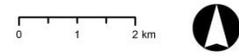


Abb. 4.2.7-1 Knotenpunkte im Bestand

4.2.8 Mängelanalyse der Netzkonzeption

In Kapitel 4.2.8 werden die Kriterien der Mängelanalyse an den Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten vorgestellt. Als Indikatoren für die Ermittlung der Mängel dienen die definierten Qualitätsstandards gemäß ERA (2010). Insgesamt wurden die Oberflächenzustände, Radwegebreiten und -führung sowie die Beschilderung und Markierung bewertet.

Mängel Oberfläche

Bei der Erhebung der Radwegeoberflächen wurde nach folgenden Kriterien bewertet:

- **Gut:** Oberfläche weist nur wenige bis keine Schäden auf
- **Mittel:** Oberflächen, die vereinzelte Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Löcher und Kanten mit < 2 cm Tiefe aufweisen
- **Schlecht:** Oberflächen mit flächendeckenden Schäden und leichten Beschädigungen und Kanten > 2 cm Tiefe

Mängel Radwegebreite

Hohe Anzahl an (benutzungspflichtigen) Radwegen, die nicht

- gemäß der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung)
- und/oder den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entsprechen

Häufig werden Radwege auf benutzungspflichtigen Radwegen als getrennte Geh- und Radweg geführt, die hinsichtlich ihrer Breite unzureichend sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

Mängel an Knotenpunkten

Die Mängelkriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehre sowie signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 4.2.8-1 dargestellt.

Überquerungsstellen	Ortseinfahrten	Kreisverkehr	Knotenpunkt signalisiert/ unsignalisiert
Überquerungshilfe wie z. B. Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt Unsichere Überquerungsstelle	Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe z. B. in Form einer Mittelinsel	Fehlende Markierung Fehlende Beschilderung Führung des Radverkehrs	Fehlende Furtmarkierung Führung des Radverkehrs unsicher Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen Bedarfsampeln Linksabbieger: fehlende Überquerungsmöglichkeit Fehlende Sichtbeziehung

Abb. 4.2.8-1 Mängelkriterien an Knotenpunkten

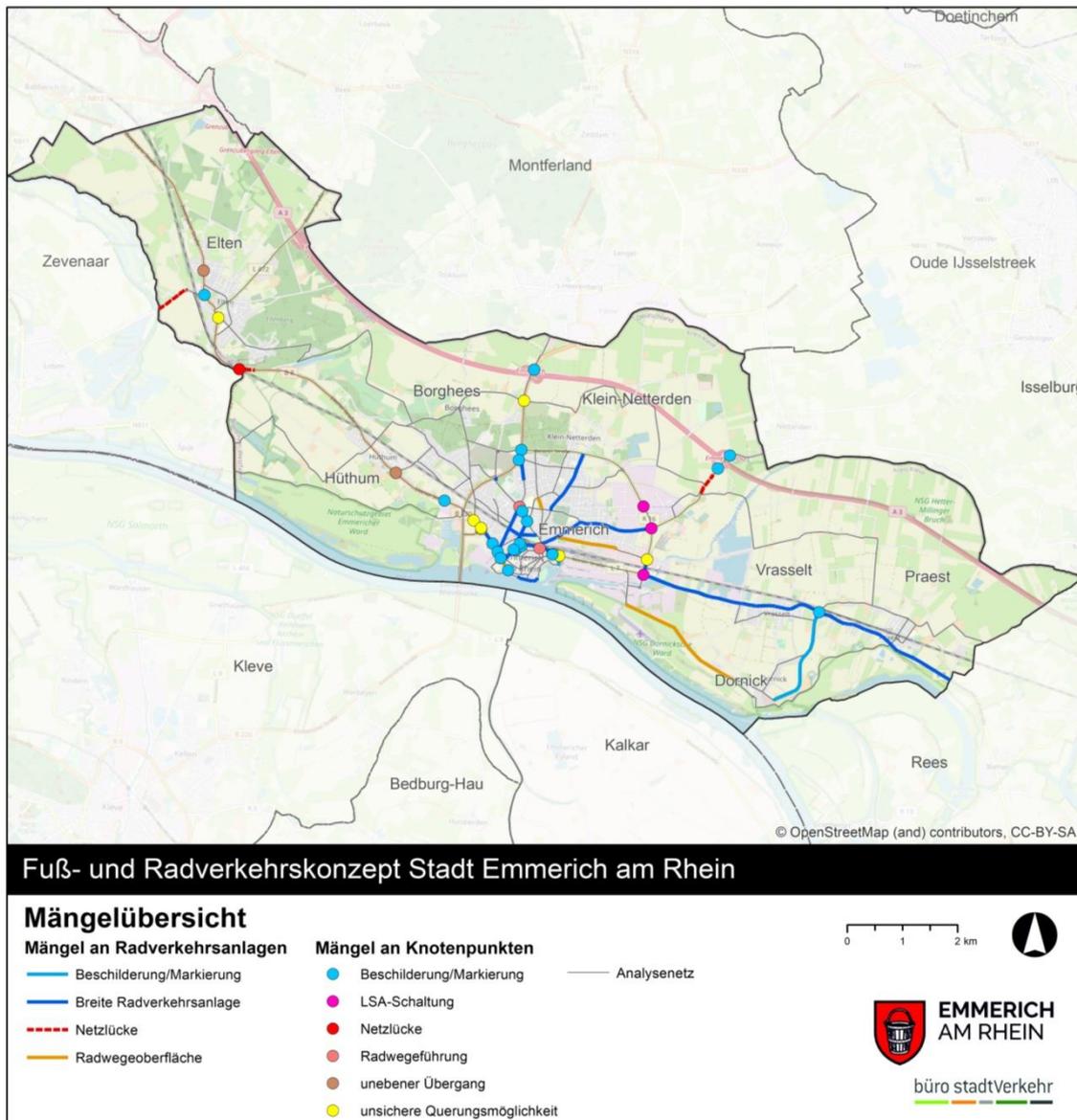


Abb. 4.2.8-2 Mängelübersicht Analysenetz Knotenpunkte und Radverkehrsanlagen

Es fällt auf, dass an vielen Einmündungen/ unsignalisierten Knotenpunkten Markierungen fehlen (z. B. rote Einfärbung der Furten) oder der Kfz-Verkehr an Einmündungen Stoppschilder missachtet. An LSA-Anlagen müssen von Radfahrern häufig lange Wartezeiten in Kauf genommen werden, bis eine Grünphase erfolgt. Außerdem sind die LSA-Anlagen teilweise nicht fahrradfreundlich ausgebaut. Zum Beispiel erfolgt eine Grünphase erst nach Bedarf der Anforderungstastatur („Drückerampel“). An den Innerortskreisen im Stadtgebiet sind deutliche Führungsmängel vorzufinden (vgl. Abb. 4.2.8-2).

5 Maßnahmenkonzept Fußverkehr

Die Maßnahmenkonzeption für den Fußverkehr konzentriert sich auf den Innenstadtbereich von Emmerich am Rhein. Die Maßnahmenvorschläge erfolgen punktuell auf dem abgeleiteten Analysenetz für den Fußverkehr (vgl. Abb. 4.1.2-2). Zusätzlich werden allgemeine Maßnahmen benannt, die bei neuen Planungen bzw. Baumaßnahmen berücksichtigt werden sollen (z. B. Barrierefreiheit).

5.1 Handlungsfelder Fußverkehr

Für die Maßnahmen für den Fußverkehr werden die Handlungsfelder nicht nach Gehweg und Knotenpunkt unterschieden. Es könnten sich die folgenden Maßnahmengruppen aus der Analyse ableiten:

Handlungsfelder Fußverkehr
Umbau
Oberflächensanierung
Errichtung Querungshilfe
Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Begrünung/ Möblierung/ Radabstellanlagen)
Kontrolle

Kurze Beschreibung der Handlungsfelder erfolgt noch

Allgemeine Maßnahmen:

An allen Hauptwegen des Fußverkehrs sollte die **Barrierefreiheit** überprüft werden. Hierbei sind Übergänge möglichst abgesenkt und mit taktilen Elementen auszustatten.

Die Herstellung der Barrierefreiheit obliegt folgenden Kriterien:

- Bei Kopfsteinpflaster: Eine fachgerechte dauerhafte Verfugung von historischem Natursteinpflaster genügt den Ansprüchen der Barrierefreiheit
- Verwendung eines einheitlichen, faserlosen (max. Mikrofase), rutschfesten (nicht glatt geschliffenen), kleinformatischen Steins mit mindestens 12 cm Stärke
- Der Stein und der gesamte Oberbau muss zudem belastbar sein (Lieferverkehr, Veranstaltungen usw.) und auch hohen Punktlasten standhalten können. Es sollte über eine teilgebundene Bauweise nachgedacht werden (die Tragschicht besteht aus drainagefähigem Mineralgemisch und die Bettung aus drainagefähigem Beton).
- Bei Neupflasterung: es wird zunächst eine Bemusterung und die Ausweisung eines Probefeldes in frequentierter Lage vorgeschlagen, um das potenzielle Pflaster realen Testbedingungen unterziehen zu können

Missachtung Radfahrverbot in der Fußgängerzone

- Strengere Kontrollen
- Hinweisschilder
- Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr im Test-betrieb (z.B. 6 Monate)

Errichtung von Radabstellanlagen

- Errichtung von Fahrradbügeln in der Fußgängerzone und an den Zuwegen.

- Es wird empfohlen, die vorhandenen veralteten Felgenhalter durch höherwertige, dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radabstellanlagen auszutauschen, da dieser Radabstelltyp kein komfortables und sicheres Abstellen des Fahrrades ermöglicht. Das Abstellen des Fahrrads in einem Felgenhalter ist nicht zeitgemäß. Zudem benötigen immer teurere Fahrräder wie z. B. E-Bikes oder Pedelecs sichere Abstellanlagen.

5.2 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Maßnahmenvorschläge. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für den Fußverkehr erläutert.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Abb. XX) zu verorten. Eine größere Übersicht der Karte ist dem Anhang 2 zu entnehmen. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 3.

Den Maßnahmen für den Fußverkehr geht das Kürzel **F** voran. Weitere Angaben beziehen sich auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die **Baulastträger** (Stadt Emmerich am Rhein, Land NRW, Kreis Kleve).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der SVZ 2015). Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Gehwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt, Neben, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung von Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2020) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

bis 5.000 EUR	
5.000 EUR - 20.000 EUR	
20.000 EUR - 50.000 EUR	
50.000 EUR - 100.000 EUR	
über 100.000 EUR	

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Es werden für die jeweiligen Kriterien Punkte von 1 bis 3 vergeben. 1 bedeutet in diesem Sinne hohe Priorität, 2 mittlere Priorität und 3 geringe Priorität.

- **Netzkategorie** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Die Netzkategorie richtet sich nach den Verbindungstypen Haupt-, Allzeit- und Nebenwege. Dabei erhält das Hauptnetz eine hohe Priorität (Hauptnetz = 1), das Allzeitnetz eine mittlere Priorität (Allzeitnetz = 2) und das Nebennetz eine niedrige Priorität (Nebennetz = 3).

- **Sicherheit** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Sofern eine Maßnahme einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, erhält die Sicherheit eine hohe Priorität (Sicherheit = 1).

- **Komfort** (Gewichtungsanteil: 5 %)

Maßnahmen, die eine Veränderung des Komforts erzielen (z. B. Sanierung der Oberfläche, Netzlückenschluss) erhalten eine hohe Priorität (Komfort = 1).

- **Klimaschutzförderung** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Maßnahmen, die eine potenzielle Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den Radverkehr bewirken, werden entsprechend hoch priorisiert (Klimaschutzförderung = 1).

- **Umsetzbarkeit** (Gewichtungsanteil: 35 %)

Im Rahmen der Umsetzbarkeit fließen Kriterien wie der Aufwand der Maßnahme, die Kostenschätzung sowie die jeweilige Baulastträgerschaft mit in die Priorisierung ein. Maßnahmen mit einer sehr hohen Kostenschätzung von über 100.000 EUR erhalten entsprechend eine sehr geringe Priorität (=3).

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende **Gesamtbewertung** mit definierten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen:

1	Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
2	Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
3	Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum.

- „Kurzfristig“ (1-3 Jahre)
- „Mittelfristig“ (4-7 Jahre)
- „Langfristig“ (7-10 Jahre)

6 Maßnahmenkonzept Radverkehr

6.1 Allgemeine Maßnahmen

- Führungsformen: Radverkehr auf Fahrbahn führen, Aufhebung der Benutzungspflicht, Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen, Sackgassen, Beschilderung/ Markierung,
- Sicherheit: Aufstellflächen für den Radverkehr bei Führung auf Fahrbahn; Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern; Beleuchtung, Führung Radverkehr an Baustellen,
- Fahrkomfort: Barrierefreie Absenkung der Bordsteine, Anpassung LSA-Signalisierung, Fahrradmitnahme in Bussen, Sauberkeit und Winterdienst, Haltegriffe für Radfahrer an LSA, Rückbau von Umlaufgittern,

6.2 Handlungsfeld Radverkehrsanlage

Das Handlungsfeld Radverkehrsanlage umfasst insgesamt sieben Maßnahmenschwerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden:

Handlungsfelder Radverkehrsanlagen
Ausbau Radverkehrsanlage
Beschilderung/ Markierung
Errichtung Fahrradstraße
Neubau Geh- und Radweg
Oberflächenanierung
Sicherheitstrennstreifen
Änderung Radwegführung

Ausbau Radverkehrsanlage

Ein Ausbau einer Radverkehrsanlage erfordert häufig den kompletten Neubau des Radwegs, 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 den Radfahrer geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Dies gilt auch für die Wegekategorie „Ergänzungsradweg“. Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegbreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr) von Bedeutung.

Beschilderung/ Markierung

Maßnahmen in Form von Beschilderungen/ Markierungen sind vor allem an den Stellen relevant, an denen die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigt sein könnte. Maßnahmen im Rahmen von Radverkehrsanlagen können unter anderem im Bereich von Beschilderung die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht durch Wegnahme der Beschilderung oder die Änderung der Radverkehrsführung sein (von Gemeinsamer Geh- und Radweg zu getrennter Geh- und Radweg). Im Rahmen von Markierungsmaßnahmen trägt eine farbige Markierung von Furten, Sicherheitsstreifen und Radfahrstreifen an Radverkehrsanlagen zu mehr Sicherheit bei.

Errichtung Fahrradstraße

Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. In Fahrradstraßen werden Radfahrer gegenüber an-

deren Fahrzeugen bevorzugt. Durch Zusatzzeichen können in Ausnahmefällen andere Fahrzeuge erlaubt werden. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Durch den geringen Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Ziel ist es, die Hauptachsen des Radverkehrs zu beschleunigen und Fahrradfahren komfortabler und sicherer zu gestalten. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Dazu müssen die Fahrradstraßen aber nicht nur in Nebenstraßen angeordnet werden, sondern dort, wo viele Radfahrer unterwegs sind. Fahrradstraßen zeigen den Radfahrern, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Fahrradstraßen werden angeordnet durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2.

Neubau Geh- und Radweg

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. Radwege, die als Premiumroute vorgeschlagen werden (vgl. Kapitel 6.5), können sogar über dem ERA-Standard liegen.

Sanierung Oberfläche

Die Sanierung der Radwegeoberflächen ermöglicht eine ebene und asphaltierte Wegeführung für ein zügiges und gefahrloses Vorankommen im Alltagsverkehr.

Sicherheitstrennstreifen

Zur Vermeidung von Unfällen dienen Sicherheitstrennstreifen als Sicherheitselement. Sicherheitstrennstreifen sollen einen Abstand zwischen der Fahrbahn und einem Radweg bzw. zwischen Schutzstreifen und Radfahrstreifen und parkenden Autos kennzeichnen. Insbesondere sollen dadurch Unfälle zum Beispiel durch geöffnete Autotüren vermieden werden. Die Regelbreite von Sicherheitstrennstreifen liegt bei 0,75 m, bei beengten Verhältnissen können sie auch auf 0,50 m verringert werden (vgl. ERA 2010 Kap. 2.2.1)

Änderung Radwegeführung

Unübersichtliche und defizitäre Radwegeführungen sollen durch bauliche Anpassungen verbessert werden. Dies kann beispielsweise mit der Änderung der Radwegeführung von baulichen Radwegen zur Führung im Mischverkehr einhergehen, wenn die Radwegbreiten von baulichen Radwegen zu geringe Radwegbreiten aufweisen.

6.3 Handlungsfeld Knotenpunkt

Das Handlungsfeld Knotenpunkt umfasst insgesamt acht Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden.

Handlungsfelder Knotenpunkte
Anpassung LSA-Schaltung
Beschilderung/ Markierung
Errichtung einer Querungshilfe
Umbau
Änderung Radwegeführung

Anpassung LSA-Schaltung

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster sind noch weit verbreitet, sodass Fußgänger und Radfahrer zunächst die Anforderungstaste betätigen müssen, damit für sie grün wird.

Fuß- und Radverkehr sollten – sofern es sich nicht um eine Dunkelampel handelt – bei Phasenumlauf automatisch Grün erhalten. Bei Straßenbreiten von über 7 m erhält der Radverkehr ein eigenes Signal. Die Grünschaltung sollte dabei für den Fuß- und Radverkehr einige Sekunden vor dem Kfz erfolgen.

Beschilderung/ Markierung

Mithilfe von Schildern und Furtmarkierungen kann die Sicherheit von Radfahrern an Knotenpunkten gesteigert werden. Beispielsweise erhöhen rote Einfärbungen von Furten mit Fahrradpiktogrammen die Verkehrssicherheit von Radfahrenden. An unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten etc.) wird dem abbiegenden Kfz-Verkehr verdeutlicht, dass hier Radfahrer die Straße queren.

Eine exemplarische Darstellung für eine rote Furtmarkierung an einem Knotenpunkt ist in Abbildung 6.3-1 dargestellt. Diese ermöglicht eine sichere Radverkehrsführung, da der Kfz-Verkehr durch die rote Signalfarbe darauf hingewiesen wird, dass dort Radfahrer die Straße queren. Ein zusätzliches Mittel zur Verdeutlichung der Zweckbestimmung des Weges ist durch das Aufbringen von Piktogrammen gegeben. Dies ermöglicht eine eindeutige und übersichtlichere Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmer.

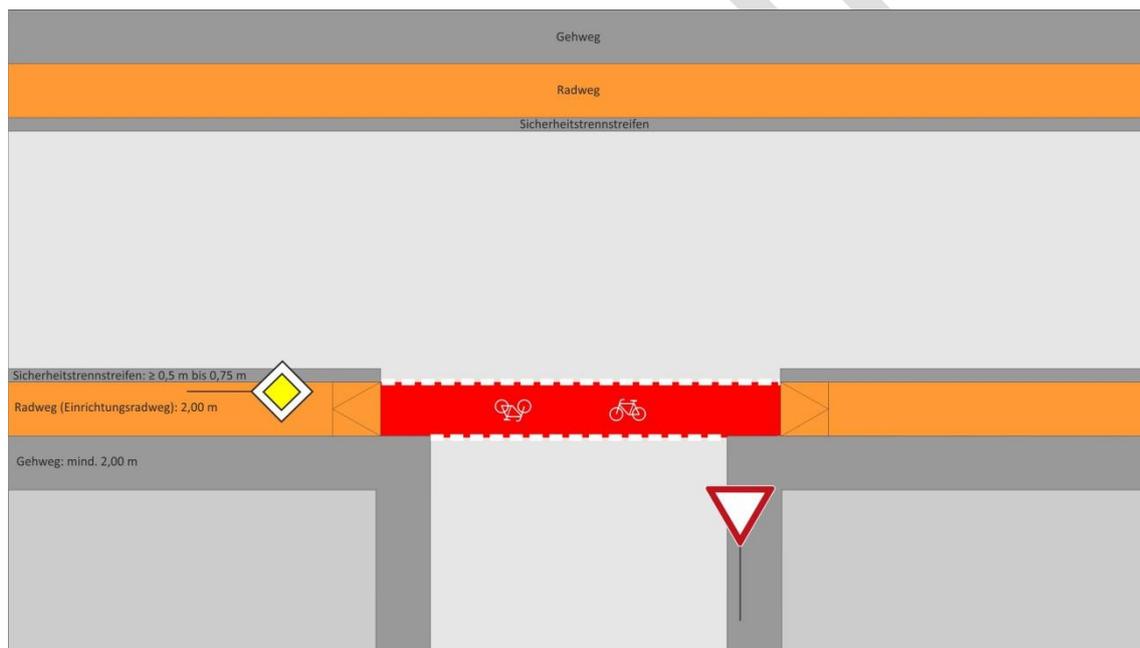


Abb. 6.3-1 Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten

An Knotenpunktzufahrten können zudem bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgeweitete Radaufstellflächen in Betracht gezogen werden (vgl. Abb. 6.3-2), 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. 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.

An größeren Knotenpunkten, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, stehen Radfahrer häufig eng neben den wartenden Kfz. Ihnen sollte Vorrang gewährt werden.

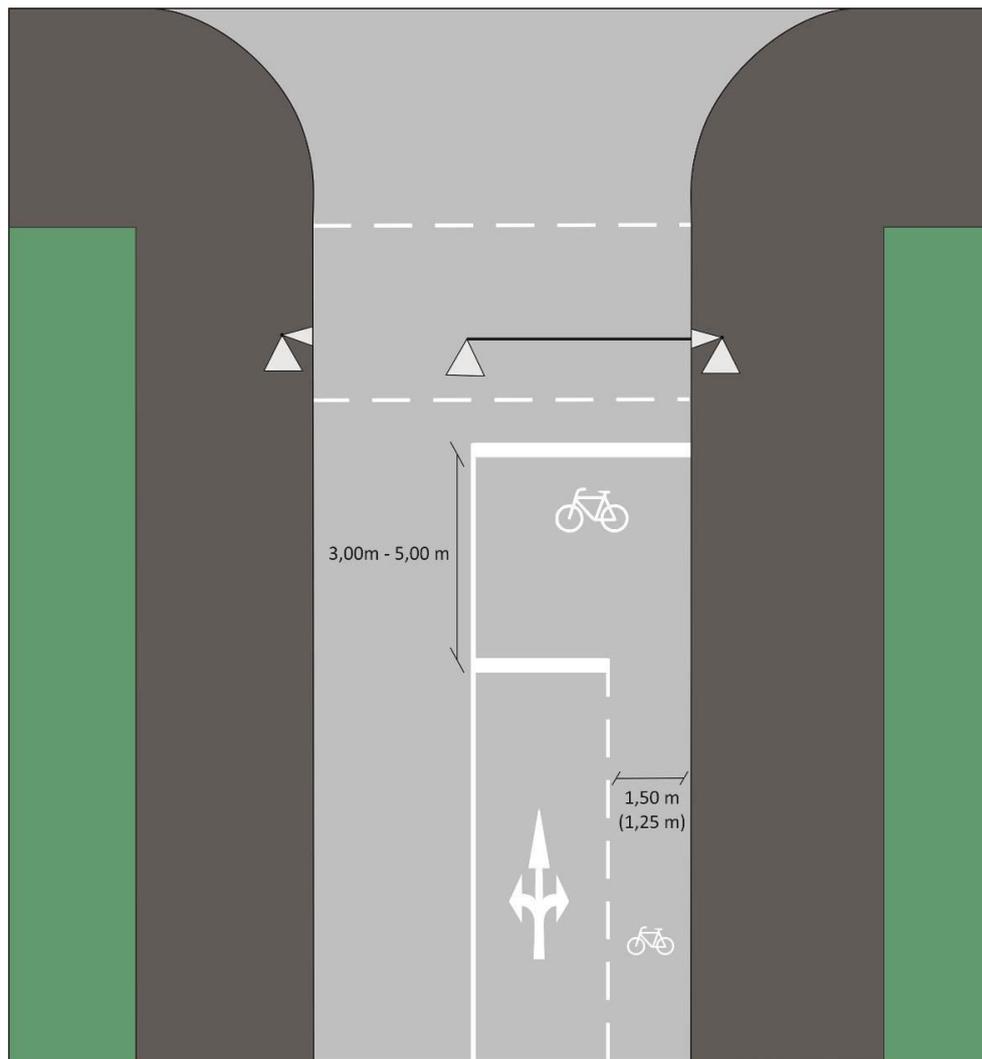


Abb. 6.3-2 Aufstellfläche Radverkehr

In die Kategorie „Beschilderung/ Markierung“ werden darüber hinaus auch Maßnahmen im Bereich Beschilderung von Verkehrszeichen verstanden. Beispiele sind das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und das Zusatzzeichen VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts).

Errichtung einer Querungshilfe

Eine weitere Maßnahme sieht Verbesserungen im Querungsbereich vom Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor. Die Errichtung einer Querungshilfe dient der sicheren Führung des Radverkehrs über die Fahrbahn. Die Markierung einer Wartelinie für Radfahrer (die Markierung der Fahrbahn ist im Einzelfall zu prüfen) oder die Errichtung einer ca. 3,50 m breiten (mindestens 2,50 m breiten) Mittelinsel erhöht die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn. Allein ein Fahrrad mit Anhänger weist Längen von 3,00 bis 3,50 m auf.

Die Schaffung einer Überleitstelle für Radfahrer ist nicht nur im außerörtlichen Bereich von Relevanz, sondern insbesondere an Ortseinfahrten bedeutsam, da hier in der Regel ein Wechsel vom Zwei- auf Einrichtungsverkehr bevorsteht und der Radfahrer eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn benötigt. Die beispielhafte Veranschaulichung einer solchen Situation ist in **Abbildung XX** dargestellt. Der Radverkehr wird hier innerorts beidseitig auf der Fahrbahn geführt. Nachdem der Radverkehr mithilfe einer Mittelinsel die Fahrbahn queren kann, erfolgt die Führung im außerörtlichen Bereich auf einem

gemeinsamen Zweirichtungsradweg. Es ist anzumerken, dass die Überleitung auch ohne Mittelinsel erfolgen kann.

Abbildung wird noch eingefügt

Abb. 6.3-3 Querungshilfe

Umbau

Hierunter werden Umbautätigkeiten verstanden, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr oder die barrierefreie Anpassung von Geh- und Radwegen.

Änderung Radwegeführung

Die Änderung der Radwegeführung an Knotenpunkten wird dann empfohlen, wenn keine sichere Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten besteht (z. B. fehlende Sichtbeziehungen, Vorfahrtsregelungen etc.).

Ein Beispiel ist die sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten innerorts auf die Fahrbahn. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h anerkannt. Wird der Radverkehr zuvor auf einem Radweg geführt, ist dieser mit einem Abstand von mindestens 10,00 m vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn zu führen (vgl. Abb. XX).

Abbildung wird noch eingefügt

Abb. 6.3-4 Radwegeführung an Innerortskreisel

6.4 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Maßnahmenvorschläge. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im Folgenden wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für die Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“ und „Knotenpunkte“ erläutert. Sie entsprechen den Erläuterungen für die Maßnahmentabellen „Fußverkehr“.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Abb. XX) zu verorten. Eine größere Übersicht der Karte ist dem Anhang 4 zu entnehmen. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 5 und 6 zu finden.

Maßnahmen für Radverkehrsanlagen geht das Kürzel **RV** voran. Maßnahmen an Knotenpunkten sind mit dem Kürzel **KN** versehen. Weitere Angaben beziehen sich auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die **Baulastträger** (Stadt Emmerich am Rhein, Land NRW, Kreis Kleve).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der SVZ 2015). Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Radwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt, Neben, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung von Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2020) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

bis 5.000 EUR	€ € € € €
5.000 EUR - 20.000 EUR	€ € € € €
20.000 EUR - 50.000 EUR	€ € € € €
50.000 EUR - 100.000 EUR	€ € € € €
über 100.000 EUR	€ € € € €

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Es werden für die jeweiligen Kriterien Punkte von 1 bis 3 vergeben. 1 bedeutet in diesem Sinne hohe Priorität, 2 mittlere Priorität und 3 geringe Priorität.

- **Netzkategorie** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Die Netzkategorie richtet sich nach den Verbindungstypen Haupt-, Neben- und ergänzendes Freizeitnetz. Dabei erhält das Hauptnetz eine hohe Priorität (Hauptnetz = 1), das Nebennetz eine mittlere Priorität (Nebennetz = 2) und das ergänzende Freizeitnetz eine niedrige Priorität (Freizeitnetz = 3).

- **Sicherheit** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Sofern eine Maßnahme einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, erhält die Sicherheit eine hohe Priorität (Sicherheit = 1).

- **Komfort** (Gewichtungsanteil: 5 %)

Maßnahmen, die eine Veränderung des Komforts erzielen (z. B. Sanierung der Oberfläche, Netzlückenschluss) erhalten eine hohe Priorität (Komfort = 1).

- **Klimaschutzförderung** (Gewichtungsanteil: 20 %)

Maßnahmen, die eine potenzielle Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den Radverkehr bewirken, werden entsprechend hoch priorisiert (Klimaschutzförderung = 1).

- **Umsetzbarkeit** (Gewichtungsanteil: 35 %)

Im Rahmen der Umsetzbarkeit fließen Kriterien wie der Aufwand der Maßnahme, die Kostenschätzung sowie die jeweilige Baulastträgerschaft mit in die Priorisierung ein. Maßnahmen mit einer sehr hohen Kostenschätzung von über 100.000 EUR erhalten entsprechend eine sehr geringe Priorität (=3).

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende **Gesamtbewertung** mit definierten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen:

1	Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
2	Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
3	Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum.

- „Kurzfristig“ (1-3 Jahre)
- „Mittelfristig“ (4-7 Jahre)
- „Langfristig“ (7-10 Jahre)

Die Maßnahmen, die in einem Zeitraum zwischen 1-3 Jahren umgesetzt werden können, betreffen häufig die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, v. a. an Knotenpunkten auf Hauptträdwegen. Dazu zählen beispielsweise die Errichtung von Schildern oder Signalleuchten sowie die farbliche Markierung von Furten und Piktogrammen.

6.5 Radschnellweg

Im vorliegenden Kapitel werden mögliche Korridore und Abschnitte identifiziert, die sich aus der Sicht der Nachfrage und baulichen Machbarkeit für höherwertige Radverkehrsangebote eignen. Die Absicht besteht darin, dass Berufspendler aus den umliegenden Kommunen bzw. Pendler aus Emmerich am Rhein in die Nachbarkommunen verstärkt auf den Radverkehr zu den wichtigsten Arbeitsplatzstandorten und Zielen im Stadtgebiet gelenkt werden. Im Vordergrund steht neben einer ausreichenden Radwegbreite auch die Durchlässigkeit der Knotenpunkte für den Radverkehr.

Zunächst werden im Zusammenhang mit höherwertigen Radverkehrsangeboten im Folgenden die Kriterien für Radschnellwege in NRW und Radvorrangrouten erläutert.

Premiumrouten sind im Sinne des vorliegenden Konzeptes Strecken, auf denen bereits ein hohes Radverkehrspotenzial aufgrund starker Beziehungen zwischen der Stadt Emmerich und den Nachbarkommunen bestehen bzw. zukünftig gesehen werden.

Für die Premiumradwege in Emmerich am Rhein sollten mindestens die (Ausbau-) Standards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eingehalten werden und wo die Möglichkeit besteht über den ERA-Standard hinaus Maßnahmen erarbeitet werden. Diese können in Teilen den Kriterien der Radschnellwege oder Radvorrangrouten entsprechen.

Im Zusammenhang mit höherwertigen Radverkehrsangeboten werden im Folgenden die Kriterien für höherwertige Radverkehrsangebote wie Radschnellwege in NRW und Radvorrangrouten erläutert.

Radvorrangrouten sind ebenfalls höherwertige Verbindungen für den Radverkehr und verfolgen das Ziel, wichtige Quellen und Ziele im Alltagsradverkehr zu erreichen. Diese liegen oberhalb der ERA-Standards und unterhalb der Standards von Radschnellwegen.

Der VCD hat für Radvorrangrouten Qualitätsziele definiert¹⁴:

- Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit entlang der gesamten Strecke mit mind. 20 km/h sollte auf den Radwegen möglich sein
- Die Radvorrangroute sollte nicht nur über Radwegweisung erkennbar sein, sondern auch über straßenräumliche Straßengestaltungen
- Radfahrende sollten Überquerungen weitestgehend Vorrang erhalten, um die Reisezeit zu verkürzen
- Die Verkehrsführung sollte möglichst auf eigenen Radwegen oder an verkehrsarmen Straßen geführt werden

Radschnellwege müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um als Radschnellwege ausgewiesen zu werden. Insbesondere muss ein Potenzial an Radfahrenden von mehr als 2.000 Radfahrenden im Querschnitt pro Tag nachgewiesen werden.

Eine Auswahl an weiteren Kriterien zu den Standards von Radschnellwegen in NRW sind:¹⁵

- Breite der Radwege im Einrichtungsverkehr sollten möglichst zwei Radfahrende nebeneinander ermöglichen (Radwegbreite: $\geq 3,00$ m).
- Im Zweirichtungsverkehr soll eine Begegnung von zwei Radfahrenden je Fahrtrichtung ermöglicht werden (Radwegbreite: $\geq 4,00$ m).
- Knotenpunkte sollten den Radverkehr möglichst bevorzugen

¹⁴ Quelle: Verkehrsclub Deutschland (VCD) (2018): Qualitätsziele für Radvorrangrouten. Abrufbar unter: <https://nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/aachen-dueren/positionen-des-vcd/qualitaetsziele-fuer-radvorrangrouten/>

¹⁵ Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2019): Radschnellverbindungen in NRW. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb. Düsseldorf.

- Die Verkehrssicherheit und ein ungehindertes Radfahren werden durch getrennte Gehwege erreicht
- Die Befahrbarkeit bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bzw. die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit entlang der gesamten Strecke mit mind. 20 km/h sollte auf den Radwegen möglich sein
- Oberfläche: eben und asphaltiert (ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher etc.)

Radschnellwege werden nur gefördert, wenn sie den Kriterien der Radschnellwege entsprechen. Dies bedeutet unter anderem, dass sie eine Mindestlänge von 10 km sowie mehr als 2.000 Radfahrende pro Tag aufweisen und bestimmte Breiten einhalten.

Die vorliegende Abbildung zeigt mögliche Korridore für Premiumrouten in Emmerich am Rhein auf (vgl. Abb. 6.5-1).

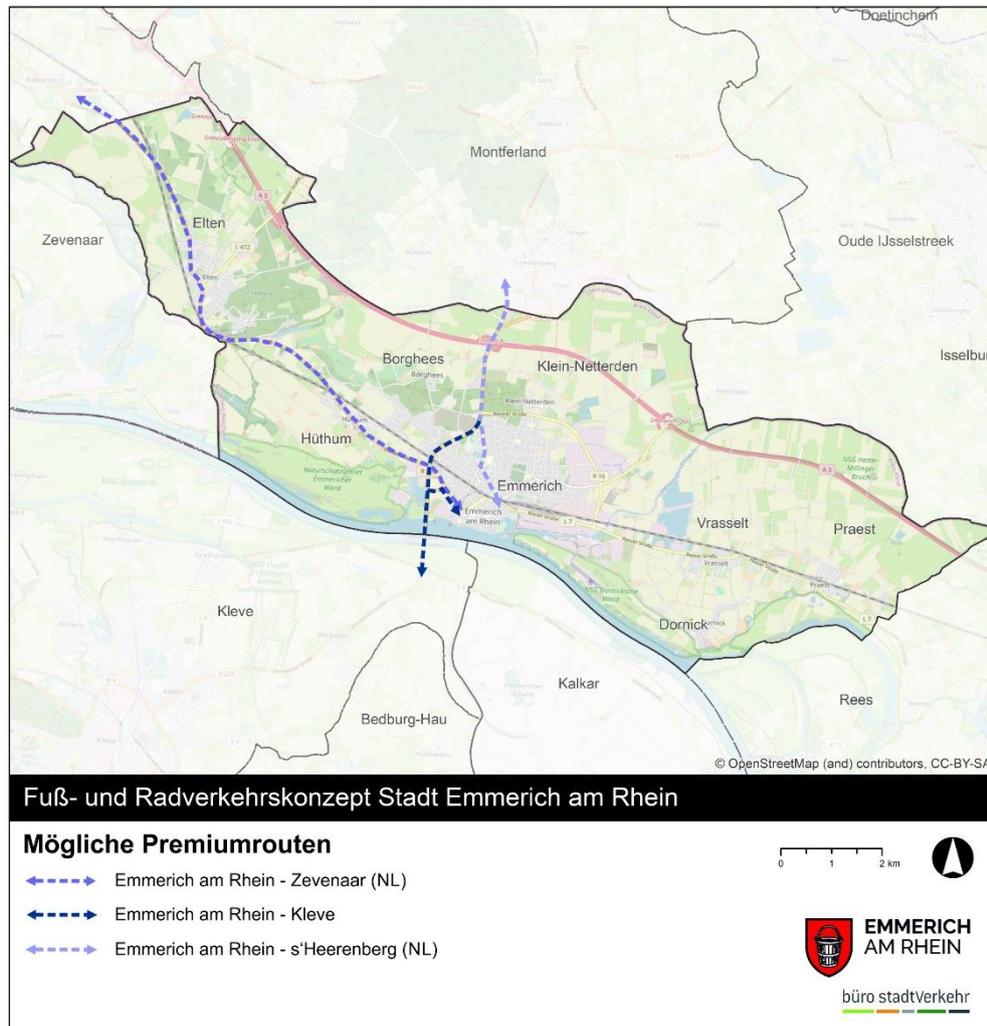


Abb. 6.5-1 Mögliche Premiumrouten für Emmerich am Rhein

Zunächst ist die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für mögliche Verbindungen zu empfehlen. Dabei sollte das derzeitige Radverkehrsaufkommen berechnet sowie das zukünftige Radverkehrsaufkommen prognostiziert werden. Hinsichtlich umzusetzender Maßnahmen kommen beispielsweise der Ausbau der Radwegebreiten und die Radvorrangschaltungen an Knotenpunkten in Betracht.

Im Rahmen des grenzüberschreitenden INTERREG-Projektes „Euregionaler Mobilitätsplan – Machbarkeitsstudie“¹⁶ wurde der Fokus auf die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs gelegt. In diesem Zusammenhang wurden potenzielle Radschnellwegeverbindungen in der Region Euregio-Rhein-Waal ermittelt werden. Für die Stadt Emmerich am Rhein

¹⁶ Quelle: Stadt Moers und PTV Transport Group GmbH (2019): Euregionaler Mobilitätsplan – Machbarkeitsstudie. Düsseldorf.

wurde dabei der Routenverlauf Kleve – Emmerich am Rhein – Doetinchem – Zevenaar im tiefergehend untersucht.

Ziel der Untersuchung ist die Stärkung des Radverkehrs und gleichzeitig die Verringerung des MIV und damit einhergehend die Verkehrsbelastungen auf den Straßen, Parkplätzen und die Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastungen zu erreichen.

In der Studie sollten erste Abschätzungen zu den potenziellen Radschnellwegeverbindungen herausgearbeitet werden, die eine tiefergehende Analyse durch Machbarkeitsstudien erfordern. Insgesamt wurden drei Verbindungen detailliert betrachtet. Für die Ermittlung der Radverkehrsnachfrage wurde ein bestehendes Verkehrsmodell ausgewertet und Zentren der Verkehrsbezirke anhand von Luftlinienverbindungen untersucht. Für Emmerich am Rhein konnten folgende Ergebnisse festgehalten werden:

- **Kleve – Emmerich am Rhein:** Die Entfernung zwischen Emmerich am Rhein und Kleve beträgt 12,8 km und liegt bei einer Fahrtzeit von etwa 40 Minuten. Die Route führt entlang der Rheinbrücke auf einem sehr schmalen Radweg. Auf der Rheinbrücke wird eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts empfohlen. Ein Neubau bzw. Verbreiterung würde zu hohe Kosten verursachen. Die Route zwischen Kleve und Emmerich in Form eines Radschnellweges sollte an den LSA-Knotenpunkten den Radverkehr bevorzugen. Unter 1.000 Radfahrer pro Tag sind zwischen den Städten Kleve und Emmerich am Rhein berechnet worden. Radschnellwege werden allerdings erst bei über 2.000 Radfahrern¹⁷ am Tag gefördert.
- **Emmerich am Rhein – Doetinchem – Zevenaar:** Der Routenverlauf zwischen Emmerich am Rhein und Doetinchem führt entlang der Ortschaften s'Heerensberg, Zeddum und Braamt hauptsächlich entlang der B 220 und umfasst eine Länge von 19 km. Das prognostizierte Radverkehrsaufkommen liegt hier bei 450 bis 800 Radfahrern pro Tag¹⁸ und damit relativ gering.

Durch radverkehrsplanerische Maßnahmen könnte das Radverkehrsaufkommen jedoch weiter gesteigert werden.

¹⁷ Quelle: Ebenda.

¹⁸ Quelle: Ebenda.

7 Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen beinhalten zum einen die Optimierung der Fahrradservice-Infrastruktur sowie sogenannte „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeiten zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der Verkehrssicherheit umfassen. Darüber hinaus werden flankierende, „weiche“ Maßnahmen zur Pflege des Fuß- und Radwegenetzes und zur Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sowie ein Mobilitätsmanagement empfohlen.

Flankierende Maßnahmen	
Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen • Radstation • Öffentliche Reparaturservicestelle • (E-)Lastenrad-Verleih/ Förderung von Lastenrädern • Fietsenbus • Ampelgriff
Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme am Projekt Stadtradeln • Sicherheit auf Schulwegen: Durchführung des Projektes „Radlbus“ oder als Walking Bus, „besserzurschule.de“ • Elterntaxi-Haltestellen • Fahrradcheck/ -kontrollen an Schulen • Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulungen • Vermeidung von Gefahrensituationen durch Falschparker • Mobilitätsprojekte an Grundschulen • Winterdienst auf Hauptadwegen
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliches Mobilitätsmanagement

Abb. 7-1 Übersicht Flankierende Maßnahmen

Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

Nachfolgend sind die infrastrukturellen Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur aufgeführt.

Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen

Die Verbesserung der Radabstellsituation an ÖPNV-Haltepunkten ist ein wesentlicher Baustein in Emmerich am Rhein, um mehr Menschen zu motivieren, auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn oder Schnellbus umzusteigen.

DeinRadschloss ist ein vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) entwickeltes einheitliches System von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten. Es ist bereits in vielen VRR-Verbandstädten installiert (z. B. Duisburg, Oberhausen, Krefeld). Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen dabei im Vordergrund und sollen den Umstieg vereinfachen und vor allem bequemer und sicherer gestalten.

Zur Auswahl stehen witterungsgeschützte und sichere Fahrradboxen sowie Sammelabstellanlagen. Fahrradboxen bieten Platz für ein Fahrrad, es besteht auch die Möglichkeit die Fahrradboxen mit dem Einbau von Lademöglichkeiten zu installieren, sodass Pedelecs- und E-Bike-Nutzer bequem während ihrer Abwesenheit das Fahrrad laden können. Sammelabstellanlagen verfügen dagegen über eine deutlich höhere Anzahl an verfügbaren Stellplätzen. Mithilfe eines bestimmten Mechanismus können sowohl die Fahrradboxen als auch in den Sammelabstellanlagen eine Doppelstockanlage platzsparend aufgebaut werden. Die abschließbaren Radabstellanlagen können über die Website www.deinradschloss.de reserviert werden. Für die Nutzer besteht die Möglichkeit, den

Stellplatz ganzjährig, monatlich, wöchentlich oder tageweise gegen eine geringe Gebühr anzumieten (z. B. Tagesgebühr 1 EUR). Eine Fahrradbox kostet etwa 3 Tsd. EUR. Gefördert werden können 90% der zuwendungsfähigen Investitionskosten bis zu einem – nur für DeinRadschloss gültigen – Höchstbetrag von 2,2 Tsd. EUR netto je Fahrradbox oder 1,95 Tsd. EUR netto je Stellplatz in einer DeinRadschloss-Sammelanlage (§ 12 ÖPNVG).¹⁹



Abb. 7-2 Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofpunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)

Für die Stadt Emmerich am Rhein wird die Einführung von DeinRadschloss-Radabstellanlagen an den Bahnhofpunkten und bedeutenden ÖPNV-Angeboten vorgeschlagen. Hierzu gehören der Bahnhof in Emmerich sowie die Bahnhofpunkte in den Stadtteilen Emmerich-Elten und Praest. Der Geistmarkt und der Kleine Löwe stellen bedeutsame ÖPNV-Haltestellen dar, an denen mehrere Buslinien halten und wichtige Ziele im Alltags- und Freizeitverkehr im Zentrum der Stadt anbinden.

Der VRR ist dabei Fördermittelgeber, Projektkoordinator und Markeninhaber. Den technischen Support für die Boxen übernimmt der derzeitige Betreiber des Hintergrundsystems der Fahrradboxen. Aufgabe der Stadt Emmerich am Rhein wäre z. B. die Pflege der Zuwegung zum Boxenstandort, falls diese in kommunaler Zuständigkeit liegt.

Bei Errichtung von DeinRadschloss-Abstellanlagen besteht eine 20-jährige Zweckbindungsfrist mit dem VRR. In regelmäßigen Abständen ist ein Nachweis einer Mindestauslastung erforderlich. Zudem ist der barrierefreie Zugang zu den Fahrradboxen zu gewährleisten. Die Einnahmen der Radabstellanlagen gehen an den Betreiber des Hintergrundsystems der Boxen. Sämtliche technische Unterhaltungskosten dieses Betreibers werden gegengerechnet. Eventuelle Einnahmeüberschüsse werden an die öffentliche Hand weitergegeben und wirken sich auf die Förderabwicklung aus.

Radstation

Eine Radstation bündelt eine Vielzahl von Dienstleistungen überwiegend an Bahnhöfen unter einem Dach. Dieses Angebot variiert je nach Ausstattung und Größe der Anlage. Um die geschützte Wort-/ Bildmarke „Radstation“ mit dem blau-gelben Logo zu nutzen, ist eine Vereinbarung mit dem Markeninhaber ADFC NRW zu treffen. Zudem müssen als Dienstleistungen mindestens bewachte und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten, ein Fahrradservice (z. B. ein Reparaturservice) und eine Fahrradvermietung angeboten werden.²⁰ Für den Betrieb der Anlage ist in der Regel Personal erforderlich. In vielen Städten in NRW werden die Radstationen von Wohlfahrtsverbänden betreut und betrieben.

Die Errichtung einer Radstation wird für den Bahnhof Emmerich am Rhein vorgeschlagen. Dabei ist zunächst die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie einer Radstation am Bahnhof Emmerich zu beauftragen. Diese Studie ermittelt Standortmöglichkeiten und mögliche Betreiberkonzepte.

¹⁹ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) o. J.: DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

²⁰ Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2019): Service für ihr Rad. Abrufbar unter: <https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ih-rad.html>

Für die Bahnhofhaltepunkte Praest und Elten kann neben den Radboxen von DeinRadschloss über eine sichere, witterungsgeschützte Sammelabstellanlage in Betracht gezogen werden.

Öffentliche „Radreparaturpoints“

Zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads können öffentlich zugängliche, kleinere Reparaturstationen einen Beitrag leisten. Diese Servicestationen sind mit einem kleinen Reparaturset (z. B. Schraubendreher, Inbusschlüssel, Reifenheber etc.) sowie einer Luftpumpe ausgestattet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einen Ständer zu integrieren, damit das Fahrrad zur Reparatur aufgehängt werden kann. Radfahrer können somit selbstständig kleine Reparaturen an ihrem Fahrrad durchführen.

In der Stadt Emmerich am Rhein könnte ein möglicher Standort am infoCenter Emmerich installiert werden. Hier ist ein hohes Radverkehrsaufkommen zu vermuten, da viele Radtouristen den Rhein-Radweg passieren. Sofern die Radreparaturstation gut angenommen werden sollten, können weitere Standorte an Wegen mit hohem Radverkehrsaufkommen geprüft werden. Beispiele für Reparaturpoints sind in Abbildung 7.3 abgebildet.



Abb. 7-3 Fahrradboxen mit Reparaturpoint

(E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad

Lastenräder sind in vielen Bereichen für private (z. B. Familienrad zum Transport von Kindern oder Einkäufen) und wirtschaftliche (z. B. Kurier- oder Postdienste, Handwerk) Zwecke einsetzbar. Sie tragen zum Umweltschutz bei, indem sie den CO₂-Ausstoß sowie die Feinstaub- und Lärmbelastungen verringern. Aus diesem Grund sollte die Stadt Emmerich am Rhein die Nutzung von (E-)Lastenrädern fördern und unterstützen.

Mit der Einführung eines E-Lastenradverleihs für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmer soll das Fahrrad als Transportmittel stärker gefördert werden. Lastenräder bieten eine umweltfreundliche Transportalternative gegenüber dem Auto. Neben Gegenständen und Lebensmitteln (z. B. Großeinkäufe) können auch Kinder transportiert werden. Unternehmen und Einwohner der Stadt Emmerich am Rhein können erste Erfahrungen mit dem Umgang von E-Lastenrädern sammeln und werden gegebenenfalls dazu angestoßen sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen.

Als Ausleihstandort sollte dabei ein zentraler Punkt im Innenstadtbereich definiert werden. Als Standort könnte ebenfalls das infoCenter Emmerich in Betracht gezogen werden. Allerdings sind die Öffnungszeiten anzupassen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit bestehen diese in Elten oder Praest wieder abzugeben bzw. auch auszuleihen. Eine weitere Möglichkeit die Attraktivität von Lastenrädern als alternatives Transportmittel zu steigern und fördern, wäre die kostenlose Verfügbarkeit eines Lastenrads für die Einwohner in Emmerich am Rhein.

Grundsätzlich sollte die Stadt Emmerich am Rhein eine anteilige Förderung für kleinere Unternehmen, Vereine, Zusammenschlüsse von Privatpersonen, Einrichtungen von

Kinder- und Jugendhilfe, Schulen in Erwägung ziehen, so wie es in anderen Städten und Kommune wie beispielsweise Köln, Emsdetten oder Nordhorn bereits erfolgt. Die Stadt Bocholt als fahrradfreundliche Kommune stellt wie im vergangenen Jahr bereits im Jahr 2020 erneut ein Förderprogramm für Lastenräder mit einem Gesamtvolumen von 20.000 EUR auf. Davon werden beispielsweise E-Lastenräder mit bis zu 1.000 EUR unterstützt, herkömmliche Lastenräder mit bis zu 500 EUR und Fahrradlastenanhänger mit 100 EUR.²¹

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des BMU besteht die Förderrichtlinie „Investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter“, die neben der Radverkehrsinfrastruktur auch bei der Etablierung von Radverkehrsdienstleistungen zur Anwendung kommt. Gefördert werden jedoch nur Maßnahmen, die eine Umsetzung von Maßnahmenbündeln zum Ziel haben. Singuläre Maßnahmen werden hingegen nicht gefördert. Zu den förderfähigen Dienstleistungen gehören u. a. die Etablierung eines E-Lastenrades, Fahrradverleihsysteme inkl. Lastenräder sowie Ladestationen und Radabstellanlagen. Die Projektförderung kann bis Herbst 2023 beantragt werden und beinhaltet eine Förderquote bis maximal 75 % (finanzschwache Kommunen maximal 90 %). Die maximale Förderhöhe beträgt 20,0 Mio. Euro und die Mindestzuwendung 200.000 Euro

Fietsenbus

In den Sommermonaten kann die Fahrradmitnahme im Bus durch einen Fahrradanhänger auf bestimmten radverkehrsstarken Strecken im Stadtgebiet oder regional im Kreis Kleve angedacht werden. Der Vorteil besteht darin, bei schlechtem Wetter flexibel auf den Bus umsteigen oder bei längeren Radtouren den Bus zurück zum Startpunkt nehmen zu können. Beispiele aus anderen Regionen stellen der Fietsenbus im Westen vom Münsterland²² und der Grafschaft Bentheim²³ sowie der Fahrradbus von der Stadt Aachen in die Eifel dar.²⁴

Ampelgriff

An Lichtsignalanlagen oder unsignalisierten Kreuzungen können sich Radfahrer bei einer Wartephase/ Stoppphase an einem Griff festhalten, der an einem Mast beispielsweise der LSA-Anlage installiert ist. Der Vorteil besteht darin, dass Radfahrer bei einer Rotphase nicht mehr von ihrem Fahrrad absteigen müssen und bequemer und schneller wieder anfahren können.

Als Ergänzung dazu kann an hochfrequentierten Kreuzungen eine Erweiterung des Handgriffs erfolgen. Vor den Lichtsignalanlagen werden Fußstützen mit einem darüber parallellaufenden Handgriff installiert, an denen sich nicht nur ein Radfahrer, sondern gleich mehrere festhalten können.

Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Nachfolgend sind einige Kampagnen und Formen der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt, die vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und das Radfahren bewerben. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder und Jugendliche sowie Senioren, die im Straßenverkehr besonders zu schützen sind.

²¹ Quelle: Made in Bocholt (2020): Dritte und letzte Zuschuss-Runde für Lastenräder startet. Abrufbar unter: <https://madeinbocholt.de/dritte-und-letzte-zuschuss-runde-fuer-lastenraeder-startet/>

²² Quelle: Regionalverkehr Münsterland (2020): Die FahrradBusse der RVM. Aufladen, einsteigen, Freizeit genießen! Abrufbar unter: <https://www.rvm-online.de/entdecken/fahrrad-und-fietsenbus.php>

²³ Quelle: Die Grafschaft Bentheim (2020): Der Grafschafter Fietsenbus. Immer trocken zum Ziel kommen! Abrufbar unter: <https://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/radfahren-und-wandern/radfahren/fietsenbus.html>

²⁴ Quelle: Aachener Verkehrsverbund (2020): Fahrradbus. Direkt mit dem Fahrradbus in die Wilde Natur. Abrufbar unter: <https://avv.de/de/fahrradbus>

Projekt „STADTRADELN“

Stadtradeln ist ein Wettbewerb des Klima-Bündnisses und verfolgt das Ziel, dass in den Kommunen ein Zeichen für verstärkte Radverkehrsförderung und Klimaschutz gesetzt wird. Teilnehmende sind dazu aufgerufen, innerhalb von 21 Tagen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Mitmachen können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen mit ihrer Bevölkerung. Insgesamt werden die gesammelten zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen eines jeden Jahres gezählt. Die Kommunen können diesen Zeitraum in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September selbst bestimmen.²⁵

Die Stadt Emmerich am Rhein wird in diesem Jahr 2020 mit dem Kreis Kleve das erste Mal bei dem Projekt Stadtradeln teilnehmen. Im Zeitraum vom 15.06.2020 bis 05.07.2020 können alle, die in Emmerich am Rhein wohnen, arbeiten, einem Verein zugehörig sind beim STADTRADELN teilnehmen und möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen.

Sicherheit auf Schulwegen

Zur Sicherung und Stärkung von Schulwegen in Emmerich am Rhein können verschiedene Projekte in Betracht gezogen werden. Eine Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet zum einen den Aspekt Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und die Verkehrssicherheit der Schüler zu schulen. Mobilitätserziehung an Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrer als Multiplikatoren. Ziel sollte es sein, den Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem privaten Pkw deutlich zu verringern.

Walkingbus

Denkbare Ansätze wären im Grundschulbereich zum Beispiel das Prinzip des „Walkingbus“. Bei dem Konzept werden 8 bis 14 Kinder zu Fuß von zwei Erwachsenen zur Schule begleitet. Der Walkingbus läuft täglich bei jedem Wetter. Die Eltern müssen sich selbst organisieren, absprechen und abwechseln. Diese Aktionen kosten kaum Geld. Der Erfolg hängt vom persönlichen Engagement der Eltern und der Lehrer ab.²⁶

Radbus

Der „Radbus“ ist ein Projektbeispiel aus dem Landkreis-Mittelnberg für gemeinsames Radfahren zur Schule. Ehrenamtliche Fahrrad-Scouts (z. B. Erwachsene oder Schüler ab der 10. Klasse) holen Schüler zu einem bestimmten Zeitpunkt morgens an ausgemachten Startpunkten ab und begleiten sie radfahrend zur Schule. Auf diesem Weg wird sicheres Verhalten im Radverkehr eingeübt. Zur Zielgruppe zählen Schüler der 5. und 6. Klasse.²⁷

Elterntaxi-Haltestellen

Die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw sowie Radfahrer und Fußgänger während der Hol- und Bringverkehre zur Schule zu unterbinden. Insbesondere zu Schulbeginn und -ende kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulgebäuden. Dadurch werden Radfahrer und Fußgänger in ihrem Bewegungsraum gefährdet. Haltende Fahrzeuge auf den Straßen und Bordsteinen, abrupt öffnende Autotüren und mitunter zu hohe Geschwindigkeiten der Pkws bergen erhöhte Unfallgefahr. Die Elterntaxi-Haltestellen befinden sich einige hundert Meter vor den Schulen, so dass ein Vorfahren bis vor den Schuleingang nicht mehr möglich ist. Die Schüler können sicher an der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne

²⁵ Quelle: Klima-Bündnis (2020): Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: <https://www.stadtradeln.de/home>

²⁶ Quelle: Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): „Walking Bus“ Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg.

²⁷ Quelle: Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. Abrufbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187>

andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen.²⁸

Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Kontrollen (z. B. Lichtkontrollen) an Schulen durchgeführt. Die Mängel können noch vor Ort gemeinsam mit den Schülern behoben werden. Die Durchführung der Kontrollen kann durch die örtliche Verkehrspolizei erfolgen zum Beispiel in Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der Radstation, falls diese errichtet wird.

Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulungen

Mobilität spielt besonders im hohen Alter eine wichtige Rolle für Eigenständigkeit und Teilhabe an der Gesellschaft. Fahrradfahren kann Senioren dabei helfen, die Unabhängigkeit zu erhalten und den Aktionsradius erweitern. Kurse bzw. Schulungen für Senioren helfen dabei, mehr Sicherheit und Vertrauen beim Radfahren zu erhalten. Neben einem theoretischen Teil, bei dem die Sicherheit im Straßenverkehr und die Verkehrsregeln (z. B. Vorfahrtsregelung) erneut erläutert werden, können Senioren verschiedene Fahrräder von E-Bikes bis Dreirädern in der Praxis testen.

Ältere Menschen, denen es zu anstrengend ist, mit einem herkömmlichen Fahrrad zu fahren, steigen insbesondere vermehrt auf Pedelecs und E-Bikes um. Damit Unfälle vermieden werden, sollten Fahrtrainings in Betracht gezogen werden. Derartige Kurse werden von der Deutschen Verkehrswacht e. V.²⁹ angeboten, die Moderatoren für die Kurse ausbilden.

Vermeidung von Gefahrensituationen durch Falschparker

Häufig sind Radwege oder Schutzstreifen von motorisierten Fahrzeugen zugeparkt und stellen dadurch eine Barriere für Radfahrer dar, sodass vom vorhandenen Radweg auf den Fußweg oder die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Ein Beispiel aus Baden-Württemberg zeigt, wie Gefahrensituationen durch Falschparker vermieden werden können. Mit der Kampagne #WOPARKSTUDENN? wurde über verschiedene Medien mittels eines Webfilms auf die Problematik mit Falschparkern auf Radwegen aufmerksam gemacht. Darüber hinaus wurden bedruckte Post-Its und Postkarten an Mitgliedskommunen des AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.) verteilt, die Bürger an falschparkende Fahrzeuge klemmen oder kleben können. Für die Stadt Emmerich am Rhein wird vorgeschlagen, auch eine derartige Kampagne zu starten. Hierbei ist insbesondere die Mitarbeit und Initiative von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Emmerich am Rhein erforderlich.³⁰

Mobilitätsprojekte an Grundschulen

Die eigenständige Mobilität von Grundschulern zu fördern ist eine bedeutsame Aufgabe, um langfristig Elternhol- und bringdienste zu reduzieren. In Zusammenarbeit von Stadt, Polizei und ggf. einem Verkehrsplanungsbüro werden Fahrradtrainings und Verkehrsunterricht gegeben, die sinnvoll mit Elterninformationen sowie verkehrssichernden Maßnahmen und Aktionen kombiniert werden.

²⁸ Quelle: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München.

²⁹ Quelle: Deutsche Verkehrswacht (o.J.): Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfahrer. Abrufbar unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/>

³⁰ Quelle: Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) o.J.: #woparkstudenn? Abrufbar unter: <https://www.agfk-bw.de/projekte/woparkstudenn/>

Winterdienst auf Hauptradwegen

Ein häufiges Ärgernis auf Geh- und Radwegen ist der Winterdienst: Gehwege, Fahrbahnquerungen, ÖPNV-Haltestellen werden gar nicht oder spät geräumt; festgetretener Schnee wird mit Hilfe eines Salz-/ Split-Gemischs zu einem schwer bezwingbaren Ärgernis. Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrern eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgern führt dies jedoch zu Unmut.

Hier kann mit einer entsprechenden Formulierung und Vorgaben in der Ortssatzung zur Räum- und Streupflicht (z. B. Breite des zu räumenden Bereichs und Streumaterial) Abhilfe geschaffen werden. Ein Fokus sollte zunächst auf den Winterdienst an Hauptradwegen gelegt werden.

Hierfür müssen sich die Projektbeteiligten untereinander detailliert abstimmen und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegen. Die Maßnahme ist für den Alltagsradverkehr ein essentieller Baustein und Bedarf Personals. Es ist denkbar, dass zur besseren Organisation und zum besseren Arbeitsablauf kommunenübergreifend gearbeitet wird. Hierzu könnte ggf. auch ein „Naturalienausgleich“ greifen. Für Hauptradwege, die in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) liegen, ist ggf. eine Übernahme der Winterpflege durch die Stadt Emmerich am Rhein anzustreben. Die Arbeiten würden dem Landesbetrieb entsprechend in Rechnung gestellt. Die genaue Struktur des Winterdienstes ergibt sich im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zielt auf eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben ab. Interessierte Unternehmen erhalten eine Einzelberatung zum Thema nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, der Mitarbeiterschaft verschiedene, umweltfreundliche Alternativen für den täglichen Arbeitsweg aufzuzeigen. Hierzu gehören die Bildung von Fahrgemeinschaften, die Nutzung des ÖPNV sowie des Fahrrads und die Einrichtung von Car- und Bikesharing-Systemen. Dafür sind entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, wie z. B. die Bereitstellung von sicheren, überdachten Radabstellanlagen, Umkleiden sowie Duschköglichkeiten, Trockenschränke und Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs am Arbeitsplatz.

8 Wirkungsanalyse

Die Stadt Emmerich am Rhein hat sich zum Ziel gesetzt, den Klimaschutz in der Stadt zu verbessern. Damit geht die Verringerung von CO₂-Emissionen einher. Maßgeblicher Bestandteil des vorliegenden Klimaschutzteilkonzeptes Fuß- und Radverkehr ist die Erstellung einer Energie- und CO₂-Bilanz, die vor allem als Mittel der Selbstkontrolle zu sehen ist. Die Berechnung der Energie- und CO₂-Bilanz erfolgt dabei getrennt für den heutigen Zustand 2018 und für die Nullprognose 2030. Im vorliegenden Kapitel wird aufgeführt, welche Auswirkungen die aufgestellten Maßnahmen auf die CO₂ Belastungen haben.

Im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Emmerich am Rhein aus dem Jahr 2011 verfügt die Stadt bereits über eine Energie- und CO₂-Bilanz für das Stadtgebiet. Im Bilanzjahr 2011 wurden insgesamt 292.230 t CO₂ auf dem Stadtgebiet ausgestoßen. Der Wirtschaftssektor und Verkehrssektor machen mit 37 % und 36 % den größten Anteil der CO₂-Emissionen aus, gefolgt vom Haushaltssektor mit 34 %. Kommunale Gebäude weisen mit 1 % CO₂-Emissionen den geringsten Anteil auf. Bis in das Jahr 2030 soll in Emmerich am Rhein eine Reduktion um 89.070 t/Jahr erzielt werden und die Gesamtemissionen auf 203.160 t/a gesenkt werden. Dies entspricht einer Reduzierung der Werte von 2011 um etwa 30 %.

Für die Abschätzung des verkehrsbedingten CO₂-Aufkommens im Binnenverkehr mit Schwerpunkt auf den Fuß- und Radverkehr wurde eine eigene Berechnungsmethode mit folgenden Grundlagen/ Ansätzen gewählt:

- Bevölkerungsstand und -prognose 2030 (Quelle: Stadt Emmerich am Rhein 2018 und IT.NRW)
- Modal-Split-Anteile nach Entfernungsklassen (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Anzahl zurückgelegter Wege pro Tag (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Alle Wege der Stadt Emmerich am Rhein (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Entfernungsklassen: bis 1 km, bis 2 km, bis 5 km, bis 10 km, über 10 km (Quelle: HHB Stadt Emmerich am Rhein 09/2019)
- Personenkilometer (Pkm)-Aufwand: gemittelte Entfernung mit Anzahl der Wege/ Tag
- CO₂-Emissionen Pkm pro Tag in Gramm (Quelle: gemittelte Werte des BMU für den Personenverkehr):
- 145 g pro Pkm im MIV für 2018 und Reduktion auf 105 g pro Pkm ab 2030 (bessere Motoren, höherer Pkw-Anteil usw.)
- 80 g pro Pkm im ÖPNV/ SPNV für 2018 und Reduktion auf 70 g pro Pkm im ÖPNV ab 2030 (höherer Anteil Elektrobuse und bessere Motoren)

Grundlage für die Berechnungen der CO₂-Bilanz für das vorliegende Fuß- und Radwegekonzept beruhen im Wesentlichen auf den Ergebnissen der HHB für die Stadt Emmerich am Rhein. Der Personenverkehrsaufwand (Pkm pro Jahr) getrennt für die Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad und Fuß) bildet die Grundlage zur Bestimmung des CO₂-Aufkommens. Da der Radverkehr selbst kein CO₂ erzeugt, sind für das vorliegende Konzept nur die Verlagerungen vom MIV auf den Radverkehr maßgeblich. Die Tabellen der Berechnungen sind dem Anhang 1 zu entnehmen. In Abb. 8-1 wird das CO₂-Aufkommen in Tonnen pro Jahr für den Istzustand, Nullprognose 2020 sowie für die Maßnahmenumsetzung des vorliegenden Konzeptes (Konzept mit Motorenverbesserung) dargestellt.

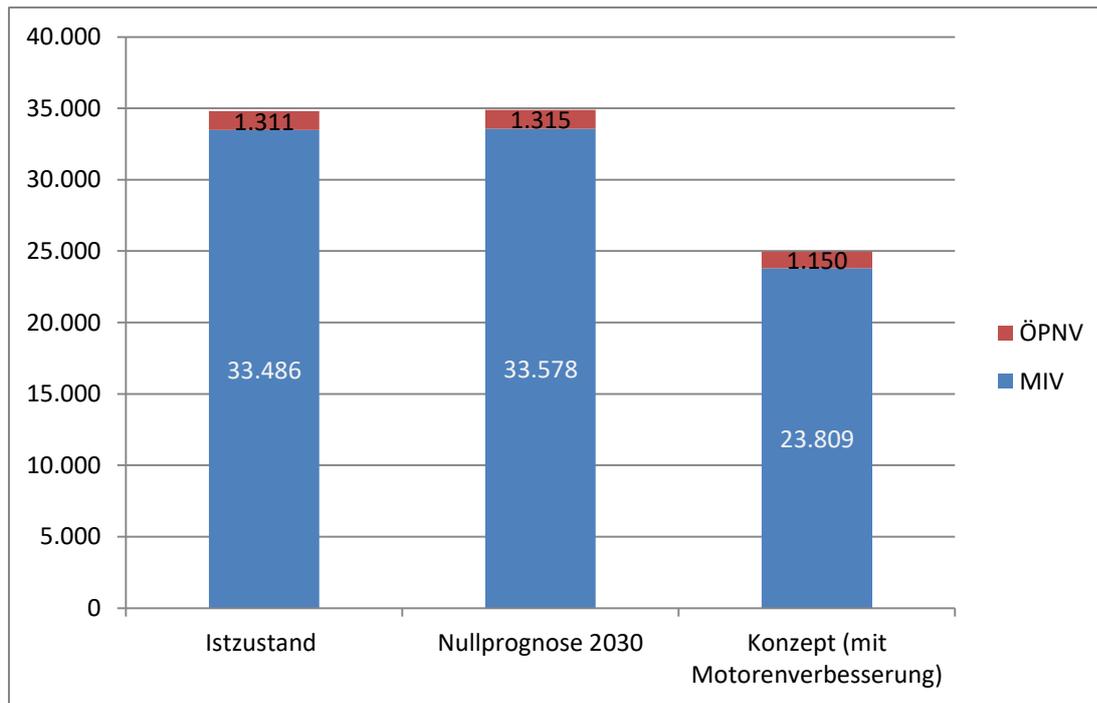


Abb. 8-1 CO₂-Aufkommen in Tonnen pro Jahr

ENTWURF

9 Controlling, Verstetigung und Kommunikation

Die erfolgreiche Umsetzung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes ist an eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung in Form eines Controlling-Systems sowie einer Verstetigungsstrategie gebunden. Zudem nimmt die Kommunikation der Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen in der Umsetzung eine bedeutende Rolle ein. Für die Weiterverfolgung und Umsetzung des Konzeptes ist es daher von Bedeutung, dass die Planungen vertiefend vorangetrieben werden. Die Maßnahmen sollten ggf. geprüft und konkret ausgearbeitet werden, damit die empfohlenen Umsetzungszeiträume eingehalten werden können. Nur so kann in Emmerich am Rhein die Nahmobilität gefördert und die Umweltbelastungen verringert werden.

Controlling und Verstetigung

Neben Vertretern der Stadt ist für die Abstimmung und Absprache im Fuß- und Radverkehr ebenso die Kooperation mit den entscheidenden Baulastträgern maßgeblich. Innerorts liegt die Baulastträgerschaft vorwiegend bei der Stadt Emmerich am Rhein, außerorts hingegen beim Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Kreis Kleve. Damit ist Emmerich am Rhein für außerorts liegende Maßnahmen nicht zuständig und auf eine enge Abstimmung mit den Baulastträgern angewiesen. Aus diesem Grund sind eine Vielzahl an Akteuren für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Fuß- und Radverkehrskonzeptes gefragt.

Von besonderer Relevanz für die Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen ist darüber hinaus die Schaffung finanzieller und personeller Voraussetzungen in der Stadtverwaltung.

Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes als Klimaschutzteilkonzept im Bereich „Nachhaltige Mobilität“ stellt eine langfristige Aufgabe dar, die personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang kann ein wichtiger Baustein die Benennung eines Fuß- und Radverkehrsplaners in der Stadtverwaltung sein, der die fachbereichsübergreifende Umsetzung des Konzeptes betreut, Fördermittelanträge stellt und die Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Akteuren organisiert.

Insbesondere bei den voranschreitenden Planungen der Betuwe-Linie, die einen erheblichen baulichen Aufwand im Stadtgebiet erfordert, sollen Maßnahmen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt werden. Eine Vielzahl der Maßnahmenvorschläge, die eine erhebliche Förderung und Verbesserung der Nahmobilität bedeuten, ist an das Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie gekoppelt.

Zusätzlich gilt es festzulegen, die im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes eingebundenen Akteure langfristig mit einzubeziehen. Aus gutachterlicher Sicht ist ein gemeinsames Treffen aller beteiligter Akteure zur Überprüfung der überwiegend kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen nach ca. zwei Jahren vorstellbar. Die Umsetzungsschritte und Ausführungen von Maßnahmen können gemeinsam evaluiert und vorangetrieben werden.

Ein hilfreiches Controlling-Element stellt eine erneute Mobilitätsbefragung dar, wie sie im Rahmen der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes für die Stadt Emmerich am Rhein 2019 durchgeführt worden ist. Hier wurde u. a. der Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal-Split ermittelt, der für nachfolgende Erhebungen als Referenzwert zur Überprüfung der gestellten Ziele verwendet werden kann. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign auch zukünftig an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der AGFS halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

Kommunikationsstrategie

Ergänzend zu einem intensiven Austausch zwischen den Projektbeteiligten ist auch die Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Bestandteil zur Bekanntmachung der Inhalte des Fuß- und Radverkehrskonzepts. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen vom Auto auf das Rad zu bewegen, aber auch um die Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Rad zu erhöhen. Im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzeptes ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte zunächst intern ansetzen und die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern, damit Mitarbeiter als „Vorbildfigur“ fungieren. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

Zu möglichen Strategien zählen verschiedene Kampagnen und Wettbewerbe, die die Vorteile des Radfahrens betonen und anregen über das Mobilitätsverhalten nachzudenken. Ein erfolgreiches Beispiel ist die Kampagne „Stadtradeln“, an dem die Stadt Emmerich im diesem Jahr 2020 das erste Mal teilnehmen wird. Eine Fortführung der Kampagne ist auch für die kommenden Jahre zu empfehlen (vgl. Flankierende Maßnahmen). Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen auch Kommunikationsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Als Beispiel ist hier die Schulung von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs unter dem Slogan „Sicher mobil im Alter“ zu nennen. Im Bereich Schülerverkehr ist die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen für die Bring- und Abholwege der Eltern mit dem Pkw ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer und Veranstaltungen im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen in Emmerich am Rhein zu erreichen. Insbesondere die verstärkte Nutzung sozialer Medien ist in diesem Zusammenhang zu empfehlen, damit auch zunehmend junge Personen erreicht werden können.

10 Ausblick

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs trägt einen wichtigen Impuls zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und zur Verbesserung des Klimaschutzes in Emmerich am Rhein bei. Die Stadt hat sich mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept das Ziel gesetzt, den CO₂-Emissionen im Stadtgebiet bis 2030 um 30 % zu verringern. Das nun vorliegende Klimaschutzteilkonzept zeigt Maßnahmen auf, wie der Fuß- und Radverkehrsanteil in der Stadt Emmerich am Rhein in den kommenden zehn Jahren gesteigert und somit eine nachhaltige Reduktion der CO₂-Emissionen erreicht werden soll.

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr bietet eine gute Grundlage um den Radverkehr anhand von infrastrukturellen und sogenannten „weichen“ Maßnahmen zu fördern. Bei anstehenden Planungen soll der Radverkehr aber auch der Fußverkehr als grundlegendes Verkehrsmittel mit einbezogen werden. Der Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split beträgt jetzt schon 39 %, dies bedeutet, dass derzeit schon nahezu die Hälfte aller außerhäuslichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dennoch ist durchaus noch Potenzial nach oben, denn viele Wege unter 5 km, eine Distanz die durchaus zügig mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, werden noch mit dem MIV zurückgelegt. Aktuelle und zukünftige Trends im Bereich Radverkehr sind bei den Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auf die zunehmende Anzahl und Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie E-Scooter im Alltagsradverkehr hinzuweisen, die höhere Fahrtgeschwindigkeiten erlauben und damit vor allem eine direkte und komfortable Verbindung auf Radwegen bevorzugen.

Aufgrund der Planungen der Betuwe-Linie können viele Maßnahmen im vorliegenden Konzept nicht genauer benannt werden. Dennoch ist es von großer Relevanz die Belange des Fuß- und Radverkehrs bei den Planungen beispielsweise am Bahnübergang an der Kreuzung Am Löwentor/ Großer Wall/ Ostwall mit zu berücksichtigen, sodass allen Verkehrsteilnehmern genügend Raum und Sicherheit gegeben wird. Ebenso sollte bei der Umgestaltung der Plätze im Innenstadtbereich auf ausreichende Gehwegbreiten und Platz für den Radverkehr geachtet werden.

Die Stadt Emmerich am Rhein hat sich zum Ziel gesetzt, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte zu werden. Einen ersten Schritt zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs liegt nun mit dem vorliegenden Konzept vor. Allerdings sollte die Stadt Emmerich am Rhein eine mittel- bis langfristige Umsetzung der Maßnahmen anstreben und Haushaltsmittel für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs einplanen. Mit einer Mitgliedschaft verpflichtet sich die Stadt dauerhaft die bestehende Fuß- und Radwegeinfrastruktur zu unterhalten und weiter auszubauen und eine kontinuierliche Verbesserung im Bereich Nahmobilität zu erzielen.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2019): Service für ihr Rad. Abrufbar unter:

<https://www.radstation-nrw.de/service-fuer-ihr-rad.html>

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfa-
den für die Praxis. München.

**Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
(AGFK-BW) (o.J.):** #woparkstdudenn? Abrufbar unter: [https://www.agfk-
bw.de/projekte/woparkstdudenn/](https://www.agfk-bw.de/projekte/woparkstdudenn/)

Centraal Bureau voor de Statistiek (2019): Werknemers in NL en buurlanden naar woonland, 2016,
veröffentlicht 21. März 2019, abgerufen am 19. Juli 2019. Abrufbar unter: [https://www.cbs.nl/nl-
nl/maatwerk/2019/12/werknemers-in-nl-en-buurlanden-naar-woonland-2016](https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/12/werknemers-in-nl-en-buurlanden-naar-woonland-2016)

Deutsche Verkehrswacht (o.J.): Fit mit dem Fahrrad. Das Trainingsprogramm für Rad- und Pedelecfa-
her. Abrufbar unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/>

Die Grafschaft Bentheim (2020): Der Grafschafter Fietsenbus. Immer trocken zum Ziel kommen! Abruf-
bar unter: [https://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/radfahren-und-wan-
dern/radfahren/fietsenbus.html](https://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/radfahren-und-wandern/radfahren/fietsenbus.html)

Euregio Rhein-Waal (2019): Organisationsstruktur der Euregio Rhein-Waal. Abrufbar unter:
<https://www.euregio.org/organisationsstruktur/>

Klima-Bündnis (2020): Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter:
<https://www.stadtradeln.de/home>

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019):
Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag.
Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019):
Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag.
Emmerich am Rhein. (Stand 06/2018).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2019): Landes-
datenbank NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, „Bevölkerungsstand – Ge-
meinden – Stichtag“.

Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan
Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Made in Bocholt (2020): Dritte und letzte Zuschuss-Runde für Lastenräder startet. Abruf-
bar unter: [https://madeinbocholt.de/dritte-und-letzte-zuschuss-runde-fuer-lastenraeder-
startet/](https://madeinbocholt.de/dritte-und-letzte-zuschuss-runde-fuer-lastenraeder-startet/)

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.): „Walking
Bus“ Eine Empfehlung für die Organisation von Gehgemeinschaften auf dem Schulweg.

Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die
Schule begleitet. Abrufbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187>

Regionalverkehr Münsterland (2020): Die FahrradBusse der RVM. Aufladen, einsteigen,
Freizeit genießen! Abrufbar unter: [https://www.rvm-online.de/entdecken/fahrrad-und-
fietsenbus.php](https://www.rvm-online.de/entdecken/fahrrad-und-fietsenbus.php)

Stadt Emmerich am Rhein 2018: 6. Demografiebericht 2017/2018. Emmerich wächst!
Chance + Herausforderung. Zusammen leben. Zusammen wachsen. Zusammenhalten.
Emmerich am Rhein.

Stadt Emmerich am Rhein (2001): Hauptsatzung der Stadt Emmerich am Rhein.

Stadt + Handel 2017: Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Emmerich am Rhein. Endbericht. Dortmund.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR) (o. J.): DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

Entwurf

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Emmerich am Rhein	3
Abb. 1.3.3-1	Spaziergang entlang des Geistmarkts	5
Abb. 1.3.3-2	Diskussion während der Planungsradtour	5
Abb. 1.3.3-3	Planungsspaziergang 16. November 2019	6
Abb. 1.3.3-4	Planungsradtour 16. November 2019	7
Abb. 2.1.1-1	Siedlungsstruktur Stadt Emmerich am Rhein	9
Abb. 2.1.4-1	Berufseinpender Emmerich am Rhein.....	11
Abb. 2.1.4-2	Berufsauspendler Emmerich am Rhein	11
Abb. 2.2-2	Linien und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs	13
Abb. 2.2-4	Linien und Streckenverlauf des innerörtlichen und überörtlichen Busliniennetzes	14
Abb. 2.3-1:	Auswahl an Fahrradkarten (Foto: Stadt Emmerich)	14
Abb. 2.6-1	Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung in Emmerich am Rhein 2017 – 2019 nach Kategorien	22
Abb. . 2.6-2	Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfallkategorie	23
Abb. 2.6-3	Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfalltypen.....	24
Abb. 2.6-4	Unfälle mit Radfahrereteiligung 2017 bis 2019: Unfallbeteiligte.....	25
Abb. 4.1.2-1	Quellen und Ziele im Fußverkehr	28
Abb. 4.1.2-2	Netzkategorisierung im Fußverkehr	29
Abb. 4.1.3-1	Mängel im Fußverkehr	31
Abb. 4.2.2-1	Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241).....	34
Abb. 4.2.2-2	Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	35
Abb. 4.2.2-3	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	35
Abb. 4.2.2-4	Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)	35
Abb. 4.2.2-5	Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)	36
Abb. 4.2.3-1	Wunschliniennetz im Radverkehr	37
Abb. 4.2.4-1	Netzkategorisierung im Radverkehr.....	39
Abb. 4.2.5-1	Analysenetz Radverkehr	40
Abb. 4.2.6-1	Führungsformen im Bestand.....	41
Abb. 4.2.6-2	Führung auf der Fahrbahn, Pesthof.....	41
Abb. 4.2.6-3	Gemeinsamer Geh- und Radweg (benutzungspflichtig), Netterdensche Straße	41
Abb. 4.2.6-4	Getrennter Geh- und Radweg (benutzungspflichtig), HansasträÙe.....	42
Abb. 4.2.6-5	Radschutzstreifen, Goebelstraße.....	42
Abb. 4.2.6-6	Gehweg „Radfahrer frei“, Borgheeser Weg.....	42
Abb. 4.2.6-7	Netzlücke, Netterdensche Straße	42
Abb. 4.2.7-1	Knotenpunkte im Bestand.....	43
Abb. 4.2.8-1	Mängelkriterien an Knotenpunkten	44
Abb. 4.2.8-2	Mängelübersicht Analysenetz Kontenpunkte und Radverkehrsanlagen	45
Abb. 6.3-1	Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten	51
Abb. 6.3-2	Aufstellfläche Radverkehr	52
Abb. 6.3-3	Querungshilfe.....	53
Abb. 6.3-4	Radwegeführung an Innerortskreisel.....	53
Abb. 6.5-1	Mögliche Premiumrouten für Emmerich am Rhein	56

Abb. 7-1	Übersicht Flankierende Maßnahmen.....	58
Abb. 7-2	Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofpunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)	59
Abb. 7-3	Fahrradboxen mit Reparaturpoint	60
Abb. 8-1	CO ₂ -Aufkommen in Tonnen pro Jahr	66

Entwurf

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
A	Autobahn
AK	Arbeitskreis
Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
B	Bundesstraße
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein B+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt)
ca.	Circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTV _w	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen
etc.	Et cetera
e. V.	eingetragener Verein
EUR	Euro
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EWG Rheine	Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HBR NRW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
HHB	Haushaltsbefragung
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeug pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde

KMM	Kommunales Mobilitätsmanagement
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
L	Landesstraße
LEP NRW	Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
NN	Normalnull
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
P+R	Park-and-Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein P&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt)
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StgA	Rheine Standort der guten Arbeitgeber
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVB	Sozialversicherungsbeschäftigte
SVZ	Straßenverkehrszählung
t	Tonnen
Tsd.	Tausend
u.a.	unter anderem
VwV	Verwaltungsvorschrift
WE	Wohneinheit
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
z. B.	zum Beispiel

Anhang

Anhang 1: CO₂-Bilanz

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Istzustand)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Istzustand)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Wege/Tag
Einwohner	32.460	Stand: 2018	bis 1km	19,4%	21.108
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.449
Wege/Tag	108.678	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.236
		laut HHB 2019	bis 10 km	14,7%	15.942
			über 10 km	22,0%	23.943
				100,0%	108.678
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	33,1%	0,2%	25,2%	41,5%	100%
bis 2 km	43,0%	0,1%	44,8%	12,1%	100%
bis 5 km	66,0%	1,5%	28,2%	4,3%	100%
bis 10 km	66,0%	5,0%	24,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,7%	6,4%	8,4%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	6.987	42	5.319	8.760	21.108
bis 2 km	10.083	23	10.505	2.837	23.449
bis 5 km	15.996	364	6.835	1.042	24.236
bis 10 km	10.522	797	3.954	670	15.942
über 10 km	19.801	1.532	2.011	599	23.943
	63.388	2.759	28.624	13.907	108.678
Modal Split	58,3%	2,5%	26,3%	12,8%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	5.374	32	4.091	6.737	16.234
bis 2 km	17.130	40	17.847	4.820	39.838
bis 5 km	57.514	1.307	24.574	3.747	87.143
bis 10 km	84.645	6.413	31.806	5.387	128.250
über 10 km	605.136	46.830	61.465	18.293	731.724
	769.799	54.622	139.783	38.984	1.003.189
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	145	80	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	233,7	0,8	0,0	0,0	234,5
bis 2 km	745,2	1,0	0,0	0,0	746,1
bis 5 km	2.501,9	31,4	0,0	0,0	2.533,2
bis 10 km	3.682,1	153,9	0,0	0,0	3.836,0
über 10 km	26.323,4	1.123,9	0,0	0,0	27.447,3
Istzustand	33.486,3	1.310,9	0,0	0,0	34.797,2

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Nullprognose 2030 ohne Motorenverbesserung)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Nullprognose 2030 ohne Motorenverbesserung)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Binnen- wege/Tag
Einwohner	32.725	Stand: 2030	bis 1km	19,4%	21.166
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.513
Wege/Tag	108.974	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.302
			bis 10 km	14,7%	15.985
			über 10 km	22,0%	24.008
				100%	108.974
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	33,1%	0,2%	25,2%	41,5%	100%
bis 2 km	43,0%	0,1%	44,8%	12,1%	100%
bis 5 km	66,0%	1,5%	28,2%	4,3%	100%
bis 10 km	66,0%	5,0%	24,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,7%	6,4%	8,4%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	7.006	42	5.334	8.784	21.166
bis 2 km	10.111	24	10.534	2.845	23.513
bis 5 km	16.039	365	6.853	1.045	24.302
bis 10 km	10.550	799	3.964	671	15.985
über 10 km	19.855	1.537	2.017	600	24.008
	63.561	2.766	28.702	13.945	108.974
Modal Split	58,3%	2,5%	26,3%	12,8%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	5.388	33	4.102	6.756	16.278
bis 2 km	17.177	40	17.896	4.833	39.946
bis 5 km	57.671	1.311	24.641	3.757	87.381
bis 10 km	84.876	6.430	31.893	5.401	128.600
über 10 km	606.786	46.958	61.632	18.343	733.719
	771.898	54.771	140.164	39.091	1.005.924
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	145	80	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	234,4	0,8	0,0	0,0	235,2
bis 2 km	747,2	1,0	0,0	0,0	748,2
bis 5 km	2.508,7	31,5	0,0	0,0	2.540,2
bis 10 km	3.692,1	154,3	0,0	0,0	3.846,4
über 10 km	26.395,2	1.127,0	0,0	0,0	27.522,2
Nullprognose 2030	33.577,5	1.314,5	0,0	0,0	34.892,1
Istzustand	33.486,3	1.310,9	0,0	0,0	34.797,2
Differenz zum Istzustand	91,3	3,6	0,0	0,0	94,9

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 ohne Motorenverbesserung)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 ohne Motorenverbesserung)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Binnen- wege/Tag
Einwohner	32.725	Stand: 2018	bis 1km	19,4%	21.166
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.513
Wege/Tag	108.974	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.302
			bis 10 km	14,7%	15.985
			über 10 km	22,0%	24.008
				100,0%	108.974
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	22,1%	0,2%	31,2%	46,5%	100%
bis 2 km	36,0%	0,1%	49,8%	14,1%	100%
bis 5 km	61,5%	1,5%	32,2%	4,8%	100%
bis 10 km	63,0%	5,0%	27,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,2%	6,4%	8,9%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	4.678	42	6.604	9.842	21.166
bis 2 km	8.465	24	11.709	3.315	23.513
bis 5 km	14.946	365	7.825	1.166	24.302
bis 10 km	10.071	799	4.444	671	15.985
über 10 km	19.735	1.537	2.137	600	24.008
	57.894	2.766	32.719	15.595	108.974
Modal Split	53,1%	2,5%	30,0%	14,3%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	3.598	33	5.079	7.569	16.278
bis 2 km	14.381	40	19.893	5.632	39.946
bis 5 km	53.739	1.311	28.137	4.194	87.381
bis 10 km	81.018	6.430	35.751	5.401	128.600
über 10 km	603.117	46.958	65.301	18.343	733.719
	755.852	54.771	154.160	41.140	1.005.924
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	145	80	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	156,5	0,8	0,0	0,0	157,3
bis 2 km	625,6	1,0	0,0	0,0	626,5
bis 5 km	2.337,6	31,5	0,0	0,0	2.369,1
bis 10 km	3.524,3	154,3	0,0	0,0	3.678,6
über 10 km	26.235,6	1.127,0	0,0	0,0	27.362,6
Konzept	32.879,6	1.314,5	0,0	0,0	34.194,1
Nullprognose 2030	33.577,5	1.314,5	0,0	0,0	34.892,1
Differenz zum Istzustand	-698,0	0,0	0,0	0,0	-698,0

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 mit Motorenverbesserung)

CO ₂ -Bilanz Stadt Emmerich am Rhein (Konzept 2030 mit Motorenverbesserung)					
			Entfernungs- klassen	Anteile der Verkehre in Entfernungs- klassen	Anzahl der Binnen- wege/Tag
Einwohner	32.725	Stand: 2018	bis 1km	19,4%	21.166
Wege/EW	3,33	laut HHB 2019	bis 2 km	21,6%	23.513
Wege/Tag	108.974	laut HHB 2019	bis 5 km	22,3%	24.302
			bis 10 km	14,7%	15.985
			über 10 km	22,0%	24.008
				100,0%	108.974
Modal-Split					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	22,1%	0,2%	31,2%	46,5%	100%
bis 2 km	36,0%	0,1%	49,8%	14,1%	100%
bis 5 km	61,5%	1,5%	32,2%	4,8%	100%
bis 10 km	63,0%	5,0%	27,8%	4,2%	100%
über 10 km	82,2%	6,4%	8,9%	2,5%	100%
Wege getrennt Verkehrsmitteln pro Tag					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	4.678	42	6.604	9.842	21.166
bis 2 km	8.465	24	11.709	3.315	23.513
bis 5 km	14.946	365	7.825	1.166	24.302
bis 10 km	10.071	799	4.444	671	15.985
über 10 km	19.735	1.537	2.137	600	24.008
	57.894	2.766	32.719	15.595	108.974
Modal Split	53,1%	2,5%	30,0%	14,3%	100,0%
Pkm-Aufwand pro Tag in km					
Entfernungsklassen	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
bis 1km	3.598	33	5.079	7.569	16.278
bis 2 km	14.381	40	19.893	5.632	39.946
bis 5 km	53.739	1.311	28.137	4.194	87.381
bis 10 km	81.018	6.430	35.751	5.401	128.600
über 10 km	603.117	46.958	65.301	18.343	733.719
	755.852	54.771	154.160	41.140	1.005.924
CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
<i>CO₂-Verbrauch pro Pkm/Tag in Gramm</i>	105	70	0	0	
Entfernungsklassen					Summe
bis 1km	113,3	0,7	0,0	0,0	114,0
bis 2 km	453,0	0,8	0,0	0,0	453,8
bis 5 km	1.692,8	27,5	0,0	0,0	1.720,3
bis 10 km	2.552,1	135,0	0,0	0,0	2.687,1
über 10 km	18.998,2	986,1	0,0	0,0	19.984,3
Konzept	23.809,3	1.150,2	0,0	0,0	24.959,5
Nullprognose 2030	32.879,6	1.314,5	0,0	0,0	34.194,1
Differenz zum Istzustand	-9.070,2	-164,3	0,0	0,0	-9.234,5

CO₂-Bilanz Stadt Emmerich am Rhein: Gesamtübersicht

CO ₂ -Aufkommen pro Jahr in Tonnen					
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß	Summe
Istzustand	33.486,3	1.310,9	0,0	0,0	34.797,2
Nullprognose 2030 (ohne Motorenverbesserung)	33.577,5	1.314,5	0,0	0,0	34.892,1
Konzept (ohne Motorenverbesserung)	32.879,6	1.314,5	0,0	0,0	34.194,1
Konzept (mit Motorenverbesserung)	23.809,3	1.150,2	0,0	0,0	24.959,5
Differenz zum Konzept (ohne Motorenverbesserung)	-606,7	3,6	0,0	0,0	-603,1
Differenz zum Konzept (mit Motorenverbesserung)	-9.676,9	-160,7	0,0	0,0	-9.837,7

Entwurf

Anhang 2: Maßnahmenübersichtskarte Fußverkehr

Wird noch ergänzt

Entwurf

Anhang 3: Maßnahmentabelle Fußverkehr

ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_01	Steintor/ Großer Wall/ Klei- ner Wall	innerorts	-	unsignali- siert	Stadt Em- merich am Rhein/ Land NRW	14.110	50	Haupt- weg	Das vorhandene Umlaufgitter vom Steintor aus kom- mend in Richtung Steintor stellt ein Hindernis dar ins- besondere für Personen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Rollatoren.	Umbau	Umbau im Zuge der Fahrbahnsanie- rung L7 (im Jahr 2021). Abstände vergrößern, damit Perso- nen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Rollatoren diese ungehindert passieren können; Ggfs. Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr	€€€€€€ €€€€€€ zweite Kosten- schätzung ent- spricht dem Kreisverkehr	1
FV_02	Geistmarkt	innerorts	200	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs	Umbau	Im Rahmen des ISEK wird der Geist- markt neu gestaltet. Derzeit befinden sich die Planungen in der Entwurfs- phase. Idee: shared space bzw. Trennung Kfz und Fuß- und Radverkehr	€€€€€€	2
FV_04	Geistmarkt/ Martin- kirchgang	innerorts	-	unsignali- siert	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Gefährliche Kreuzung, da rechts vor links missachtet wird.	Umbau	Im Rahmen des ISEK wird der Geist- markt neu gestaltet. Derzeit befinden sich die Planungen in der Entwurfs- phase. Sichere Überquerungsmög- lichkeiten für den Fußverkehr sollten bei den Planungen berücksichtigt werden. Idee: shared space bzw. Trennung Kfz und Fuß- und Radverkehr	€€€€€€	2
FV_06	Fährstraße	innerorts	70	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	teilweise unebene Oberflä- che aufgrund der Entwässe- rung	Oberflächensanierung	Beseitigung von Unebenheiten	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_07	Fischerort	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Allzeit- weg	Parken am Straßenrand ist von 18:00 bis 09:00 Uhr erlaubt; es wird teilweise halbseitig auf dem Gehweg geparkt; es wird zudem auch außer- halb dieser Zeiten dort ge- parkt	Kontrolle	Absolutes Halteverbot prüfen. Kontrolle durch das Ordnungsamt verstärken.	€€€€€€	2
FV_08	Wallstraße/ Pesthof	innerorts	-	unsignali- siert	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Fehlende Sichtbeziehung durch Verschwenkung der Straße Pesthof und unmit- telbare Nähe zur großen Kreuzung. Wegelänge zur LSA 20 Meter.	Umbau	Überprüfung des Knotenpunktes.	€€€€€€	1
FV_10	Großer Wall/ Am Löwentor/ Ostwall	innerorts	-	signalisiert	Land NRW/ Stadt Em- merich am Rhein	10.124	50	Haupt- weg	Unattraktive Unterführung der Bahntrasse; Angstraum; Lange Wartezeiten an LSA	Umbau	Umbau erfolgt im Zuge der Errichtung der Betuwe-Linie	€€€€€€	2
FV_12	Nonnen- platz	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Unsichere Überquerungs- stelle	Errichtung Querungs- hilfe	Im Zuge der Neugestaltung Brink/ Wollenweberstraße ist die Errichtung einer Querungshilfe geplant (vgl. Maßnahmen des ISEK). Die Maßnah- me wird jedoch mittelfristig für das Jahr 2024 oder später angestrebt.	€€€€€€	2

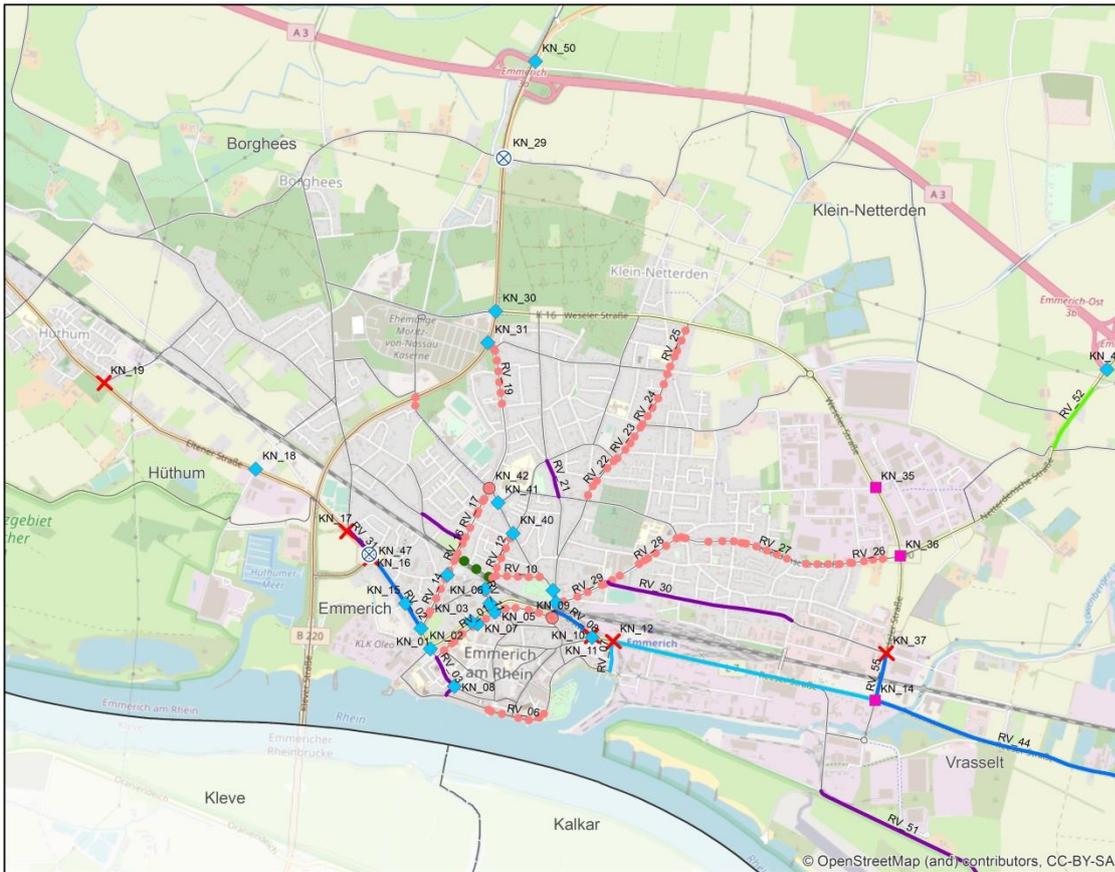
ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_13	Nonnen- platz	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	-	Haupt- weg	fehlende Aufenthaltsquali- tät	Verbesserung der Auf- enthaltsqualität	Die Umgestaltung des Nonnenplatzes ist ab 2025 möglich. Vorschläge für die Umgestaltung: Wegfall der Park- plätze prüfen; Errichtung einer Grün- fläche mit Sitzgelegenheiten und Spielelementen; Errichtung von Hochbeeten (Pflege durch Sozialver- bände); Errichtung von Radabstellan- lagen (Fahrradbügel); ggfs. farbliche und bauliche Elemente aufgreifen, die nicht nur den Weg zur Schule weisen, sondern auch den Kfz-Verkehr auf querenden Schülerverkehr aufmerk- sam macht.	€€€€€€	3
FV_14	Kleiner Lö- we Kaßstraße/ Wollenwe- berstraße	innerorts	-	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	fehlende Aufenthaltsquali- tät	Verbesserung der Auf- enthaltsqualität	Im Rahmen des ISEK wird der Kleine Löwe neu gestaltet. Derzeit befinden sich die Planungen im Wettbewerbs- verfahren.	€€€€€€	2
FV_15	Mennonitenstraße	innerorts	180	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	30	Haupt- weg	Zu hohe Geschwindigkeiten	Kontrolle	Eine Aufpflasterung ist aufgrund der Durchfahrt durch den Rettungsdienst und ÖPNV nicht umsetzbar. Verstärkung der Kontrollen durch das Ordnungsamt.	€€€€€€	2
FV_16	Parkring	innerorts	300	-	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Allzeit- weg	wassergebundene Oberflä- che auf Gehweg in Richtung Hafenstraße	Oberflächensanierung	Sanierung der Oberfläche; Beseitigung von Unebenheiten	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Länge (in m)	Knoten- punkttyp	Baulastträ- ger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Geh- wege- katego- rie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priorisie- rung
FV_17	Bahnhof- straße/ Hafen- straße	innerorts	-	unsignali- siert	Land NRW/ Stadt Em- merich am Rhein	10.124	50	Haupt- weg	Gefahrsituation durch abbiegenden LKW-Verkehr in Richtung Hafenstraße, hohes LKW-Aufkommen; Keine sichere Überquerung der Hafenstraße und der Bahnhofsstraße	Umbau	Umbau zum Kreisverkehr im Zuge des Ausbaus EÜ Löwentor. Abhängig vom Planfeststellungsverfahren BETUWE.	€€€€€	2

Entwurf

Anhang 4: Maßnahmenübersichtskarte Radverkehr

Stadtteile: Emmerich, Hüthum, Borghees, Klein-Netterden



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmenübersicht

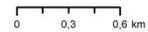
Radverkehrsanlagen

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beschilderung/Markierung
- Errichtung Fahrradstraße
- Neubau Geh- und Radweg
- Oberflächensanierung
- Änderung Radwegführung

Knotenpunkte

- Anpassung LSA
- ◆ Beschilderung/Markierung
- ⊗ Errichtung Querungshilfe
- ✕ Umbau
- Änderung Radwegführung

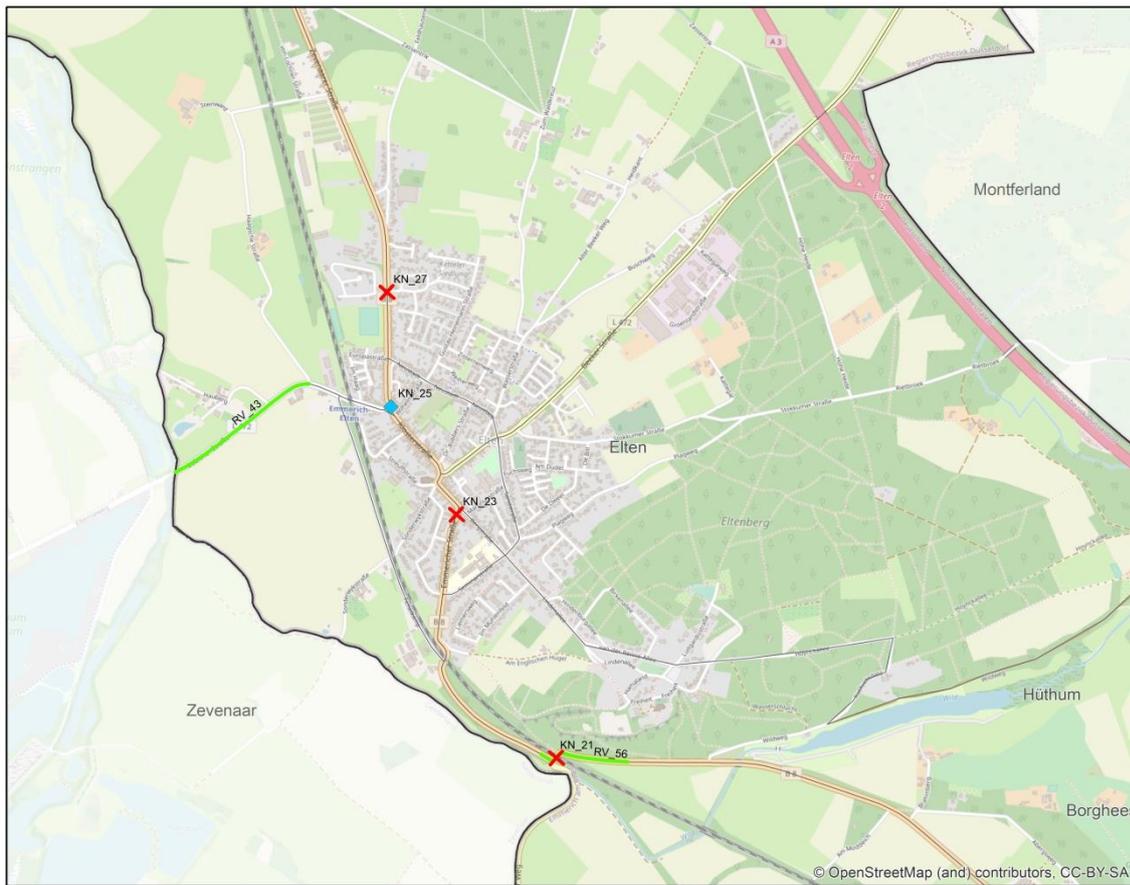
— Analysenet



**EMMERICH
AM RHEIN**

büro stadVerkehr

Stadtteile: Elten



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmenübersicht

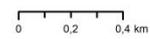
Radverkehrsanlagen

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beschilderung/Markierung
- Errichtung Fahrradstraße
- Neubau Geh- und Radweg
- Oberflächenanierung
- Änderung Radwegeführung

Knotenpunkte

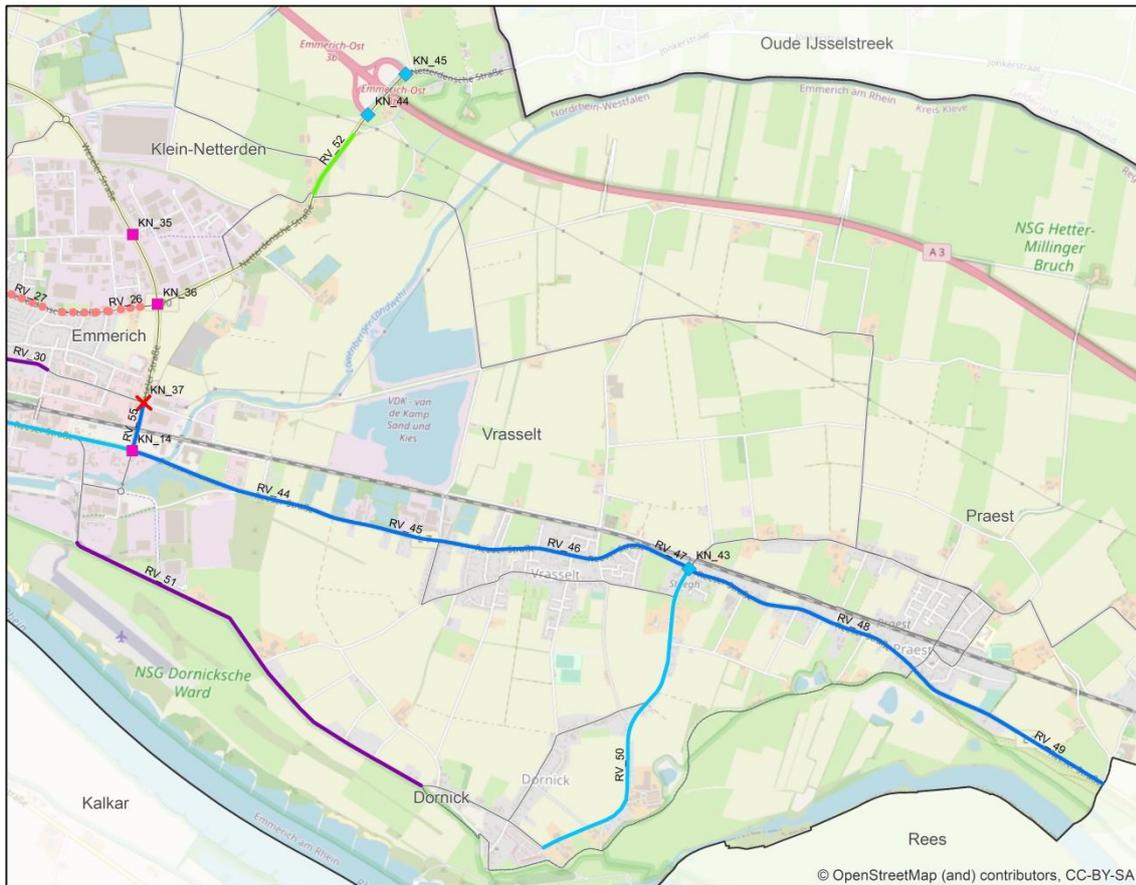
- Anpassung LSA
- ◆ Beschilderung/Markierung
- ⊗ Errichtung Querungshilfe
- ✕ Umbau
- Änderung Radwegeführung

— Analysenet



büro stadtVerkehr

Stadtteile: Vrssett, Praest, Dornick



Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Emmerich am Rhein

Maßnahmenübersicht

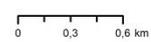
Radverkehrsanlagen

- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beschilderung/Markierung
- Errichtung Fahrradstraße
- Neubau Geh- und Radweg
- Oberflächensanierung
- Änderung Radwegeführung

Knotenpunkte

- Anpassung LSA
- ◆ Beschilderung/Markierung
- ⊗ Errichtung Querungshilfe
- ✕ Umbau
- Änderung Radwegeführung

— Analysenetz



büro stadVerkehr

Anhang 5: Maßnahmentabellen Radabstellanlagen

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_01	Burgstraße/Wallstraße	zwischen der Kreuzung Steintor/Geistmarkt/Burgstraße bis Am Löwentor	innerorts	780	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Haupt-radweg	Die Radwegführung am Großen Wall ist für den Radfahrer sehr gefährlich, da ein hohes Verkehrsaufkommen insbesondere durch Schwerlastverkehre gegeben ist. Der vorhandene Straßenquerschnitt lässt jedoch keine sichere Verkehrsführung für den Radverkehr zu.	Änderung Radwegführung; Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über den Großen Wall zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Eine Bevorzugung von Radfahrern an der Agnetenstraße hätte einen Rückstau auf den Großen Wall zur Folge.	je nach Ausbaustandard von nur Beschilderung und Markierung €€€€€€ bis Umbaumaßnahmen €€€€€€	1
RV_02	Eltener Straße	zwischen Steintor bis Van-den-Bergh-Straße	innerorts	510	Land NRW	14.110	50	Neben-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, insbesondere aber des Gehwegs; schlechter Oberflächenzustand	Oberflächensanierung; Ausbau Radverkehrsanlage; Änderung Radwegführung	Änderung des Straßenquerschnitts nicht möglich; Laut dem Landesbetrieb ist eine Fahrbahn-sanierung der L7 für das Jahr 2021 geplant (im Rahmen der Sanierung sollte eine barrierefreie Gestaltung der Bushaldebucht als Haltestellenkap geprüft werden); Prüfung: Umwandlung getrennter Geh- und Radweg in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Auftrag Piktogramm VZ 240) ohne Benutzungspflicht mit Piktogramm (Radfahrer können Fahrbahn oder gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen)	€€€€€€	2
RV_03	Geistmarkt		innerorts	200	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Neben-radweg	Die Pflasterung ist für Fußgänger und Radfahrer nicht optimal.	Sanierung Oberfläche	Oberflächensanierung Im Rahmen des ISEK wird der Geistmarkt neu gestaltet. Derzeit läuft der Wettbewerb für die Neugestaltung der Innenstadteingänge am Geistmarkt und am Kleinen Löwe.	€€€€€€	2
RV_04	Fährstraße		innerorts	70	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Neben-radweg	Die Pflasterung ist für Fußgänger und Radfahrer nicht optimal. Der Wechsel von Kopfsteinpflaster und Platten führt zu Stolpergefahr für Fußgänger und Radfahrer.	Sanierung Oberfläche	leichte Anpassung der Oberfläche, damit eine barrierefreie Geh- und Fahrweise geschaffen wird.	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_05	Rheinpromenade	zwischen Alter Markt bis Christoffelstraße	innerorts	180	Stadt Emmerich am Rhein	-	-	Nebenradweg	Radfahrer auf Rheinpromenade wird mit Fußverkehr gemeinsam geführt, Beschilderung Gehweg "Radfahrer frei", Konflikt zwischen Außengastronomie, Fußgängern und Radfahrern	Änderung Radwegführung	Radfahrer und Fußgänger sollten gegenseitig Rücksicht nehmen.	€€€€€€	
RV_06	Rheinpromenade	Christoffelstraße bis Wassertor	innerorts	225	Stadt Emmerich am Rhein	-	-	Nebenradweg	Radfahrer auf Rheinpromenade mit Fußverkehr gemeinsam geführt, Beschilderung Gehweg "Radfahrer frei", Konflikt zwischen Außengastronomie, Fußgängern und Radfahrern	Änderung Radwegführung	Radfahrer und Fußgänger sollten gegenseitig Rücksicht nehmen.	€€€€€€	
RV_07	Hafenstraße	zwischen Bahnhofstraße und Parkring/ Industriestraße	innerorts	175	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	hohes LKW-Aufkommen, Radfahrer werden auf der Fahrbahn geführt und fühlen sich ggfs. unsicher	Beschilderung/ Markierung	Markierung Radschutzstreifen, wenn Straßenbreite dies zulässt; durch Abmessung anhand von Luftbildern beträgt die Straßenbreite 7,50 m (Prüfung durch vor Ort Messung erforderlich); eine Erhebung des SV-Anteils ist erforderlich	€€€€€€	1
RV_08	Ostwall	zwischen Am Löwentor und Mennonitenstraße	innerorts	270	Land NRW	10.124	50	Hauptradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend; nördliche Seite als einseitiger Zweirichtungsradschulter durch VZ 1022-10 ausgewiesen	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m. Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie.	€€€€€€	2
RV_09	Am Löwentor/ Dederichstraße	zwischen Ostwall und Gerhard-Storm-Straße	innerorts	55	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	unklare Wegführung	Änderung Radwegführung	Beschilderung prüfen	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_10	Seufzerallee	zwischen Gerhard-Storm-Straße und Van-Gülpen-Straße	innerorts	290	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Nebenradweg	beidseitige nicht benutzungspflichtige Radwege, sehr schmale Fußgängerwege	Änderung Radwegführung; Errichtung einer Fahrradstraße	Vorschläge sind u.a.: Radverkehr auf Fahrbahn führen (ggfs. Austausch der roten Pflastersteine, damit Radfahrer nicht auf ehemaligem Radweg fahren, da diese ggfs. eine benutzungspflicht vortäuscht); Temporeduzierung auf 30 km/h auf dem gesamten Straßenabschnitt, Markierung von großflächigen Fahrradpiktogrammen inkl. Schriftzug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind für eine Geschwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforderlich (z.B. bauliche Einengungen), evtl. farbliche Markierung der Fahrradstraße	€€€€€€	2
RV_11	Van-Gülpen-Straße	zwischen Großer Wall und Groll-scher Weg	innerorts	120	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Die Planungen auf der Van-Gülpen-Straße sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie; Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_12	Van-Gülpen-Straße	zwischen Groll-scher Weg und Gerhard-Storm-Straße	innerorts	365	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Die Planungen auf der Van-Gülpen-Straße sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30; Radwegebenutzungspflicht aufheben.	€€€€€€	1
RV_13	Seufzerallee	zwischen Van-Gülpen-Straße und 's-Heerenberger Straße	innerorts	240	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Fahrbahn geführt In Fahrtrichtung van Gülpenstraße In Fahrtrichtung 's-Heerenbergerstraße bis Hubert Fink Radweg	Errichtung Fahrradstraße	Die Planungen auf der Seufzerallee sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie.	€€€€€€	2
RV_14	's-Heerenberger Straße	zwischen Eltener Straße/ Am Halben Mond/ Steintor und Windmühlenweg	innerorts	350	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_15	s'-Heerenberger Straße	Windmühlenweg bis Bahnübergang	innerorts	120	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_16	s'-Heerenberger Straße	zwischen Seufzer Allee bis An der Fulkskuhle	innerorts	100	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_17	s'-Heerenberger Straße	zwischen An der Fulkskuhle und Nollenburger Weg/ Gerhard-Storm-Straße	innerorts	330	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_18	Nollenburger Weg	zwischen Klever Straße und Bremerweg	innerorts	65	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	fehlende Beschilderung als getrennter Geh- und Radweg	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_19	s'-Heerenberger Straße	zwischen Frankenstraße und Am Stadtgarten	innerorts	340	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_20	s'-Heerenberger Straße	zwischen Klever Straße und Frankenstraße	innerorts	50	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend und durch starken Bewuchs deutlich verkleinert, als einseitiger getrennter Radweg geführt	Änderung Radwegeführung	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 1,50 m, besser 2,00 m; Regelmäßige Pflege durch die Kommunalbetriebe Emmerich am Rhein (KBE) erforderlich	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_21	Bredenbachstraße	zwischen Hansastraße und Normannstraße/Goebelstraße	innerorts	225	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Oberfläche in schlechtem Zustand	Sanierung Oberfläche	Oberflächensanierung; Regelmäßige Pflege durch die Kommunalbetriebe Emmerich am Rhein (KBE) erforderlich	€€€€€	2
RV_22	Speelberger Straße	zwischen Hansastraße und Normannstraße	innerorts	300	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrennter Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_23	Speelberger Straße	zwischen Normannstraße und Hegiusstraße	innerorts	260	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrennter Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_24	Speelberger Straße	zwischen Hegiusstraße und Frankenstraße/ Pastor-Breuer-Straße	innerorts	350	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrennter Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_25	Speelberger Straße	zwischen Frankenstraße/ Pastor-Breuer-Straße und Weseler Straße	innerorts	300	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1
RV_26	Netterden-sche Straße	zwischen Weseler Straße und Reek-scher Weg	innerorts	630	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als getrennter Geh- und Radweg geführt	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€	1

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_27	Netterden-sche Straße	zwischen Reekscher Weg und HansasträÙe	innerorts	700	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Gehweg "Radfahrer frei" geführt, Hebungen/Senkungen in Hauseinfahrten, fraglich ob Radfahrer nicht besser auf Fahrbahn geführt würden	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_28	Wassenbergstraße	zwischen Berliner Straße und HansasträÙe	innerorts	480	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Gehweg "Radfahrer frei" geführt, Hebungen/Senkungen in Hauseinfahrten, fraglich ob Radfahrer nicht besser auf Fahrbahn geführt würden	Änderung Radwegführung	Radwegebenutzungspflicht aufheben	€€€€€€	1
RV_29	Wassenbergstraße	zwischen Berliner Straße und Am Löwentor	innerorts	330	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Radverkehr wird auf Gehweg "Radfahrer frei" geführt, Hebungen/Senkungen in Hauseinfahrten, fraglich ob Radfahrer nicht besser auf Fahrbahn geführt würden	Änderung Radwegführung; Beschilderung/Markierung	Radwegebenutzungspflicht aufheben; Beseitigung Beschilderung Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	€€€€€€	1
RV_30	Nierenberger Straße	zwischen Wassenbergstraße und Dinslakener Straße/ Duisburger Straße	innerorts	1100	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	teilweise Schlaglöcher	Sanierung Oberfläche	Komplettausbau der Straße in 2021 Beidseitig gemeinsamer Geh-, Radweg ohne Benutzungspflicht mit Piktogramm.	€€€€€€	2
RV_31	Anliegerstraße parallel zur Eltener Straße	zwischen Van-den-Bergh-StraÙe und Borgheeser Weg	innerorts	210	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Hauptradweg	schlechte Oberflächenbeschaffenheit in der Anliegerstraße	Sanierung Oberfläche; Änderung Radwegführung	Oberflächensanierung; Alternative Wegführung mit Wegweisung; Planungen für den Ausbau der Straße liegen der Stadt bereits vor	€€€€€€	2
RV_32	Lobither Straße	zwischen Grenze Niederlande und Haagsche Straße	außerorts	620	Land NRW	3.960	100	Nebenradweg	kein Geh- und Radweg vorhanden; in den Niederlanden ist der Radweg gut ausgebaut und endet abrupt an der Grenze zu Deutschland	Neubau Geh- und Radweg	Der Bau eines Radweges ist erforderlich. Die Maßgaben sollten wenn möglich aus den Niederlanden übernommen werden. Die Planungen sind jedoch abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie, da die Straße ggfs. verlegt werden muss.	€€€€€€	3

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_33	Reeser Straße	zwischen Weseler Straße und Ortseinfahrt Vraselt	außerorts	1.520	Land NRW	7.787	70	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€	2
RV_34	Reeser Straße	zwischen Ortseinfahrt Vraselt und Kreuzung Schwarzer Weg/ Verbindungsstraße	innerorts	320	Land NRW	7.787	50	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen; ein Ausbau ist jedoch nur durch	€€€€€€	2
RV_35	Reeser Straße	zwischen Kreuzung Schwarzer Weg/ Verbindungsstraße und Ortsausfahrt Vraselt	außerorts	1.230	Land NRW	7.787	70	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€	2
RV_36	Reeser Straße	zwischen Ortsausfahrt Vraselt und Ortseinfahrt Rees	außerorts	910	Land NRW	7.787	50	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€	2
RV_37	Reeser Straße	zwischen Ortseinfahrt Praest und Ortsausfahrt Praest	innerorts	1.080	Land NRW	7.787	50	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€	2
RV_38	Reeser Straße	zwischen Ortsausfahrt Praest und Grenze Rees	außerorts	975	Land NRW	7.787	70	Haupt-radweg	Breite Radverkehrsanlage unzureichend, als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt	Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m, besser 3,00 m prüfen	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
RV_39	Pionierstraße	zwischen Reeser Straße und Haus-Wenge-Weg	innerorts	1.985	Stadt Emmerich am Rhein	-	60	Nebenradweg	fehlender Geh- und Radweg	Beschilderung/ Markierung	Markierung Radschutzstreifen	€€€€€€€	1
RV_40	Deichstraße	zwischen Lange Straße und Kupferstraße	außerorts	2.470	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	teilweise unebene Oberfläche (Flickenteppich), keine ebene Führung	Sanierung Oberfläche	Oberflächensanierung; Ende des Jahres 2020 ist eine Deichsanierung geplant und damit auch die Erneuerung der Straßenoberfläche	€€€€€€€	3
RV_41	Netterdenschestraße		außerorts	412	Land NRW	1.256	70	Hauptradweg	fehlender Geh- und Radweg	Neubau Geh- und Radweg	Die Planungen liegen hier bei der Stadt Emmerich am Rhein. Zurzeit werden Grunderwerbsverhandlungen geführt zur Errichtung eines Geh-, Radweges.	€€€€€€€	2
RV_42	Weseler Straße		außerorts	280	Land NRW	8.231	70	Nebenradweg	Radwegebreite unzureichend	Ausbau Radverkehrsanlage/ Sanierung Oberfläche	Insbesondere im Bereich der Bahnunterführung ist der beidseitig gemeinsame Geh- und Radweg zu schmal. Diese sollte bei den Planungen der neuen Betuwe-Linie Berücksichtigung finden bzw. bei Brückensanierungen ebenfalls saniert werden. Eine Verbreiterung ist aufgrund mangelnder Platzverhältnisse nicht möglich.	€€€€€€€	3
RV_43	Emmericher Straße	Bereich Bahnunterführung	außerorts	355	Land NRW	5.647	50	Hauptradweg	kein Radangebot	Neubau Geh- und Radweg	Der Neubau eines Radweges ist erforderlich. Insbesondere an der Unterführung ist für eine sichere Radverkehrsführung zu sorgen. Diese sollte bei den Planungen der neuen Betuwe-Linie Berücksichtigung finden bzw. bei Brückensanierungen langfristig mit berücksichtigt werden.	€€€€€€€	3

Anhang 6: Maßnahmentabellen Knotenpunkte

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_01	Eltener Straße/ Am Halben Mond/ Steintor/ s'-Heerenberger Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsigna- lisierung	Land NRW/ Stadt Em- merich am Rhein	14.110	50	Hauptrad- weg	Gefahrensituation durch abbie- genden LKW-Verkehr in Richtung Am Halben Mond, fehlende Markierung, Sichtbeziehung durch Bebauung beeinträchtigt; Radfahrer, die geradeaus fahren, werden vom Pkw- und Lkw- Verkehr übersehen; Viele Radfahrer halten sich an den dort stehenden Masten fest, daher fehlen beispielsweise Hal- tegriffe für Radfahrer	Beschilderung/ Markierung Anpassung LSA	Fahrbahnsanierung der L7 in 2021 ge- plant; Abbiegeleuchte für Linksabbieger inkl. LSA. LSA ist jetzt zeitabhängig, dem- nächst bedarfsabhängig – Einführung durch Landesbetrieb Straßen NRW; Einfärbung der Furt an den Übergängen s'-Heerenberger Straße und Am Halben Mond; Markierung mit Fahrradpikto- grammen.	€€€€€€	2
KN_02	Steintor/ Großer Wall/ Kleiner Wall	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein/ Land NRW	14.110	50	Hauptrad- weg	Das Umlaufgitter ist für Fußgän- ger gedacht. Der Radfahrer wird auf die Stra- ße geführt und so wieder mit dem fließenden Verkehr geführt. Eine sichere Überleitung auf die Fahrbahn fehlt jedoch. Es besteht Konfliktpotenzial zwi- schen querenden Radfahrern und abbiegenden Kfz. Bordstein ist nicht abgesenkt.	Beschilderung/ Markierung; Änderung Radwege- führung	Abstände des Umlaufgitters vergrößern, damit Radfahrende, Lastenräder, Roll- stuhlfahrer, Rollatoren diese ungehin- dert passieren können; Einfärbung der Furt am Übergang der Mittelinsel; Barrierefreie Gestaltung im Zuge der Fahrbahnsanierung L7 (für das 2021 ge- plant)	€€€€€€	2
KN_03	Hohenzollern- straße/ Großer Wall	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein/ Land NRW	14.110	50	-	Parkende Autos im Bereich des Kreuzungsbereichs. Von der Hohenzollernstr. auf Großer Wall abbiegen ist sehr gefährlich, da die geparkten Pkws auf dem Großen Wall die Sicht verhindern.	Beschilderung/ Markierung	Parkverbot durch VZ 283 am Kreuzungs- bereich, sodass Sichtbeziehung erhalten bleibt. Vorbereitung (Stellungnahme vom Lan- desbetrieb liegt vor)	€€€€€€	1
KN_04	Wallstraße/ Pesthof	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein	-	50	Hauptrad- weg	fehlende Sichtbeziehung und unmittelbare Nähe zur großen Kreuzung Großer Wall/ Pesthof/ van-Gülpen-Straße	Beschilderung/ Markierung	Markierung einer Halte-/Wartelinie für Kfz-Verkehr auf der Straße Pesthof kurz vor der Kreuzung zur Wallstraße.	€€€€€€	3
KN_05	Van-Gülpen- Straße/ Großer Wall/	innerorts	unsignalisiert	Stadt Em- merich am Rhein	14.110	50	Nebenrad- weg	Radverkehr wird vor dem Kno- tenpunkt auf die Fahrbahn ge- führt. Die Markierung der Schutzstreifen sind nicht mehr sichtbar, daher fahren Radfahrer unmittelbar auf die Fahrbahn, sodass der Kfz-Verkehr die Rad- fahrer nicht sieht.	Beschilderung/ Markierung	Erneuerungen der Markierung und Wei- terführung von Radschutzstreifen in beide Fahrbahnrichtungen mit einer Breite von mind. 1,25 m (besser: 1,50 m gemäß ERA 2010)	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_06	Wallstraße/ Agnetenstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Hauptradweg	Umlaufgitter verhindert eine zügige Direktverbindung	Beschilderung/ Markierung	Vergrößerung der Abstände des Umlaufgitters prüfen	€€€€€€	2
KN_07	Steinstraße/ Fährstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Nebenradweg	fehlende Beschilderung in Richtung Rheinpromenade	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung der Beschilderung in Richtung Rheinpromenade	€€€€€€	2
KN_08	Großer Löwe	innerorts	unsignaliert/ Innerortskreisel	Stadt Emmerich am Rhein	-	30	Nebenradweg	Die Hühnerstraße ist eine Einbahnstraße die von Nord nach Süd als geöffnete Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben ist. Am Großen Löwen müssten Radfahrer rein rechtlich aufgrund des Schildes rechts vorbei einen Bogen um den Brunnen fahren, an der schlecht einzusehenden Baustraße rechts abbiegen um dann wieder links in die Hühnerstraße einbiegen zu können. Viele Radfahrer missachten das Schild und fahren links am Brunnen vorbei, da es die direkte Verbindung zur Hühnerstraße darstellt.	Änderung Radwegführung; Beschilderung/ Markierung	Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Es wird jedoch empfohlen, die Änderung der gesamten Verkehrsführung zu prüfen. Unter anderem sollte die Freigabe für Radfahrer links am Brunnen vorbei geprüft werden. Beschilderung durch Zeichen "Radfahrer frei" prüfen	€€€€€€	2
KN_09	Ostwall	innerorts	unsignalisiert	Land NRW	14.110	50	Hauptradweg	Vorhandene Überquerungshilfe wird als unsicher wahrgenommen.	Umbau	Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs	€€€€€€	3
KN_10	Ostwall/ Mennonitenstraße	innerorts	unsignalisiert	Land NRW/ Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Hauptradweg	Vom Ostwall aus kommend in Richtung Bahnhof ist die Überquerung der Mennonitenstraße unsicher. Der Radweg auf der gegenüberliegenden Seite ist für die Gegenrichtung freigegeben.	Beschilderung/ Markierung	Die Planungen sind abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie.	€€€€€€	2
KN_11	Bahnhofsstraße/ Hafenstraße	innerorts	unsignalisiert	Land NRW/ Stadt Emmerich am Rhein	10.124	50	Hauptradweg	Gefahrensituation durch abbiegenden LKW-Verkehr in Richtung Hafenstraße, hohes LKW-Aufkommen; Keine sichere Überquerung der Hafenstraße und der Bahnhofsstraße	Umbau	Die Planungen sind Abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie. Vorschlag: Errichtung eines Kreisverkehrs	€€€€€€	3

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_12	Reeser Straße/ Weseler Straße	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsigna- lisierung	Land NRW	10.124/ 8.231/ 7.787	70	Hauptrad- weg	Lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA	Anpassung LSA-Signalisierung	€€€€€€	2
KN_13	Wardstraße/ Eltener Straße	innerorts	unsignalisiert	Land NRW	14.110	50	Hauptrad- weg	Gefahrensituation durch abbie- genden LKW-Verkehr in Richtung Wardstraße	Beschilderung/ Markierung	Laut dem Landesbetrieb ist eine Fahr- bahnsanierung der L7 geplant (Umset- zung im Jahr 2021); Einfärbung der Furt am Übergang Wardstraße; Markierung von Fahrradpikto- grammen; Die Maßnahmen sind mit RV_02 ab- stimmen.	€€€€€€	1
KN_14	B8/ Eltener Stra- ße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	14.110/ 5.647	50	Hauptrad- weg	fehlende Markierung, unsichere Kreuzung aufgrund hohem Ver- kehrsaufkommen	Umbau/ Umgestal- tung des Knoten- punktes	Laut dem Landesbetrieb ist eine Fahr- bahnsanierung der L7 geplant (Umset- zung im Jahr 2021); Die Errichtung einer LSA ist mit den Maßnahmen RV_02 abzustimmen.	€€€€€€	3
KN_15	B8/ Jürgenstra- ße/ Borgheeser Weg	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Stadt Em- merich am Rhein	5.647	70	Hauptrad- weg	unsichere Querung für Radfahrer über Jürgenstraße/ Borgheeser Weg	Umbau	In Abhängigkeit der geplanten Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Van-den- Bergh-Straße ist auch der Ausbau der Jürgenstraße, Hendrikstraße und der Germaniastraße mittelfristig geplant, wobei im Zuge der Planungen auch die Situation an diesem Knotenpunkt über- prüft werden wird.	€€€€€€	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_16	B8/ Fackeldeystraße	außerorts	unsignalisiert	Bund	5.647	70	Hauptradweg	Radfahrer die aus Richtung Hüthum und Elten kommen über die B8 bzw. aus dem Norden Emmerichs und in Richtung Hafen bzw. Spijk (Niederlande) fahren wollen, sollten an dieser Stelle die Straße überqueren in die Fackeldeystraße	Beschilderung/ Markierung	Errichtung einer Wegweisung (u.a. Spijk/Emmerich Innenstadt)	€€€€€€	1
KN_17	B8/ Ingenkampstraße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW/ Stadt Emmerich am Rhein	5.647	50	Hauptradweg	unebener Übergang	Umbau	Im Zuge der Fahrbahnsanierung in der Ortslage Hüthum wird der Radweg mit saniert. Barrierefreie Absenkung des Geh- und Radweges	€€€€€€	2
KN_18	B8	außerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	5.647	50	Hauptradweg	Am Viadukt befindet sich kein Radweg. Die Durchfahrt mit dem Fahrrad ist sehr gefährlich.	Umbau	vgl. Maßnahme RV_43; Planungen abhängig vom Planfeststellungsverfahren der Betuwe-Linie	€€€€€€	3
KN_19	B8/ Bergstraße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	3.848	50	Hauptradweg	Unsichere Überleitung des Radverkehrs auf Fahrbahn. Eine Beschilderung mit dem VZ 138-10 ist am endenden Radweg bereits vorhanden.	Umbau	Einengung der Fahrbahn; Schaffung einer Überleitung des Radwegs auf die Fahrbahnaus beiden Richtungen Furt aufbringen in FR Bergstraße. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.	€€€€€€	1
KN_20	B8/ Lobither Straße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	3.848/ 2.054	50	Nebenradweg	Autofahrer missachten querende Radfahrer und Fußgänger	Beschilderung/ Markierung	Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW. Überprüfung der Markierung.	€€€€€€	1
KN_21	B8/ Kolpingstraße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	2.054	50	Hauptradweg	unebener Übergang	Umbau	Im Zuge einer möglichen Fahrbahnsanierung in der Kölpingstraße kann ein Umbau erfolgen. Barrierefreie Absenkung des Geh- und Radweges	€€€€€€	2
KN_22	Hüthumer Straße/ B220/ Kapellenberger Weg	außerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein/ Land NRW	21.244	70	Hauptradweg/ Nebenradweg	unsichere Querung für Fußgänger und Radfahrer insbesondere bei sehr hohem Verkehrsaufkommen problematisch und mit langen Wartezeiten verbunden	Errichtung Querungshilfe	Errichtung von zwei Querungshilfen kurz vor den Abbiegespuren, damit Fußgänger und Radfahrer aus Nord bzw. Südrichtung sicherer und zügiger die Straße überqueren können, um in die Hüthumer Straße bzw. Kapellenberger Straße einzubiegen.	€€€€€€	2

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radweg-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priorisierung
KN_23	Ostermayerstraße/ B220/ Weseler Straße	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Bund/ Land NRW	21.244	70	Hauptradweg	freier Rechtsabbieger, Kfz-Verkehr wird nicht auf den querenden Fuß- und Radverkehr aufmerksam gemacht.	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung des VZ 205 durch das Zusatzzeichen VZ 1000-32; Prüfung der Errichtung einer Signalleuchte	€€€€€€	1
KN_24	s-Heerenberger Straße	außerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	21.244	70	Hauptradweg	unsichere Querung für Fußgänger und Radfahrer, da Kfz-Verkehr von der B220 aus kommend sehr schnell in die 's-Heerenberger Straße einfahren. Auch beim Abbiegen aus der 's-Heerenberger Straße fahren die Autofahrer bis auf den Übergang vor, um Sicht auf die B220 zu haben.	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang der 's-Heerenberger Straße; Markierung von Fahrradpiktogrammen	€€€€€€	1
KN_25	Dechant-Sprüngen-Straße/ Weseler Straße/ Marie-Curie-Straße	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Kreis Kleve	6.459	70	Nebenradweg	LSA mit Anforderungstaster	Anpassung LSA	Radsignal mit Vorlauf schalten	€€€€€€	2
KN_26	Netterdensche Straße/ Weseler Straße	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Land NRW	8.231	70	Hauptradweg/ Nebenradweg	LSA mit Anforderungstaster	Anpassung LSA	Radsignal mit Vorlauf schalten	€€€€€€	2
KN_27	Duisburger Straße/ Weseler Straße	außerorts	unsignalisiert	Land NRW	8.231	70	Nebenradweg	unsichere Querung für Fußgänger und Radfahrer, Autofahrer berücksichtigen nicht den beidseitig querenden Fuß- und Radverkehr	Umbau	Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang Duisburger Straße	€€€€€€	2
KN_28	Gerhard-Storm-Straße/ Goebelstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	Am Knotenpunkt treffen unterschiedliche Radwegführungen aufeinander. Teilweise wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt oder auf getrennten baulichen Geh- und Radwegen	Beschilderung/ Markierung	Überprüfung der Markierung an der Gerhard-Storm-Straße	€€€€€€	1
KN_29	Gerhard-Storm-Straße/ Hansastrasse	innerorts	unsignalisiert	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	mangelhafte Furtmarkierung	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung der Furt; Markierung von Fahrradpiktogrammen	€€€€€€	1
KN_30	s'Heerenberger Straße/ Nollenburger Weg/ Gerhard-Storm-Straße	innerorts	Kreisverkehr innerorts	Stadt Emmerich am Rhein	-	50	Nebenradweg	unklare Vorfahrtsregelung aufgrund verblaster Vorfahrt achten Beschilderung	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung der Vorfahrt achten Beschilderung	€€€€€€	1

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkt-typ	Baulast-träger	DTVw (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät-zung	Priorisierung
KN_31	Reeser Straße/ Pionierstraße	außer-orts	unsignalisiert	Land NRW	7.787	70	Hauptrad-weg	fehlende Furtmarkierung	Beschilderung/ Markierung	Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang; Markierung von Fahrradpiktogrammen	€€€€€€	1
KN_32	Netterdensche Straße/ Aut-bahnauf-fahrt A3 in Richtung Oberhausen	außer-orts	unsignalisiert	Land NRW	1.256	70	Hauptrad-weg	Straßenbegleitender Zweirich-tungsradweg an Vorfahrtsstraße. Radfahrer sind bevorzugt. Autofahrer berücksichtigen que-rende Radfahrer nicht.	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung der Beschilderung durch VZ 205.	€€€€€€	1
KN_33	Netterdensche Straße/ Aut-bahnauffahrt A3 in Richtung Nie-derlande	außer-orts	unsignalisiert	Land NRW	1.256	70	Hauptrad-weg	Straßenbegleitender Zweirich-tungsradweg an Vorfahrtsstraße. Radfahrer sind bevorzugt. Autofahrer berücksichtigen que-rende Radfahrer nicht.	Beschilderung/ Markierung	Ergänzung der Beschilderung durch VZ 205.	€€€€€€	1
KN_34	B8/ Eltener Stra-ße	innerorts	unsignalisiert	Bund/ Land NRW	14.110/ 5.647	50	Hauptrad-weg	fehlende Markierung, unsichere Kreuzung aufgrund hohem Ver-kehrsaufkommen an der Mittele-linsel der B8	Umbau/ Umgestal-tung des Knoten-punktes	Errichtung LSA (vgl. Maßnahme KN_14); Planungen zur Errichtung einer LSA-Anlage laufen bereits durch das Land NRW.	€€€€€€	2
KN_35	B220/ Auto-bahnauffahrt A3 in Richtung Nie-derlande	außer-orts	unsignalisiert	Bund	21.244	70	Hauptrad-weg	Straßenbegleitender Zweirich-tungsradweg an Vorfahrtsstraße. Radfahrer sind bevorzugt. Autofahrer berücksichtigen que-rende Radfahrer nicht.	Beschilderung/ Markierung; Änderung Radver-kehrsführung	Überprüfung der Markierung.	€€€€€€	2

EMMERICH





		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 16 2275/2020	15.05.2020

Betreff

Sachstand KAG

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	03.06.2020
--------------------------------	------------

Kenntnisnahme (kein Beschluss)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung :

Durch Gesetz vom 19.12.2019 hat der Gesetzgeber in Nordrhein-Westfalen die Änderung des KAG NW beschlossen, das zum 01.01.2020 in Kraft getreten ist.

1. Änderungen des § 8 KAG NRW

Die oft diskutierten Änderungen des Straßenausbaubeitragsrechts sind in dem neu aufgenommenen **§ 8a KAG NRW** enthalten:

Abs. 1 und 2: Straßen und Wegekonzept

Die Gemeinde hat ab 2021 ein gemeindliches Straßen- und Wegekonzept zu erstellen, welches vorhabenbezogen zu berücksichtigen hat, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und wann beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an langfristig notwendigen kommunalen Straßen erforderlich sein können. Für das Konzept ist das Muster des Ministeriums zu verwenden.

Wertung der Verwaltung:

Seit April 2020 liegt das Muster für das Straßen- und Wegekonzept vom Ministerium vor. Die Verwaltung arbeitet derzeit die städtische Prioritätenliste in dieses Muster ein. Zu den Haushaltsplanberatungen 2021 wird das Straßen- und Wegekonzept eingebracht.

Abs. 3 und 4: Anliegerversammlung

Soweit im Straßen- und Wegekonzept beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen enthalten sind, ist die Gemeinde verpflichtet, frühzeitig eine Versammlung der von den Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer durchzuführen.

Wertung der Verwaltung:

Die Beteiligung von betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern werden bereits jetzt regelmäßig von der Verwaltung durchgeführt.

Abs. 5: Beitragsermäßigungen für Eckgrundstücke und Tiefenbegrenzung

Die Satzung der Gemeinde **kann** Beitragsermäßigungen für Eckgrundstücke vorsehen. Die Festlegung einer satzungsrechtlichen Tiefenbegrenzung ist zulässig.

Wertung der Verwaltung:

Eine Eckgrundstücksregelung war dem Grunde nach vorher auch schon möglich. Dies wurde bei der Stadt Emmerich aber nicht in die städtische Satzung aufgenommen, da die Vergünstigung nur zu Lasten der Allgemeinheit gehen kann und dies dem Vorteilsgedanken des KAG widerspricht.

Für Grundstücke im Gebiet eines B-Plans sieht die aktuelle städtische Satzung eine Tiefenbegrenzung vor.

Abs. 6-8: Zahlungserleichterungen

Der neu eingefügte Absatz ermöglicht diverse Zahlungserleichterungen für Zahlungspflichtige wie verminderte Zinssätze bei Jahresraten oder Stundung.

Wertung der Verwaltung:

Die Vorschriften werden künftig angewendet. Sind bereits Bestandteile der aktuellen Beitragserhebung und werden entsprechend genutzt. Der Unterschied ist, dass bei der Beantragung einer Ratenzahlung bis zu 20 Jahresraten keine Billigkeitsprüfung stattfindet.

Der Zinssatz wird festgelegt auf 2 % über den durch die Deutsche Bundesbank festgelegten Basiszinssatz. Dieser beträgt aktuell – 0,9 %. Das bedeutet der Zinssatz beträgt nun 1,1 % statt 6 % per anno.

Diese Vorschriften werden auch rückwirkend über den § 26 KAG angewendet, sofern die Beiträge nicht entrichtet sind

2. Förderung zur Entlastung der Beitragspflichtigen

Wesentliche Neuerung im KAG ist die geplante Entlastung der Anlieger durch das Förderprogramm. Die Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge wurde am 23.03.2020 erlassen.

Gegenstand der Förderung ist die **hälftige Entlastung** der Straßenausbaubeitragspflichtigen für im Land Nordrhein-Westfalen vorgenommene beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen durch die Gewährung von Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Kommunen.

Nach Abschluss der Maßnahme und Vorliegen der geprüften Abschlussrechnungen der Unternehmen kann **die Gemeinde den Antrag auf Förderleistungen** stellen. Diese Förderung bezieht sich immer auf den umlagefähigen Beitragsanteil der Anlieger.

Der umlagefähige Aufwand einer beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahme kann gefördert werden, soweit die Straßenausbaubeiträge noch nicht bestandskräftig festgesetzt wurden und deren zugrundeliegende Straßenausbaumaßnahme vom Rat oder durch einen bevollmächtigten Ausschuss ab dem **1. Januar 2018** beschlossen wurde oder die in Ermangelung eines gesonderten Beschlusses erstmals im Haushalt des Jahres 2018 stehen.

Das Land NRW stellt im Haushalt 2020 einen gedeckelten Betrag von 65 Mio. € zur Verfügung. Die Förderung tritt nach derzeitigem Stand am 31.12.2024 außer Kraft.

Die Förderrichtlinien sind der Vorlage beigelegt.

3. Umsetzung durch die Stadt Emmerich

a) Künftiges Vorgehen

Da die Förderung für die Beitragspflichtigen zusammenfassend nur für Straßenausbaumaßnahmen **nach KAG** und nur nach erfolgter **Schlussabrechnung** der Maßnahme beantragt werden kann, werden die Straßenbaumaßnahmen im Stadtgebiet der Stadt Emmerich von der Verwaltung nach wie vor in Abstimmung mit den KBE und TWE anhand der Prioritätenliste durchgeführt. Die Prioritätenliste ist Bestandteil jedes Haushaltsentwurfs. Parallel dazu wird künftig für Maßnahmen nach KAG das Straßen- und Wegekonzept fortgeschrieben.

Künftige Maßnahmen fallen somit in das o. g. Förderregime. Für grundsätzlich förderfähige Maßnahmen wird künftig **durch die Verwaltung generell ein Förderantrag gestellt**, um die Beitragspflichtigen zu entlasten.

b) Goebelstraße

Aktuell ist die Maßnahme Goebelstraße Teil1 noch endabzurechnen. Da aber der Beschluss des ASE zum Ausbau bereits am 06.04.2016 erfolgte, ist eine Förderung nicht mehr möglich.

c) Nierenberger Straße/Duisburger Straße

Bei der geplanten Maßnahme Nierenbergerstraße/Duisburger Straße erfolgte der Beschluss zum Ausbau bereits 2011.

Für die Maßnahme wurden seitens der Stadt Emmerich Fördermittel für den kommunalen Eigenanteil an den Ausbaubeiträgen beantragt.

Die Planung musste für die Förderfähigkeit jedoch angepasst werden (beispielsweise Änderungen an den Fuß- und Radwegen). Auf Grundlage der Änderungen wurden der Stadt ein Förderbescheid erteilt.

Aufgrund der Änderungen soll eine erneute Bürgerinformationsveranstaltung stattfinden und der ASE den geänderten Ausbau bei einer zukünftigen Sitzung beschließen. (s. Beschluss des ASE vom 18.06.2019, Vorlage 05 - 16 1851/2019)

Da aber nicht geklärt ist, ob der Beschluss aus 2011 oder der neue in 2020 maßgeblich für die Förderfähigkeit wäre, hat die Verwaltung mit Schreiben vom 30.04.2020 das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen um rechtliche Stellungnahme gebeten.

Aufgrund des erteilten Förderbescheides für den städtischen Eigenanteil für die Maßnahme sowie den begonnenen Baumaßnahmen durch die Stadtwerke Emmerich und die anschließenden Kanalsanierung durch die Technischen Werke Emmerich muss die Baumaßnahme seitens der Stadt unabhängig von der grundsätzlichen Förderung der Anliegerbeiträge begonnen werden.

d) Geplante Maßnahmen aus der Prioritätenliste für das Jahr 2020

Für das Haushaltsjahr 2020 wurde der Ausbau des Gehwegs Lindenallee, der Ausbau der Martinus- und Abteistraße sowie des Eickelnberger Weges geplant und politisch beschlossen. Aufgrund der erwarteten Änderungen des KAG und des daraus resultierenden Moratoriums wurden diese Projekte noch nicht begonnen. Für den Ausbau der Martinus- und Abteistraße wurde beschlossen, dass der Ausbau erneut durch den ASE beschlossen werden muss, wenn das Regime des § 8 KAG feststeht. Gleiches gilt für alle Projekte aus der Prioritätenliste.

Die derzeitige Arbeits- und Personalsituation im Fachbereich lässt die Einbringung entsprechender Beschlussvorlagen nicht vor Ende 2020 erwarten.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage zur_Verwaltungsvorlage_05_16_2275_2020

Richtlinie
über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Entlastung von
Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen
(Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge)

Runderlass des
Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung
- 305 - 49.01.03 - 74.1

Vom 23. März 2020

1

Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1

Zuwendungszweck

Das Land Nordrhein-Westfalen übernimmt die Hälfte der kommunalen Straßenausbaubeiträge in Nordrhein-Westfalen, die nach der jeweiligen Satzung in Verbindung mit der „Soll-Regelung“ des § 8 Absatz 1 Satz 2 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden KAG genannt, von den Beitragspflichtigen zu erheben sind.

1.2

Rechtsgrundlage

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und den §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 (**GV. NRW. S. 158**), im Folgenden LHO genannt, in der jeweils geltenden Fassung und des zugehörigen Runderlasses des Finanzministeriums „Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung“ vom 30. September 2003 (MBl. NRW. S. 1254), im Folgenden VV genannt, in der jeweils geltenden Fassung, Zuweisungen an Kommunen zur Reduzierung des umlagefähigen Aufwands für Straßenausbaumaßnahmen, was wiederum eine Reduzierung der von den Beitragspflichtigen gemäß § 8 Absatz 2 Satz 1 KAG auf Grund von Beitragsbescheiden zu tragenden Straßenausbaubeiträge zur Folge hat.

2

Gegenstand der Förderung

Die hälftige Entlastung der Straßenausbaubeitragspflichtigen für im Land Nordrhein-Westfalen vorgenommene beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen erfolgt durch die Gewährung von Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Kommunen. Diese Zuweisungen sind von den Kommunen zur anteiligen Deckung des umlagefähigen Aufwands einer Straßenausbaumaßnahme einzusetzen, sodass die von den Straßenausbaubeitragspflichtigen nach Maßgabe der örtlichen Satzung zu erhebenden Straßenausbaubeiträge auf der Grundlage dieser geminderten Aufwendungen zu ermitteln sind und hierdurch die angestrebte Entlastung des Beitragspflichtigen bewirkt wird. Gegenstand der Förderung ist der umlagefähige Aufwand der einzelnen beitragspflichtigen Straßenausbaumaßnahmen.

3

Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind alle nordrhein-westfälischen Gemeinden und Gemeindeverbände.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

4.1

Eine Förderung wird für den abschließend ermittelten, feststehenden umlagefähigen Aufwand einer § 8 Absatz 1 Satz 2 KAG unterfallenden beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahme gewährt, für welche anschließend Straßenausbaubeiträge durch Beitragsbescheide erhoben werden. Feststehen muss der Gesamtaufwand der Maßnahme nach der vorliegenden Schlussrechnung, aufgeschlüsselt nach Anteilen von Kommune und Beitragspflichtigen (Gemeindeanteil und von den Beitragspflichtigen zu zahlender umlagefähiger Aufwand). Abweichend von diesem Grundsatz wird eine Förderung ausnahmsweise auch für einen noch nicht abschließend ermittelten umlagefähigen Aufwand gewährt, wenn der vorläufig ermittelte Aufwand Grundlage für einen vorläufigen Straßenausbaubeitragsbescheid ist und die Gemeinde diesen Bescheid nach Gewährung der Förderung erlässt. Eine solche Ausnahme kommt zum Beispiel dann in Betracht, wenn ohne die vorläufige Beitragserhebung eine Festsetzungsverjährung eintreten würde. In diesem Fall tritt für die Förderung zunächst der vorläufig ermittelte umlagefähige Aufwand an die Stelle des abschließend ermittelten, feststehenden umlagefähigen Aufwands.

4.2

Abweichend von Nummer 1.3 der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden zu § 44 LHO, Teil II der Verwaltungsvorschriften zur LHO, im Folgenden VVG genannt, gilt der vorzeitige Maßnahmenbeginn mit Fassung eines Beschlusses durch das zuständige Organ oder Gremium über die einzelne Straßenausbaumaßnahme als genehmigt. Ist ein Gremium oder Organ einer anderen Rechtsperson als der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes für die Beschlussfassung zuständig, ist dessen Beschlussfassung maßgeblich. Eine verbindliche Förderzusage ist damit nicht verbunden.

4.3

Der von den Beitragspflichtigen insgesamt zu zahlende umlagefähige Aufwand ist um die bewilligte Zuweisung zu reduzieren. Die Beitragsfestsetzung erfolgt anschließend auf Grundlage des reduzierten umlagefähigen Aufwands durch Beitragsbescheid.

4.4

Der umlagefähige Aufwand einer beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahme kann gefördert werden, soweit die Straßenausbaubeiträge noch nicht bestandskräftig festgesetzt wurden und deren zugrundeliegende Straßenausbaumaßnahme vom Rat oder Kreistag ab dem 1. Januar 2018 beschlossen wurde oder die in Ermangelung eines gesonderten Beschlusses erstmals im Haushalt des Jahres 2018 stehen. Soweit Straßenausbaumaßnahmen in Bauabschnitte gegliedert wurden, kann auch ein Bauabschnitt gefördert werden, soweit die Straßenausbaubeiträge für den Bauabschnitt noch nicht bestandskräftig festgesetzt wurden und die dem Abschnitt zugrundeliegende Baumaßnahme vom Rat ab dem 1. Januar 2018 beschlossen wurde. Ist ein anderes Organ oder Gremium der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes oder ein Organ oder Gremium einer anderen Rechtsperson als der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes für die Entscheidung über die Maßnahme oder den Bauabschnitt zuständig, ist der Beschluss dieses Organs oder Gremiums über die Baumaßnahme für den Stichtag maßgeblich. Maßgeblich ist dabei nicht der Beschluss über den Haushalt.

4.5

Nach dem 1. Januar 2021 beschlossene Maßnahmen können nur gefördert werden, soweit sie auf Basis eines vom kommunalen Gremium beschlossenen Straßen- und Wegekonzepts nach § 8a Absatz 1 und 2 KAG erfolgen.

5

Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1

Zuwendungs- und Finanzierungsart, Höhe, Form und Weiterleitung der Zuwendung
Zuwendungen nach dieser Richtlinie werden im Wege der Projektförderung als zweckgebundene Zuweisung gewährt. Die Förderung erfolgt als Anteilsfinanzierung in Höhe von 50 Prozent des von den Beitragspflichtigen insgesamt zu zahlenden umlagefähigen Aufwandes der jeweiligen Straßenausbaumaßnahme.

Da durch die vereinfachte Ausgestaltung des Verfahrens der Verwaltungsaufwand minimiert wird, wird abweichend von Nummer 1.1 VVG zu § 44 LHO eine Zuweisung auch gewährt, wenn die Zuweisung im Einzelfall den Betrag von 12 500 Euro nicht erreicht.

Eine Weiterleitung der Zuwendung gemäß Nummer 12 VVG zu § 44 LHO an rechtlich verselbständigte juristische Personen des öffentlichen Rechts ist zulässig, soweit die Beitragsbescheide von diesen erlassen werden.

5.2

Verzinsung

Abweichend von Nummer 8.8 VVG zu § 44 LHO für Zuwendungen an Gemeinden wird bei Rückforderungen auf eine Verzinsung verzichtet.

6

Verfahren

6.1

Antragsverfahren

Anträge sind mit dem Antragsmuster (Anlage A) an die NRW.Bank zu richten, soweit die in Nummer 4 genannten Voraussetzungen vorliegen.

6.2

Bewilligungsverfahren und Auszahlung

6.2.1

Bewilligungsbehörde

Zuständige Bewilligungsbehörde ist die NRW.BANK.

6.2.2

Bewilligungsbescheid und Auszahlung

Die Bewilligungsbehörde bewilligt die Förderung auf Basis des Bescheidmusters (Anlage B). Die Mittel werden je Straßenausbaumaßnahme bewilligt. Abweichend von Nummer 7.2 VVG zu § 44 LHO und von Nummer 1.4 der Anlage 1 zu Nummer 5.1 VVG zu § 44 der Landeshaushaltsordnung – Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (im Folgenden ANBest-G genannt) wird die Auszahlung automatisch nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids vorgenommen.

Mit der Zuwendung wird nur der Beitragsanteil der beitragspflichtigen

Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie Erbbauberechtigten gefördert und nicht die Durchführung der Straßenausbaumaßnahme, insofern sind die Nummern 3.1 und 3.2 ANBest-G nicht anwendbar.

Der Landesrechnungshof ist berechtigt bei allen Zuwendungsempfängerinnen, Zuwendungsempfängern, Weiterleitungsempfängerinnen und Weiterleitungsempfängern zu prüfen.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger beziehungsweise die Weiterleitungsempfängerin oder der Weiterleitungsempfänger ist dazu zu verpflichten, im Beitragsbescheid auf die Förderung durch das zuständige Ministerium und deren jeweilige Höhe im Einzelfall hinzuweisen.

6.3

Nachweis der Verwendung

Die Zuwendungsempfänger legen der Bewilligungsbehörde einen Verwendungsnachweis nach Nummer 10 der VV für Zuwendungen an Gemeinden vor. Hierzu nutzen sie das Formular nach dem Muster der Anlage C.

Der Zuwendungszweck ist mit Bestandskraft aller Beitragsbescheide zu den Straßenausbaubeiträgen der geförderten Maßnahme erfüllt. Soweit die Zuwendung sich auf eine vorläufige Beitragserhebung nach Nummer 4.1 bezogen hat, ist der Zuwendungszweck mit Bestandskraft der endgültigen Beitragsbescheide erfüllt.

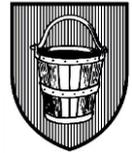
Ist der Zuwendungszweck nicht bis zum Ende des Bewilligungszeitraums erfüllt, ist binnen vier Monaten nach Ablauf des Bewilligungszeitraums eine schriftliche Bestätigung darüber abzugeben, dass die Bestandskraft noch nicht bei allen erlassenen Beitragsbescheiden eingetreten ist (Anzeigepflicht).

Der Bewilligungszeitraum verlängert sich nach der Anzeige automatisch um ein weiteres Jahr.

7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 2. Januar 2020 in Kraft und am 31. Dezember 2024 außer Kraft.



		TOP	_____
		Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 16 2265/2020	07.05.2020

Betreff

Lärmaktionsplanung III;
hier: Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz – Fortschreibung
des Lärmaktionsplanes der Stufe II

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	03.06.2020
Haupt- und Finanzausschuss	09.06.2020
Rat	23.06.2020

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt den Abschlussbericht der Schalltechnischen Untersuchung zum Straßenlärm des Lärmaktionsplanes der Stufe III für das Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Sachdarstellung:

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht ein mehrstufiges Konzept der Lärmaktionsplanung vor, dass in Abständen von 5 Jahren fortzuschreiben ist. In der Stadt Emmerich am Rhein wurde die grundlegende Lärmkartierung als LAP I in 2008 vom Büro ACCON durchgeführt.

2014 erfolgte die Überprüfung und Fortschreibung der Untersuchung auf alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr. Ergänzend zu der Pflichtkartierung wurden seinerzeit auch weitere Stadtstraßen betrachtet, um die Belastungssituation an kritischen Punkten im Stadtgebiet trotz Unterschreitung der Auslösewerte besser einschätzen zu können.

Die vorgeschriebenen Kontrollen wurden turnusmäßig 2019 durchgeführt und in Bericht – Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II festgehalten. Es wurde der Lärmaktionsplan der zweiten Stufe daraufhin geprüft, ob und ggfs. wo sich Veränderungen ergeben haben. Dies entspricht der sog. Stufe III der Lärmaktionsplanung.

Der Berichtsentwurf zur Lärmaktionsplanung Stufe III wurde im Frühjahr im Rathaus und auf der Homepage der Stadt Emmerich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt. Hier wurden keine Einwendungen und Anregungen vorgebracht.

So wurde durch das Gutachterbüro ACCON der endgültige Abschlussbericht erstellt (s. Anlage 1).

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen:

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild:

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 3.1.6.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage 1_zur_Verwaltungsvorlage_05-16_2265_2020



Stadt Emmerich
am Rhein

Anlage 1 zur Vorlage 05-16 2265/2020



ACCON-Bericht-Nr.: **ACB - 0919 - 408667 - 139**

Titel: **Stadt Emmerich**

**Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-
Immissionsschutzgesetz Stufe III**

**Fortschreibung des Lärmaktionsplans der
Stufe II**

Verfasser: **Gregor Schmitz-Herkenrath
ACCON Köln GmbH**

Berichtsumfang: **40 Seiten**

Datum: **07.05.2020**

ACCON Köln GmbH

Rolshover Straße 45
51105 Köln

Tel.: +49 (0)221 80 19 17 - 0
Fax.: +49 (0)221 80 19 17 - 17

Geschäftsführer

Dipl.-Ing.
Gregor Schmitz-Herkenrath

Dipl.-Ing.
Manfred Weigand

Handelsregister

Amtsgericht Köln
HRB 29247
UID DE190157608

Bankverbindung

Sparkasse KölnBonn
BLZ 370 50 198
Konto-Nr. 130 21 99

SWIFT(BIC): COLSDE33
IBAN: DE73370501980001302199

Messstelle nach § 29b BImSchG • Akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005 gemäß Urkundenanlage Nr. D-PL-19965-01-00

Halter der Urkunde: ACCON GmbH • Gewerbering 5 • 86926 Greifenberg • Tel. 0 8192 / 99 60-0 • Fax 0 8192 / 99 60-29 • info@accon.de • www.accon.de



Titel: Stadt Emmerich
Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-
Immissionsschutzgesetz Stufe III
Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II

Auftraggeber: Stadt Emmerich
FB 5 Stadtentwicklung und Umweltschutz
Geistmarkt 1
46446 Emmerich

Auftrag vom: 23.05.2019

Berichtsnummer: ACB - 0919 - 408667 - 139

Datum: 07.05.2020

Projektleiter: Dipl.-Ing. Gregor Schmitz-Herkenrath



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	5
2	Rechtliche Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne	7
2.1	Vorschriften, Normen, Richtlinien, Literatur	7
3	Verlauf der Lärmaktionsplanung	8
3.1	Stufe 1	8
3.2	Stufe 2	9
3.3	Stufe 3	9
3.4	Anlass und Auslösewerte für die LAP	10
4	Strategische Lärmkartierung	11
4.1	Hauptverkehrsstraßen gemäß Kartierung LANUV	11
4.2	Veränderungen im Netz der Hauptverkehrsstraßen	13
4.2.1	Anschlussstelle Emmerich-Ost	13
4.2.2	Siedlungsgebiet Zeisigweg	14
4.2.3	L 472 - Beeker Str. / Schmidtstr.	14
5	Lärmanalyse	16
5.1	Veränderungen zwischen Stufe II und Stufe III in Bezug auf die Kartierung des LANUV	16
5.2	Vergleich zwischen Stufe II und Stufe III in Bezug auf die freiwillige Kartierung aus der Stufe II	25
5.3	Betroffenheitsstatistiken nach VBEB	25
5.4	Lärmbrennpunkte (Hot-Spots)	28
5.5	Belastungen durch die L 472 im Gebiet der Ortsdurchfahrt Elten	28
5.6	Belastungen durch die L 472 (Beeker Str.) - Brennpunkte 7 und 8	34
5.7	Belastungen durch Schienenverkehr	36
6	Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen in der 3. Stufe	37
6.1	Maßnahmen Brennpunkt 6 - L 472 (Schmidtstr.) zw. B 8 und Neustadt	37
6.2	Maßnahmen Brennpunkt 7 - L 472 (Beeker Str.) südlich Buschweg (Kattegatt)	37
6.3	Maßnahmen Brennpunkt 8 - L 472 (Beeker Str.) Bereich AS Elten	37
7	Zusammenfassung	39
Anhang		
A 1	Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung	41



Abbildungsverzeichnis

Abb. 4.1.1	Untersuchungsumfang, Lage der berücksichtigten Straßen - Kartierung LANUV Stufe III	12
Abb. 4.2.1.1	neue Anschlussstelle Emmerich-Ost	13
Abb. 5.1.1	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LDEN - Bereich Brennpunkt 1	17
Abb. 5.1.2	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LNGT - Bereich Brennpunkt 1	18
Abb. 5.1.3	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LDEN - Bereich B 220 südl. K 16	19
Abb. 5.1.4	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LNGT - B 220 südl. K 16	20
Abb. 5.1.5	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LDEN - Bereich südl. L 90	21
Abb. 5.1.6	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LNGT - Bereich südl. L 90	22
Abb. 5.1.7	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LDEN - Bereich L 472 (Beeker Str.)	23
Abb. 5.1.8	Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex LNGT - Bereich L 472 (Beeker Str.)	24
Abb. 5.5.1	Lage der Zählstelle 4102 1303	29
Abb. 5.5.1	Kartierung Ortsdurchfahrt Elten - L 472 - Lärmindex LDEN	31
Abb. 5.5.3	Kartierung Ortsdurchfahrt Elten - L 472 - Lärmindex LNGT	32
Abb. 5.5.4	Betroffenheitsindex Noise-Score im Ortsteil Elten (Brennpunkt 6)	33
Abb. 5.6.1	Betroffenheitsindex Noise-Score im Bereich Beeker Str. (Brennpunkte 7 und 8)	35
Anlage 1.1	Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einsichtnahme des Entwurfs	42

Tabellenverzeichnis

Tab. 4.1.1	Verkehrsaufkommen auf den vom LANUV kartierten Straßen	11
Tab. 5.3.1	geschätzte Zahl der belasteten Menschen nach VBEB	26
Tab. 5.3.2	geschätzte Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Gebiete	27
Tab. 5.3.3	geschätzte Zahl der im Zeitbereich LDEN belasteten Wohnhäuser	27
Tab. 5.4.1	Lärmbrennpunkte gemäß der Stufe II	28
Tab. 5.5.1	Auszug aus der SVZ 2015 für die Zählstelle 4102 1303	30

1 Anlass und Aufgabenstellung

Mit der Änderung der § 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [1] am 15.06.2005 und des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [3] ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG [1] des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in deutsches Recht erfolgt.

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht ein mehrstufiges Konzept vor. Bereits 2007 waren demnach Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr, und Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu kartieren. In der zweiten Stufe (2012) waren Hauptverkehrsstraßen¹ mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Haupteisenbahnstrecken (Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr) zu berücksichtigen. Hierzu zählt im Stadtgebiet die DB-Strecke 2270 (Betuwelinie), die das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung zwischen der Stadtgrenze zur Stadt Rees im Osten und der niederländischen Staatsgrenze im Westen durchquert. Alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung müssen die Lärmkarten überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung entsprechender Lärmaktionspläne wurde zwischenzeitlich an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen. Die Kartierungsergebnisse und Lärmaktionspläne wurden vom EBA unter der Adresse <http://www.eba.bund.de/lap> veröffentlicht. Aus diesem Grund beschränkt sich der vorliegende Bericht auf die Hauptverkehrsstraßen.

Gemäß § 47d BImSchG sollen Gemeinden oder die zuständigen Behörden im Anschluss an die strategische Lärmkartierung Aktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ausarbeiten. Ziel dieser Aktionspläne soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Anzahl der betroffenen Wohnungen und Menschen zu mindern. Die Aktionspläne sollen Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen des Untersuchungsraumes geben und den vorhandenen Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen begegnen.

In Bezug auf die zu stellenden Mindestanforderungen an die Lärmkarten und die Berichterstattung an die Europäische Kommission bezieht sich das Gesetz direkt auf die Anhänge der Europäischen Richtlinie. Zur weiteren Konkretisierung der Anforderungen an

¹ "Hauptverkehrsstraße" im Sinne des § 47 b sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

die Lärmkartierung wurde die „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV, [4]) verabschiedet.

Nach diesen Kriterien hat die Stadt Emmerich einen Lärmaktionsplan für die zweite Stufe aufgestellt [13]. Ergänzend zu der sogenannten Pflichtkartierung (Hauptverkehrsstraßen im Sinne des § 47 b) wurden weitere Straßen betrachtet, deren Verkehrsmengen zwar unter dem Auslösewert von 8.220 Kfz/Tag lagen, jedoch sollte u.a. vermieden werden, dass die Kartierung „abrisse“, weil der Auslösewert nur wenig unterschritten wurde (hier z.B. die B 8). In anderen Fällen sollte überprüft werden, ob aufgrund der besonderen Bebauungssituation trotz deutlicherer Unterschreitung der Auslöseschwelle von 8.220 Kfz/Tag hohe Belastungen auftreten konnten.

Bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch ebenfalls alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung sind die Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§47 c, § 47 d BImSchG [1]). Dies bedeutet, dass in der nun durchzuführenden dritten Stufe eine Überprüfung der Ergebnisse der zweiten Stufe erfolgen soll. Hierbei gelten die gleichen Rahmenbedingungen wie in der zweiten Stufe. Es soll generell überprüft werden, ob sich Veränderungen ergeben haben, die ggf. eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans erforderlich machen (Änderungen des Verkehrsaufkommens, Neu- oder Umbauten von Straßen, sonstige die Lärmsituation beeinflussende Baumaßnahmen u.ä.).

Hierzu hat das Landesumweltamt (LANUV) erneut eine teils automatisierte Kartierung vorgenommen, die im Wesentlichen auf der bundesweiten Verkehrszählung 2015 (SVZ 2015) basiert. Allerdings wurde im Dezember 2018 die neue Anschlussstelle Emmerich-Ost in eröffnet, die die neuen Gewerbegebiete westlich und östlich der K16 (Weseler Str.) besser an die BAB 3 anbindet. Insofern ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der Verkehre, die früher über die bestehende Ausfahrt an der B 220 flossen nunmehr durch wenig bewohnte Gebiete über die Netterdensche Straße zu der neuen Anschlussstelle gelangen.

Wegen der insgesamt recht neuen Verkehrssituation liegen jedoch noch keine belastbaren Verkehrszahlen, die die Grundlage tiefergehender Untersuchungen bilden könnten², vor.

Inwiefern die besondere Situation im Ortsteil Elten (teilweises Lkw-Durchfahrverbot auf der L 472) längerfristig Bestand hat, ist derzeit noch nicht abschließend geklärt.

² Für die Kartierung nach § 47 c sind die Verkehrsmengen über alle Tage des Jahres zu mitteln und für die von der nationalen Verkehrslärmrichtlinie RLS 90 [11] abweichende Rechenvorschrift VBUS [5] aufzubereiten.

Abweichend von der in der Stufe II ausgeklammerten Situation auf der L 472 (Beeker Str.) wurde nunmehr auch dort ein Verkehrsaufkommen von 3,159 Mio. Kfz/a ermittelt, so dass diese Straße mit in die Kartierung des LANUV aufgenommen wurde.

In der Ortslage Zeisigweg wurde auch aufgrund der Ergebnisse des Lärmaktionsplans der zweiten Stufe mit der Errichtung einer Lärmschutzwand begonnen, deren Fertigstellung sich jedoch in die zweite Hälfte des Jahres 2019 hinziehen wird. Folglich konnte diese Wand bei der Kartierung des LANUV noch nicht berücksichtigt werden.

Die ACCON Köln GmbH wurde beauftragt, auf Grundlage der vorangegangenen schalltechnischen Untersuchungen und der vom LANUV den Kommunen zur Verfügung gestellten Modelldatensätze den auf der zweiten Stufe der Lärmkartierung erstellen Lärmaktionsplan im Rahmen des derzeit Möglichen zu überprüfen und Hinweise für die weitere Vorgehensweise zu geben.

Der vorliegende Bericht stellt somit die Fortschreibung des Berichts [13] dar. Eine erneute Wiedergabe aller Grundlagen und Rahmenbedingungen ist daher nicht erforderlich.

2 Rechtliche Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne

Die rechtlichen Grundlagen und Anforderungen an Lärmaktionspläne wurden im Bericht [13] zur Lärmaktionsplanung ausführlich dargelegt und werden daher nicht erneut wiedergegeben.

2.1 Vorschriften, Normen, Richtlinien, Literatur

Für die Berechnungen und Beurteilungen wurden benutzt:

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist
- [2] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12)



- [3] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794)
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516)
- [5] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV), Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006
- [6] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007)
- [7] RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008
- [8] Kartierung des LANUV unter www.umgebungslaerm.nrw.de/
- [9] Ergebnisbericht des LANUV zur Stufe III der Lärmkartierung vom 31.01.2019
- [10] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)
- [11] RLS 90 "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990, Der Bundesminister für Verkehr
- [12] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmschutzRichtlinien-StV) Bonn, den 23. November 2007, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- [13] Stadt Emmerich Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz Stufe II Schalltechnische Untersuchung zum Straßenlärm, Bericht ACB - 1113 - 406751 - 139, ACCON Köln GmbH

3 Verlauf der Lärmaktionsplanung

3.1 Stufe 1

Die Kartierungen der Stufe 1 wurden vom LANUV im Sommer 2008 und vom Eisenbahnbundesamt (EBA) Ende 2008 bereitgestellt. Jedoch unterlag die Eisenbahnstrecke 2270 nicht den Kriterien der ersten Stufe (mehr als 60.000 Züge/a, entsprechend 164 Zügen/Tag) und wurde folglich im Stadtgebiet von Emmerich nicht kartiert.

Durch die ACCON Köln GmbH erfolgte eine Überarbeitung der Untersuchung zum Straßenlärm und die Bewertung verschiedener Lärminderungsmaßnahmen, die in einem Bericht (ACB 0609 - 405764 - 139, Entwurf vom 20.10.2010) dokumentiert wurden.

Da zeitgleich das Problemfeld „Ausbau der Betuwelinie“ intensiv diskutiert wurde, die LAP auch hierbei zu berücksichtigen war und weitere Maßnahmen aus der seinerzeit ausstehenden Kartierung der 2. Stufe zu erwarten waren, hatte die Stadt Emmerich davon

abgesehen, einen Lärmaktionsplan allein auf Basis der Grundlagen für den Straßenverkehr der Stufe I aufzustellen.

3.2 Stufe 2

Im Jahre 2008 hat das LANUV mit den Arbeiten zur Kartierung der 2. Stufe begonnen, die Rohergebnisse standen Anfang 2012 den Kommunen zur Verfügung und sollten in einer sogenannten „Korrekturrunde“ auf Fehler und Unstimmigkeiten überprüft werden.

Aufgrund der jeweils halbierten Auslöseschwellen für das Verkehrsaufkommen (3 Mio. Kfz/a bzw. ca. 8.200 Kfz/d) hatte sich das zu kartierende Straßennetz entsprechend erweitert. Aus den im Internet publizierten Ergebnissen [8] erfolgte nunmehr die Notwendigkeit, auch einen Lärmaktionsplan mit dem Ziel aufzustellen, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern bzw. zu mindern.

Die Bearbeitung erfolgte einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahre 2014 zwischen März und April. Die Veröffentlichung des LAP zum Straßenverkehr wurde am 02.09.2014 vom Rat der Stadt Emmerich beschlossen und anschließend eingeleitet.

3.3 Stufe 3

Mit der 3. Stufe sollen die Neuplanungen bzw. durchgeführten baulichen Maßnahmen und deren Auswirkungen im Straßennetz der Stadt Emmerich berücksichtigt werden. Aufgrund der noch nicht zur Verfügung stehenden Datengrundlagen (Verkehrszahlen, die die aktuelle Situation belastbar beschreiben) erscheint die Entwicklung *weiterer* Maßnahmen noch nicht sinnvoll. Für die bereits identifizierten Konfliktgebiete („Brennpunkte“) soll - soweit möglich und sinnvoll - eine Überprüfung erfolgen. Gebiete, in denen zukünftig ggf. Konflikte auftreten können, sollen benannt werden, so dass bei der nächsten anstehenden Überprüfung (Stufe IV) eine genauere Untersuchung erfolgen kann.

Um dennoch eine gewisse Beurteilung der Lärmentwicklung im Plangebiet zu ermöglichen, werden Ergebnisse der jeweiligen Pflichtkartierung des LANUV aus den Stufen II und III gegenübergestellt.

3.4 Anlass und Auslösewerte für die LAP

An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass in NRW der Anlass zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen dann vorliegt, wenn die Auslösewerte in Höhe von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{NGT} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht werden. Werden Wohngebiete in dieser Weise verlärmert, ist von Lärmproblemen und schädlichen Lärmauswirkungen auszugehen.

Der Pegel L_{DEN} ist ein über 24 Stunden gemittelter Immissionspegel, der aus den Pegeln L_{Day} , $L_{Evening}$ und L_{Night} für die Beurteilungszeiten Tag (6:00 bis 18:00 Uhr), Abend (18:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr), der nach der Richtlinie VBUS [5] ermittelt wird. Durch Gewichtungsfaktoren von 5 dB für die vierstündige Abendzeit und 10 dB für die achtstündige Nachtzeit wird die erhöhte Lärmempfindlichkeit in diesen Zeiten berücksichtigt.

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

mit

L_{Day} A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2, 1987 für die Zeit von 6.00 bis 18.00 Uhr,

$L_{Evening}$ A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2, 1987 für die Zeit von 18.00 bis 22.00 Uhr und

L_{Night} A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2, 1987 für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Ein Vergleich von Messwerten mit den nach dieser Berechnungsmethode berechneten Werten ist nicht ohne weiteres möglich.

Der Berechnung werden über *alle Tage des Jahres* gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV bzw. die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken M) und Lkw-Anteile p zugrunde gelegt. Der Einfluss der Straßennässe wird nicht berücksichtigt.

4 Strategische Lärmkartierung

4.1 Hauptverkehrsstraßen gemäß Kartierung LANUV

Das digitale Modell aller Hauptverkehrsstraßen wurde vom LANUV zur Verfügung gestellt. Gemäß der Pflichtkartierung waren folgende Straßen zu berücksichtigen:

A 3, B 220, L 7, L 90, L 472

Die Lage der berücksichtigten Straßen ist in Abb. 4.1.1 dargestellt.

Auf den berücksichtigten Straßen wurden folgende Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt:

Tab. 4.1.1 Verkehrsaufkommen auf den vom LANUV kartierten Straßen

Nr.	Bezeichnung	Abschnitt	Kfz/a in Mio.	DTV in Kfz/d
1	A 3	nördlich AS Elten	12,679	34.737
2	A 3	nördlich AS Emmerich	11,433	31.323
3	A 3	südlich AS Emmerich	9,894	27.107
4	B 220	nördlich AS Emmerich	4,717	12.923
5	B 220	220 nördlich K 16	7,754	21.244
6	B 220	220 nördlich K 16	4,979	13.641
7	B 220	220 südlich B 8	7,598	20.816
8	L 7	7 westlich L 90	3,695	10.123
9	L 7	7 westlich B 220	5,150	14.110
10	L 90	L 90 nördlich L 7	3,004	8.230
11	L 472	L 472	3,159	8.655

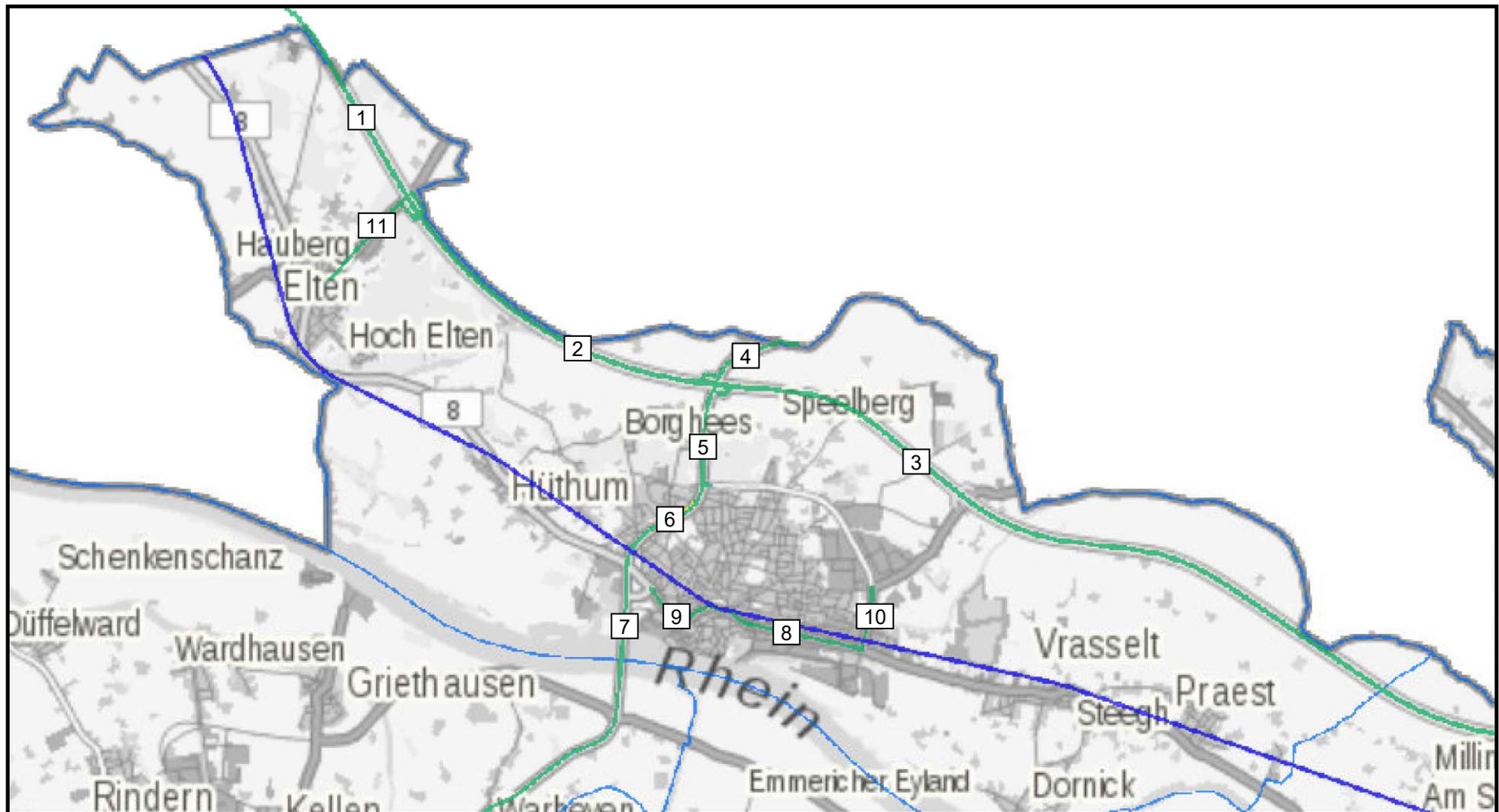


Abb. 4.1.1 Untersuchungsumfang, Lage der berücksichtigten Straßen - Kartierung LANUV Stufe III
(Die blau dargestellte DB-Strecke (Betuwelinie) ist nicht Gegenstand dieses Berichts)

4.2 Veränderungen im Netz der Hauptverkehrsstraßen

4.2.1 Anschlussstelle Emmerich-Ost

Mit der Inbetriebnahme der neuen Anschlussstelle Emmerich-Ost ist von einer spürbaren Veränderung im nördlichen Straßennetz der Stadt Emmerich auszugehen:

- Die Erschließung der Gewerbeflächen westlich und östlich der K 16 kann nunmehr direkt über die L 90 und die neue AS erfolgen. Dadurch ist von einer Verringerung des Verkehrs auf der nördlichen B 220 und der westlichen K 16 auszugehen.
- Das nordöstliche Stadtgebiet (Leegmeer) ist ebenfalls schneller zu erreichen



Abb. 4.2.1.1 neue Anschlussstelle Emmerich-Ost

Quelle: open street map

Wie bereits dargelegt wurde, basiert die Kartierung des LANUV auf der bundesweiten Verkehrszählung SVZ 2015. Aktuellere Daten liegen nicht vor. Mit der Bereitstellung der Ergebnisse der nächsten turnusmäßigen Zählung SVZ 2020 ist nicht vor 2021 zu rechnen. Insofern sind die in den Kartierungen dargestellten Lärmbelastungen im Bereich der A 3 nördlich der AS Emmerich-Ost, der nördlichen B 220, der L 90 und der K 16 mit hoher Wahrscheinlichkeit inzwischen nicht mehr zutreffend.

Insgesamt ist in den nördlichen bewohnten Stadtteilen im Einwirkungsbereich der vorgeannten Straßen von einer Entlastung auszugehen, da die zukünftigen Verkehre auf der L 90 und der K 16 weitgehend durch unbewohnte, nur gering bewohnte Gebiete oder gewerblich genutzte Gebiete fließen werden.

Im Rahmen der Bearbeitung zur Stufe II der LAP wurde als einziger Brennpunkt im Einwirkungsbereich der genannten Straßen der Bereich Zeisigweg identifiziert. Nachfolgend ist die Situation zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts beschrieben.

4.2.2 Siedlungsgebiet Zeisigweg

Im Bericht zur LAP Stufe II [13] wurde die Siedlung Zeisigweg als Brennpunkt mit dringendem Handlungsbedarf identifiziert. Von STRASSEN.NRW als der zuständigen Behörde wurde 2019 der Bau einer Lärmschutzwand in die Wege geleitet. Diese Maßnahme deckt sich mit dem Vorschlag im Bericht zur LAP Stufe II [13]. In Verbindung mit dem zusätzlich durch die neue AS Emmerich-Ost zu erwartenden Rückgang des Verkehrsaufkommens ist daher mit einer spürbaren Entlastung der Anwohner zu rechnen. Die genaue Quantifizierung kann jedoch erst nach der Bereitstellung belastbarer Zahlen zum Verkehrsaufkommen erfolgen.

4.2.3 L 472 - Beeker Str. / Schmidtstr.

Am 31.7.2013, mithin nach der den Berechnungen zur LAP Stufe II zugrundeliegenden Verkehrszählungen, wurde ein zunächst auf drei Jahre befristetes Durchfahrverbot für Lkw im Bereich der Ortsdurchfahrt Elten (Schmidtstr.) aufgrund der hohen Stickoxyd- und Feinstaubbelastung angeordnet. Da davon auszugehen war, dass dies auch Auswirkungen auf den Bereich der L 472 zwischen dem Ortsrand von Elten und der BAB Anschlussstelle Elten hatte, wurde im Rahmen der Stufe II eine genauere Prüfung zurückgestellt, da von nicht mehr zutreffenden Verkehrszahlen auf der L 472 auszugehen war.

Die Zählungen der SVZ 2015, die der Kartierung des LANUV für die Stufe III zugrunde liegen, erfassen jedoch diesen Zustand. Der Teil der Ortsdurchfahrt der L 472 (Schmidtstr.) ist in der Kartierung des LANUV nicht enthalten, da dort im Rahmen der SVZ 2015 ein

DTV von 7419 Kfz/d ermittelt wurde, das Jährlich Verkehrsaufkommen mithin unter dem Auslösewert für die Pflichtkartierung von 3 Mio. Kfz/a liegt. Andererseits liegt die Bebauung recht nah an den Fahrstreifen (Abstände zwischen Hausfassaden und Fahrbahnrand z.T. weniger als 2 m), so dass auch bei einem Verkehrsaufkommen von weniger als 3 Mio. Kfz/a von nicht unerheblichen Lärmbelastungen auszugehen ist.

Auffällig ist, dass das Verkehrsaufkommen entsprechend den Zählergebnissen aus 2010 und 2015 auf der Beeker Str. um ca. 13% auf 8.665 Kfz/d und auf der Schmidtstr. um ca. 11% auf 7.419 Kfz/d gegenüber dem 2010 auf beiden Abschnitten mit 6.770 Kfz/d angegebenen Verkehrsaufkommen zugenommen hat. Für die Beeker Str. ergibt sich daher eine Überschreitung des Auslösewertes von 3 Mio. Kfz/a.

In den Zahlen zum Verkehrsaufkommen zeigen sich die Auswirkungen des Lkw-Fahrverbots insbesondere auf der Schmidtstr. deutlich. Die Anteile des Lkw-Verkehrs werden für den Zeitraum „day“ mit 0,5%, für den Zeitraum „evening“ mit 0,2% und für den Zeitraum „night“ mit 0,5% angegeben, insgesamt also sehr niedrige Werte (vergl. Tab. 5.5.1).

Auch auf der Beeker Str. liegen die Lkw-Anteile mit 1,1% in den Zeiträumen „day“ und „evening“ und 2,1% im Zeitraum „night“ bei eher niedrigen Werten. Die gegenüber der Schmidtstr. höheren Werte dürften auf die an der Beeker Str. ansässigen Gewerbebetriebe zurückzuführen sein.

Zwischenzeitlich ist das befristete Lkw-Durchfahrverbot zwar ausgelaufen, die Stadt Emmerich möchte jedoch dennoch weiter daran festhalten. Eine Aufhebung der Beschilderung zum Durchfahrverbot wurde daher noch nicht durchgeführt.

Die längerfristige Situation ist jedoch noch nicht sicher abzusehen. Würde das Lkw-Durchfahrverbot aufgehoben, so ist ggf. mit einer weiteren Zunahme des Schwerlastverkehrs zu rechnen.

Steigt das Lkw-Aufkommen auf der Schmidtstr. im Zeitraum „day“ auf 3%, so ist mit ca. 2 dB(A) höheren Pegeln in diesem Zeitraum zu rechnen, bei einer Steigerung auf 5% wäre mit ca. 3 dB(A) höheren Pegeln in diesem Zeitraum zu rechnen, was einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens mit dem gegenwärtigen Anteil von 0,5% gleich käme. Schon dieser Sachverhalt spricht für eine Beibehaltung des Lkw-Durchfahrverbots aus Lärmschutzgründen.

5 Lärmanalyse

5.1 Veränderungen zwischen Stufe II und Stufe III in Bezug auf die Kartierung des LANUV

Um zu beurteilen, ob sich seit der letzten Kartierung relevante Veränderungen ergeben haben, müssten den Berechnungen in beiden Szenarien exakt die gleichen Straßen zugrunde gelegt werden. Aufgrund der freiwillig zusätzlich kartierten Straßen in der Stufe II (B 8 zw. Stadtgrenze Rees und K 16, 's Heerenberger Str. zw. B 8 und B 220, Wassenberg Str. zw. B 8 und K 16, Speelberger Str. zw. B 8 und K 16, K 16 zw. B 220 und B 8), würde ein Vergleich der Ergebnisse der erweiterten Stufe II mit denen des LANUV aus der Stufe III zu falschen Schlüssen führen.

Andererseits erlaubt auch ein vollständiger Vergleich der Stufen II und III des LANUV nur bedingt sinnvollen Rückschlüsse, da das Kartierungsergebnis der Stufe III bereits überholt ist. Insofern ist insbesondere der Vergleich der Betroffenheitsstatistiken für das gesamte Stadtgebiet nicht aussagekräftig. Lediglich im Bereich der B 8 (Reeser Str., Großer Wall und Eltener Str.) und der B 220 südlich der K 16 ist eine gewisse Vergleichbarkeit gegeben.

Aus diesem Grunde werden hier die Kartierungsergebnisse des LANUV der Stufen II und III im Bereich der B 8 und der südlichen B 220 gegenübergestellt. Aus den Abb. 5.1.1 bis Abb. 5.1.4 ist zu ersehen, dass sich in den genannten Bereichen nur marginale Veränderungen in der Stufe III gegenüber der Stufe II ergeben. Somit sollte an den im Bericht zur LAP Stufe II vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich des Brennpunkts 1 weiter festgehalten werden.

Der aufgrund des Verkehrsaufkommens von über 3 Mio. Kfz/a in der Stufe III neu hinzugekommene südliche Teile der L 90 (Weseler Str.) führt weitgehend durch Gewerbeflächen und löst daher keine Lärmkonflikte aus (Abb. 5.1.5 und Abb. 5.1.6). Dieser Sachverhalt ergab sich bereits aus der Kartierung zur Stufe II, da dieser Teil der L 90 zu den freiwillig kartierten Straßen zählte.

Ebenfalls neu zu kartieren war die L 472 (Beeker Str.), auf der gemäß der SVZ 2015 ein Verkehrsaufkommens von über 3 Mio. Kfz/a auftritt.

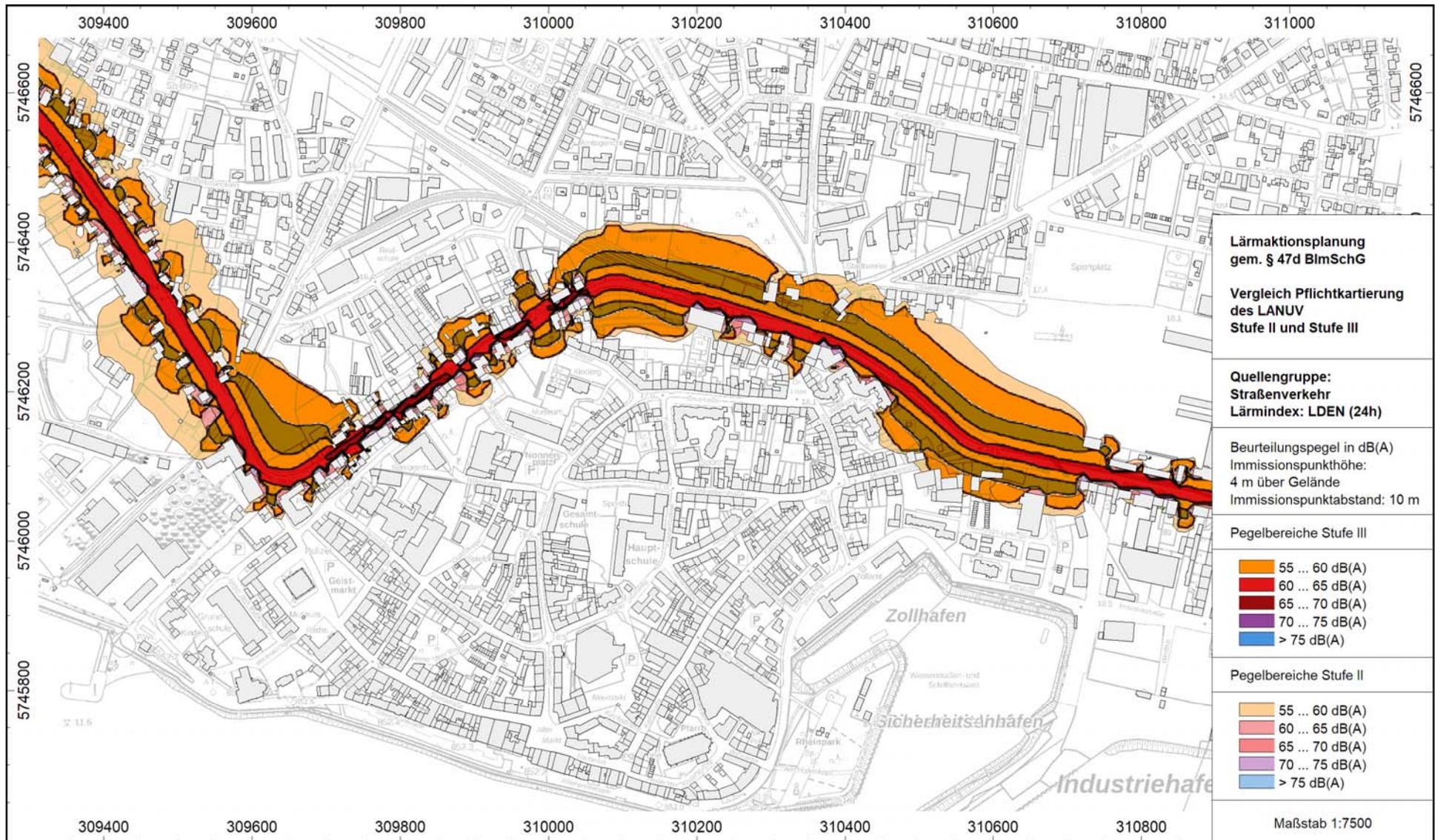


Abb. 5.1.1 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{DEN} - Bereich Brennpunkt 1

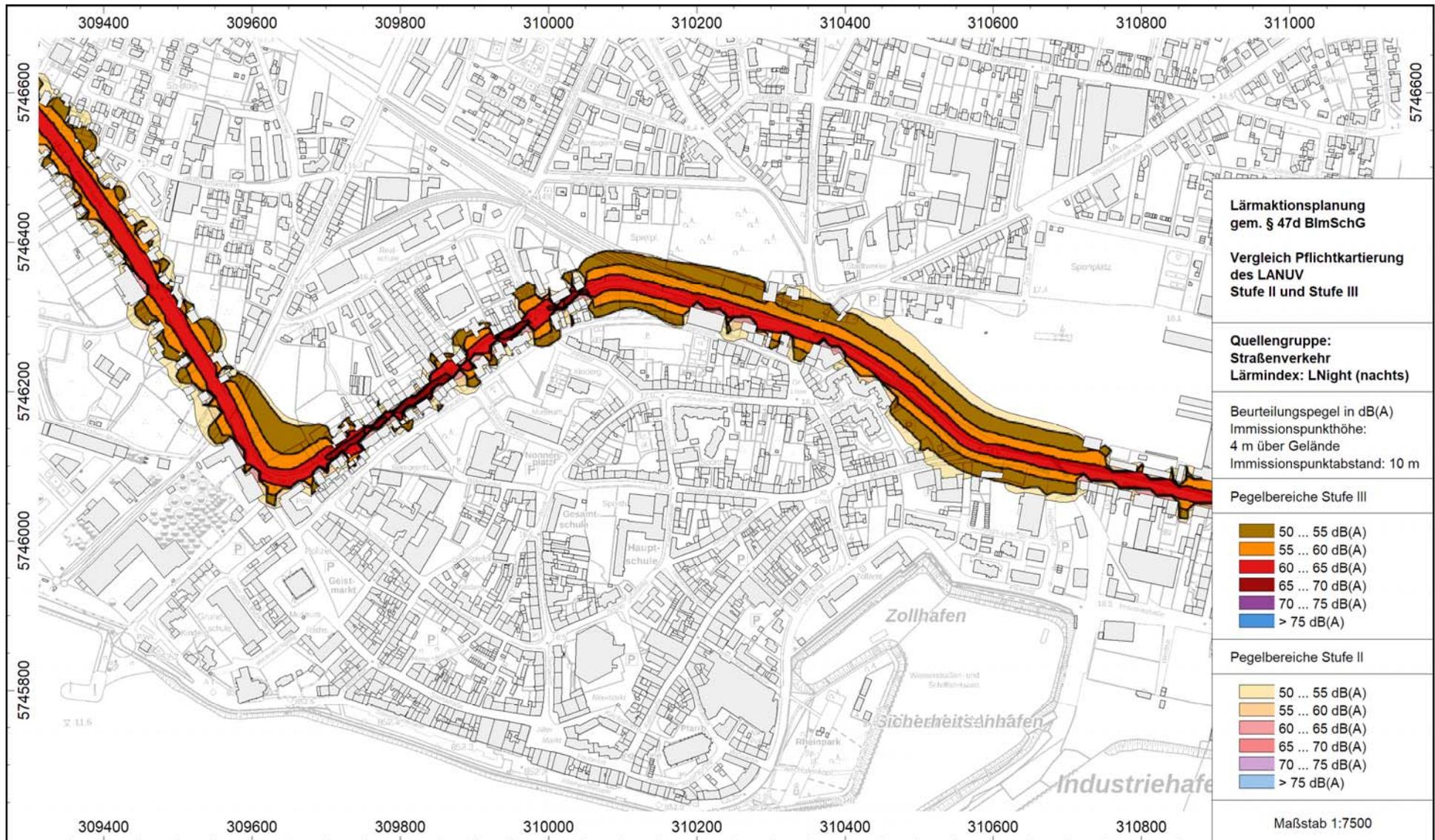


Abb. 5.1.2 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{Night} - Bereich Brennpunkt 1

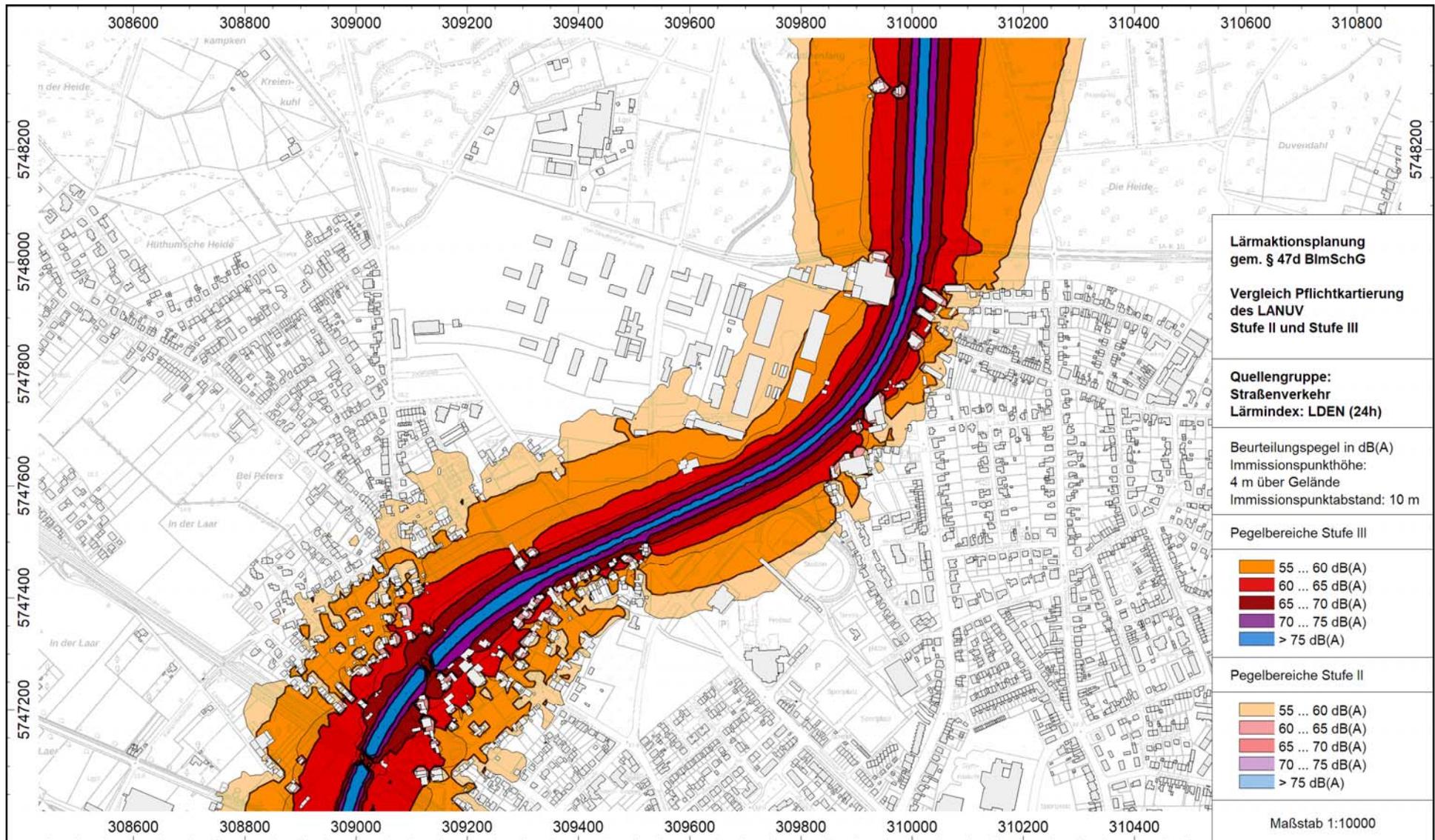


Abb. 5.1.3 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{DEN} - Bereich B 220 südl. K 16

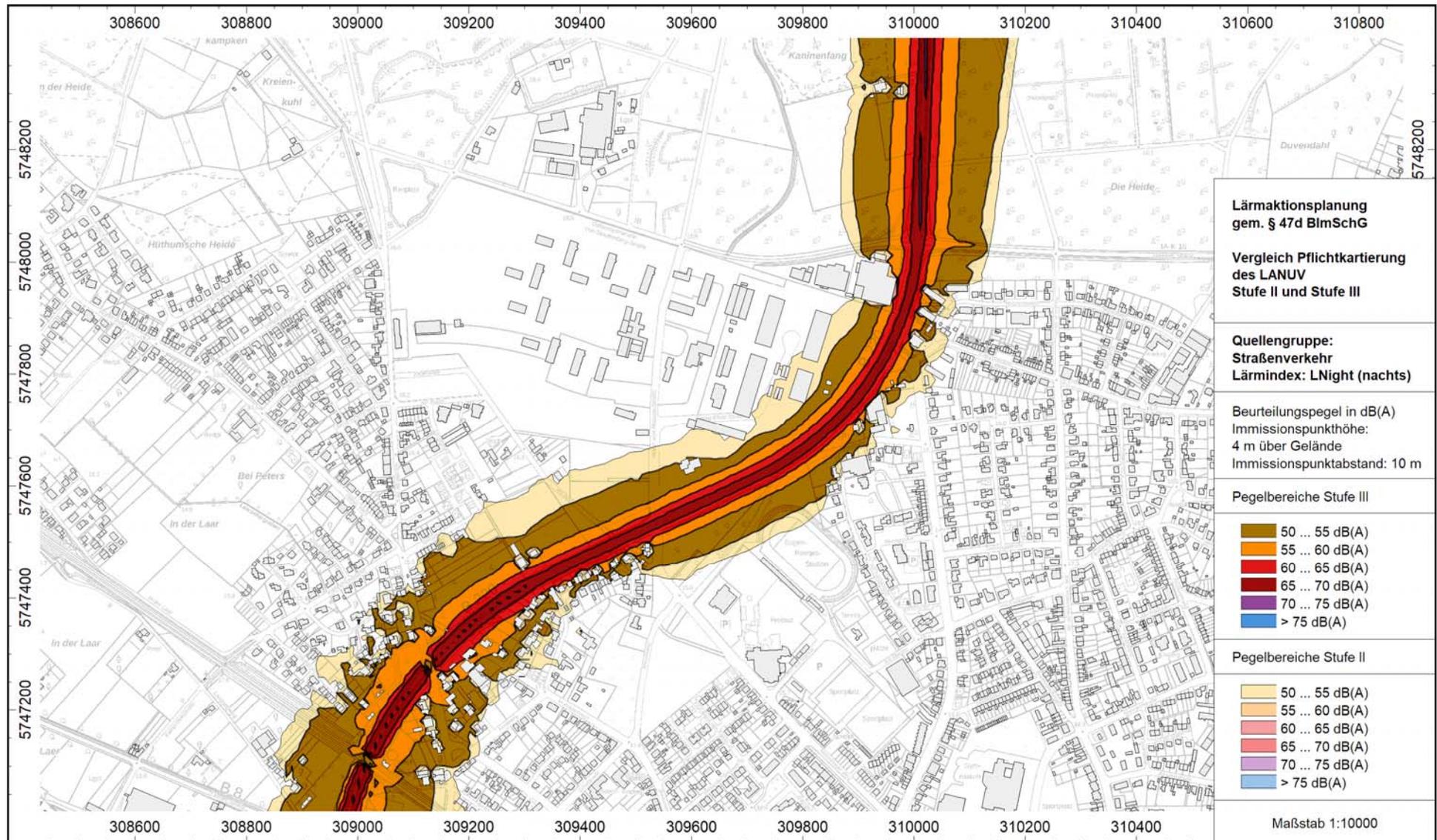


Abb. 5.1.4 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{NGT} - B 220 südl. K 16



Abb. 5.1.5 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{DEN} - Bereich südl. L 90

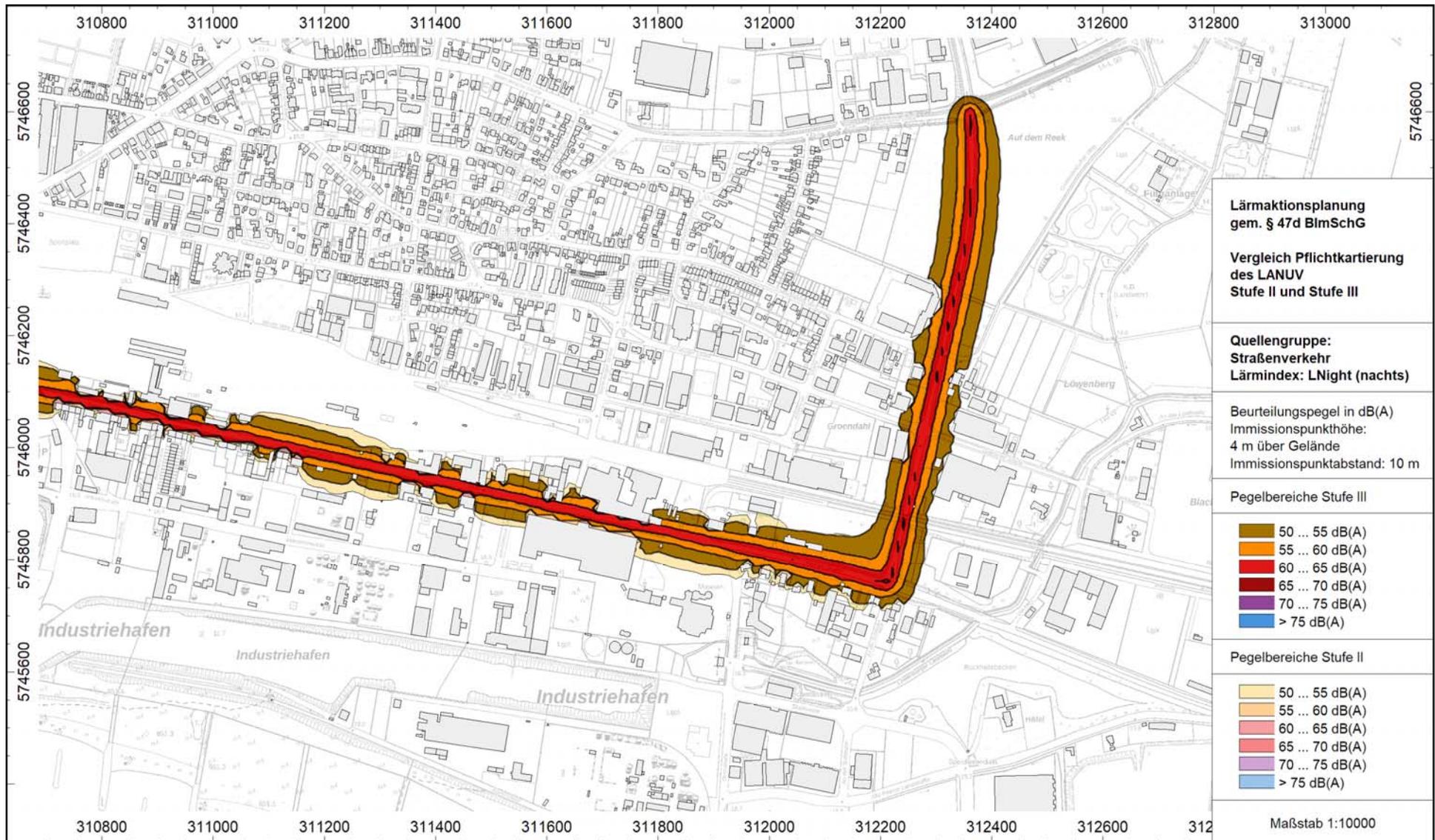


Abb. 5.1.6 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{NGT} - Bereich südl. L 90

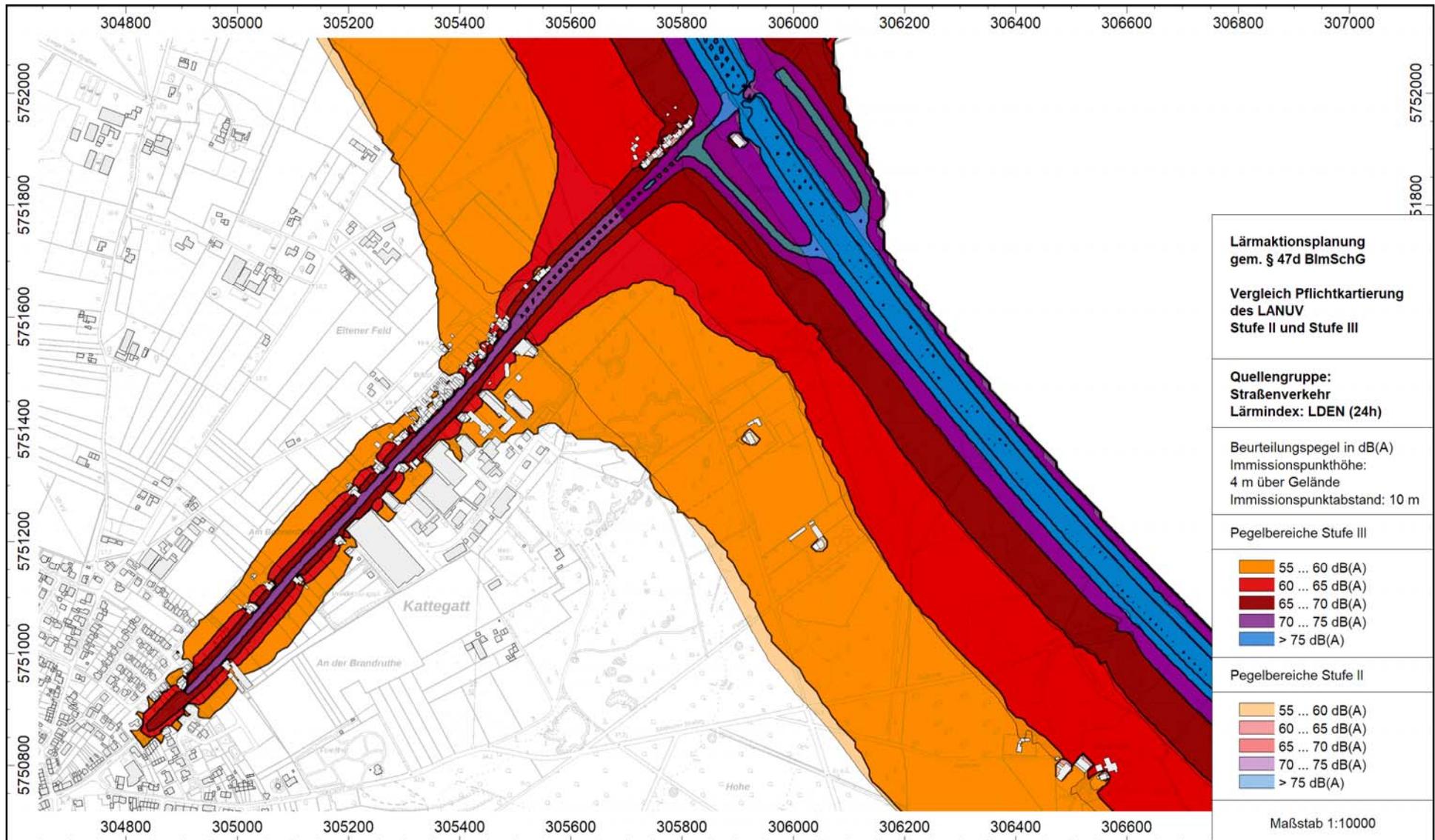


Abb. 5.1.7 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{DEN} - Bereich L 472 (Beeker Str.)

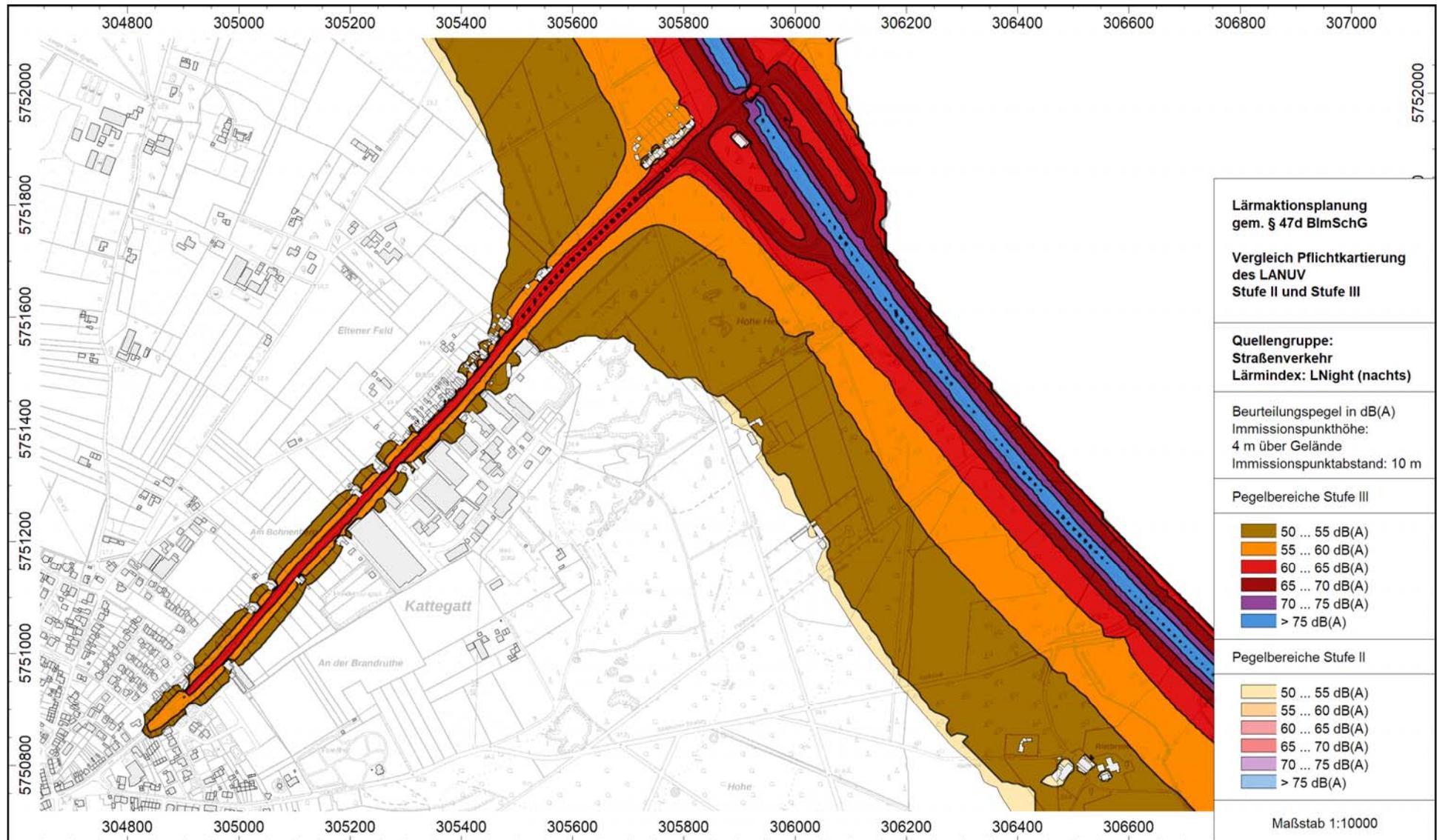


Abb. 5.1.8 Gegenüberstellung der Kartierungsergebnisse des LANUV für die Stufe III und Stufe II - Lärmindex L_{NLT} - Bereich L 472 (Beeker Str.)

5.2 Vergleich zwischen Stufe II und Stufe III in Bezug auf die freiwillige Kartierung aus der Stufe II

Bezüglich der Straßenlärmsituation in den Ortteilen Praest und Vrasselt ergeben sich nur marginale Veränderungen. Das Verkehrsaufkommen ist gemäß der SVZ 2015 um ca. 3% gegenüber der SVZ 2010 (LAP Stufe II) von DTV = 8.044 Kfz/d auf DTV = 7.787 Kfz/d zurückgegangen (vergl. Anlage A 4.1 in [13]). Dies hat eine geringfügige Pegelabnahme um ca. 0,3 bis 0,4 dB(A) zur Folge, die sich jedoch nicht hörbar auswirkt. Insofern ändert sich nichts an der Bewertung und den Maßnahmen aus dem Bericht zur LAP Stufe II (Brennpunkte 4 und 5) [13].

Wie bereits dargelegt wurde, im auf der K 16 mit einer Verbesserung aufgrund der Entlastung durch die AS Emmerich-Ost zu rechnen. Ob sich Veränderungen auch auf der 's Heerenberger Str. zw. B 8 und B 220, Wassenberg Str. zw. B 8 und K 16 Speelberger Str. zw. B 8 und K 16 lässt sich erst beurteilen, wenn belastbare Verkehrszahlen für dies Straßen unter Berücksichtigung der AS Emmerich-Ost vorliegen.

5.3 Betroffenheitsstatistiken nach VBEB

Gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie ist die Gesamtzahl der Menschen zu ermitteln und zu berichten, die innerhalb definierter Isophonenbänder leben. Analog zur Darstellung der Lärmkarten sind dabei Lärmklassen im Abstand von 5 dB zu betrachten. Für die ganztägliche Belastung (L_{DEN}) liegt die niedrigste zu berichtende Klasse zwischen 55 und 60 dB, für die nächtliche Belastung (L_{Night}) zwischen 50 und 55 dB. Dabei sind die Betroffenenanzahlen nach VBEB [6] zu ermitteln, d. h. die Anzahl der Hausbewohner ist gleichmäßig auf die Fassadenpegel zu verteilen, die an dem betreffenden Gebäude berechnet wurden. Die so ermittelten Bewohneranteile sind für jede Pegelklasse zu summieren.

Wie bereits im Bericht zur LAP, Stufe II dargestellt wurde, erfordert die Lärmkartierung eine Bewertung der Lärmbelastung und Betroffenheiten nach den festen Vorgaben der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) [6]. Diese Vorgehensweise ist europaweit einheitlich geregelt, so dass auch ein internationaler Vergleich möglich ist. Dabei erfolgt sowohl eine Klassifizierung nach belasteten Flächen als auch nach Gebäuden und den darin lebenden Menschen. Dies setzt voraus, dass neben den flächenhaften Berechnungen zur Darstellung der strategischen Lärmkarten auch Berechnungen an den Gebäuden selbst durchzuführen sind.

Ein sinnvoller Vergleich von Stufe II und Stufe III ist nur möglich, wenn die Kriterien für beide Szenarien von den gleichen Voraussetzungen ausgehen. Durch die freiwillige Hinzunahme weiterer Straßen wiesen die im Bericht zur Lärmaktionsplanung der Stufe II aufgeführten Statistiken zur Lärmbelastung zwangsläufig höhere Belastungen aus.

Daher sind nachfolgend nur die aus der LANUV-Kartierung der Stufe II ermittelten Statistiken den Ergebnissen der LANUV-Kartierung Stufe III gegenübergestellt, wobei unbedingt zu beachten ist, dass die Auswirkungen der AS Emmerich-Ost noch nicht berücksichtigt sind. Ebenso ist die Entlastung am Zeisigweg durch die Lärmschutzwand noch nicht in die Berechnungen eingegangen. Die Betroffenheitsstatistiken auf der Basis der SVZ 2015 liefern daher kein repräsentatives Bild der aktuellen Situation. Aus diesem Grund ist eine Gegenüberstellung mit den Betroffenheitsstatistiken aus der Stufe II nur mit Vorbehalt zu interpretieren.

Im Folgenden sind die so ermittelten Belastetenzahlen durch den Straßenverkehr zusammengestellt.

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen gemäß Ergebnisbericht LANUV³ für die Stufe III gegenüber den Statistiken des LANUV in der Stufe II

Tab. 5.3.1 geschätzte Zahl der belasteten Menschen nach VBEB

	L_{DEN}/dB(A) :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
LAP II	N	519	247	224	99	3
LAP III		561	337	322	109	3
Differenz		42	90	98	10	0

	L_{NGT}/dB(A) :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
LAP II	N	358	238	130	20	0
LAP III		458	353	120	17	0
Differenz		100	115	-10	-3	0

3 Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Emmerich GKZ: 5154008 Ergebnisse der Lärmkartierung, 31.01.2018 DE_j_05154008_Emmerrich_am_RheinEmmerich_am_Rhein

Tab. 5.3.2 geschätzte Zahl der im Zeitbereich L_{DEN} belasteten Gebiete

	$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
LAP II	Größe/km ²	20,018608	5,757390	1,451240
LAP III		20,299488	5,316448	1,356944
Differenz		0,28088	-0,440942	-0,094296

Tab. 5.3.3 geschätzte Zahl der im Zeitbereich L_{DEN} belasteten Wohnhäuser

	$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
LAP II	N Wohnungen	370	156	1
LAP III		430	207	0
Differenz		60	51	-1

Wie zu ersehen ist, weisen die Statistiken des LANUV eine Zunahme der vom Lärm belasteten Menschen aus, wobei nachts die Zahl der hochbelasteten Menschen abgenommen hat. Dennoch liegt der Anteil der nach dem Lärmindex L_{DEN} mit über 55 dB(A) belasteten Menschen mit ca. 4% an der Gesamteinwohnerzahl von 30.748 (Dez. 2018) eher niedrig. Bezogen auf den Lärmindex L_{DEN} für Nachtzeit liegt der Anteil mit über 50 dB(A) belasteten Menschen bei ca. 3%.

Hierbei ist zu beachten, dass sich diese Angaben nur auf Menschen im Einwirkungsbereich von Straßen mit einem Fahrzeugaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/d beziehen. Die tatsächliche Zahl lärmbelasteter Menschen dürfte deutlich höher liegen.

5.4 Lärmbrennpunkte (Hot-Spots)

Die Untersuchungen zur zweiten Stufe hatten die in Tab. 5.4.1 aufgeführten Brennpunkte (Gebiete mit hohen Belastungen) ergeben.

Tab. 5.4.1 Lärmbrennpunkte gemäß der Stufe II

	Brennpunkte und verursachende Straßen	Bemerkung
1	Ortsteil Emmerich: B 8 zw. Post und Altenzentrum	keine wesentlichen Veränderungen zur LAP Stufe II
2	Ortsteil Emmerich: B 220 - Bereich Zeisigweg	Lärminderungsmaßnahme Lärmschutzwand in der 2. Hälfte 2019 umgesetzt, deutliche Entlastung der Anwohner
3	Ortsteil Emmerich: 's Herrenberger Str. zwischen Grollscher Weg und Bahnübergang	keine aktuellen Verkehrsdaten vorhanden
4	Ortsteil Vrasselt: B 8	keine wesentlichen Veränderungen zur LAP Stufe II
5	Ortsteil Praest: B 8	keine wesentlichen Veränderungen zur LAP Stufe II
6	Ortsteil Elten: B8 zwischen Bergstr. und Wilhelmstr. L 472 (Beeker Str.) zw. B8 und Neustadt	wurde in der Stufe II aufgrund nicht aktueller Daten zurückgestellt
7	Ortsteil Elten: L 472 (Beeker Str.) südlich Buschweg (Kattegatt)	wurde in der Stufe II aufgrund nicht aktueller Daten zurückgestellt

5.5 Belastungen durch die L 472 im Gebiet der Ortsdurchfahrt Elten

Für die L 472 (Beeker Str.) ist nur für den Bereich zwischen dem Ortsrand Elten und er Anschlussstelle ein Verkehrsaufkommen vom mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht einem DTV von 8.220 Kfz/d) angegeben. Mithin wurde in der Pflichtkartierung des LANUV der weitere Verlauf innerhalb von Elten bis zur B 8 nicht berücksichtigt (vergl. Abschnitt 4.2.3). Die SVZ 2015 weist für die Zählstelle 4102 1303 ein DTV von 7.419 Kfz/d auf (Abb. 5.5.1, Tab. 5.5.1).

Zur Beurteilung der Situation auch im Bereich der Schmidtstr. wurde die Kartierung unter Zugrundelegung der Verkehrszahlen der Zählstelle 4102 1303 für diesen Bereich erweitert.

Die Ergebnisse sind Abb. 5.5.2 und Abb. 5.5.3 zu entnehmen. Demnach ergeben sich entlang der Schmidtstr. im Lärmindex L_{DEN} Immissionspegel bis zu 69 dB(A) und im Lärmindex L_{NGT} Immissionspegel bis zu 59 dB(A). Die Auslöswerte für den Handlungsbedarf (L_{DEN} : 70 dB(A), L_{NGT} : 60 dB(A)) der Lärmaktionsplanung werden daher nur wenig unterschritten.

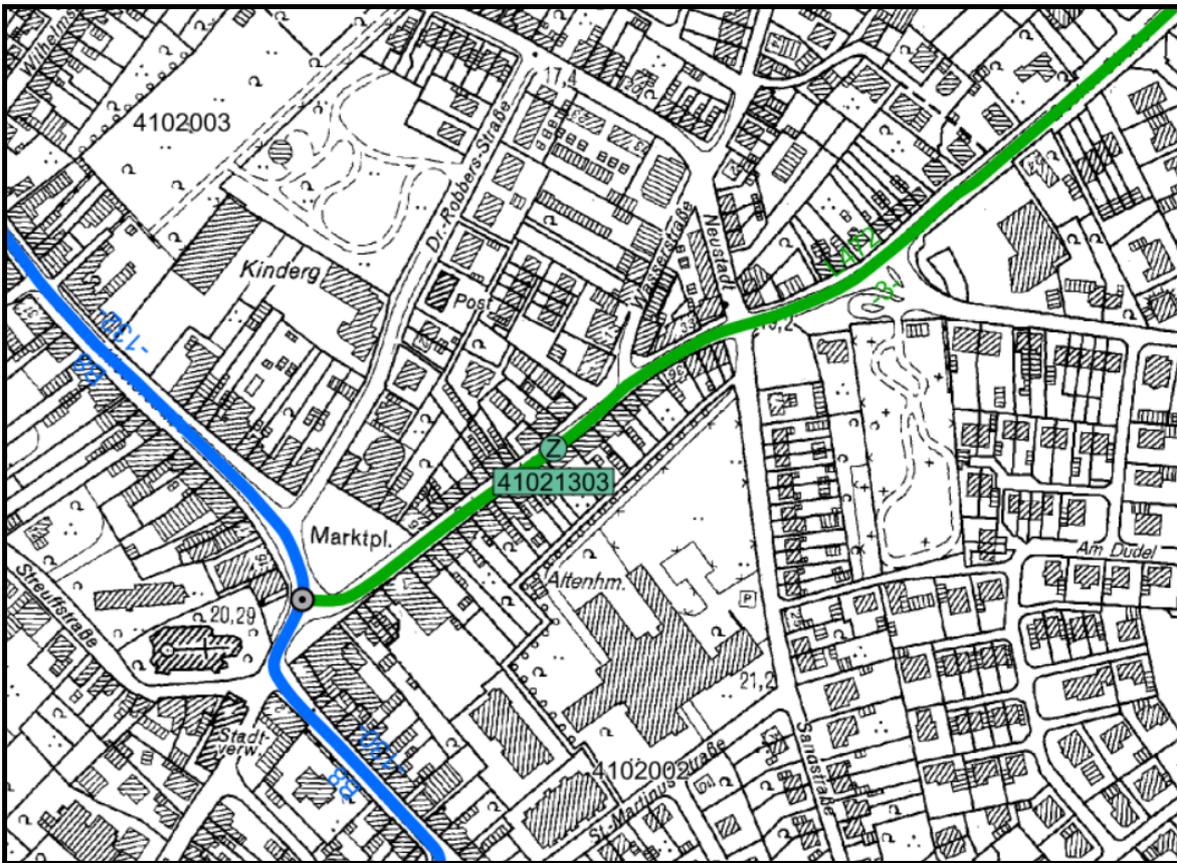


Abb. 5.5.1 Lage der Zählstelle 4102 1303

(Quelle: www.nwsib-online.nrw.de)

Die Identifikation von Lärmbrennpunkten nach dem Noise-Score-Verfahren (im Bericht zur zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung ausführlich beschrieben) weist diesen Bereich auch folglich als Brennpunkt aus. Im Gegensatz zu den sogenannten strategischen Lärmkarten in Abb. 5.5.2 und Abb. 5.5.3 berücksichtigt der Noise-Score auch die Belastung der Bewohner. Deutlich zu erkennen ist, dass im Bereich der engen Bebauung an der Schmidtstr. höhere Belastungen auftreten als an der Beeker Str. nordöstlich Neustadt / Sandstr.

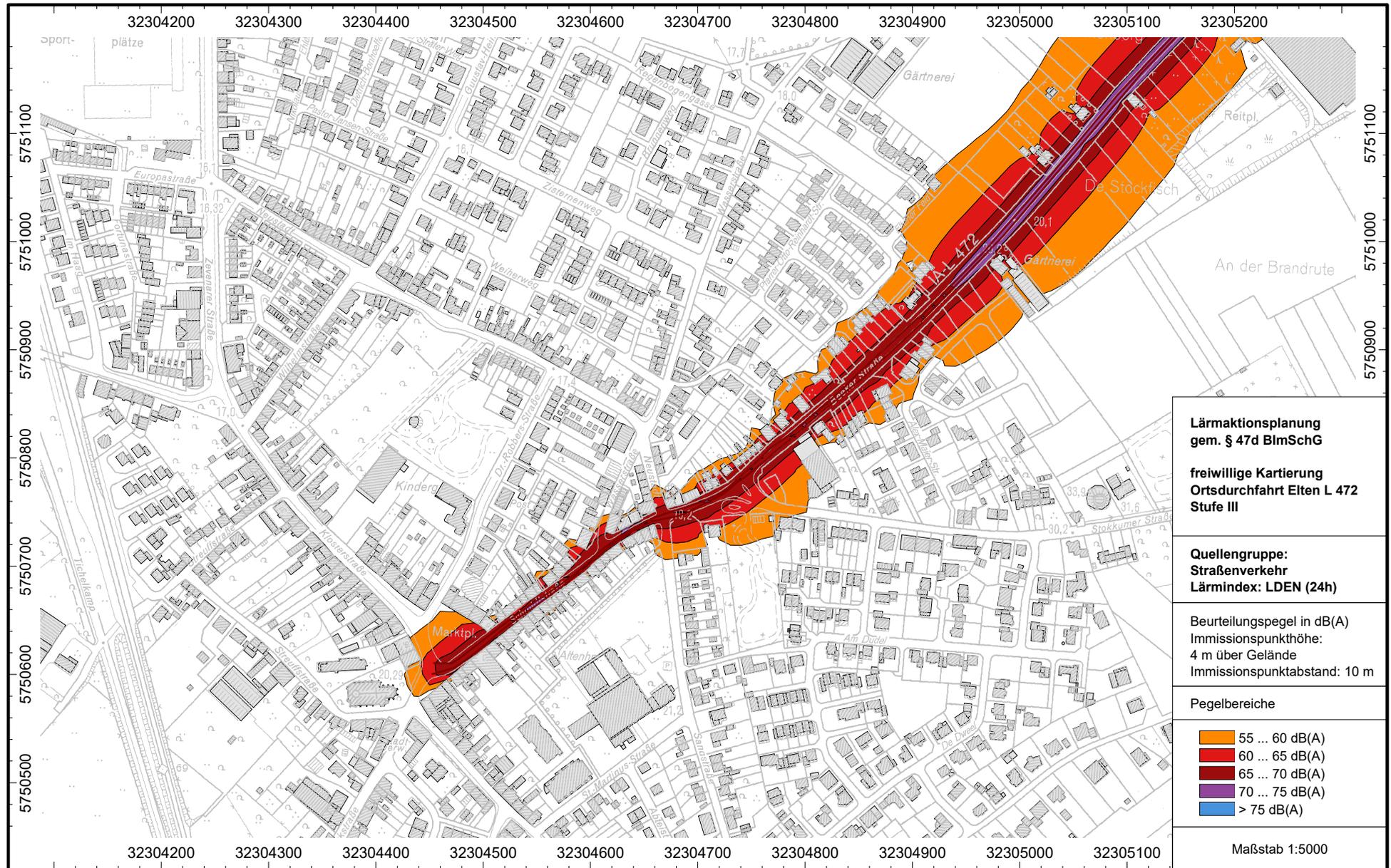


Abb. 5.5.2 Kartierung Ortsdurchfahrt Elten - L 472 - Lärmindex L_{DEN}



Abb. 5.5.3 Kartierung Ortsdurchfahrt Elten - L 472 - Lärmindex L_{Night}

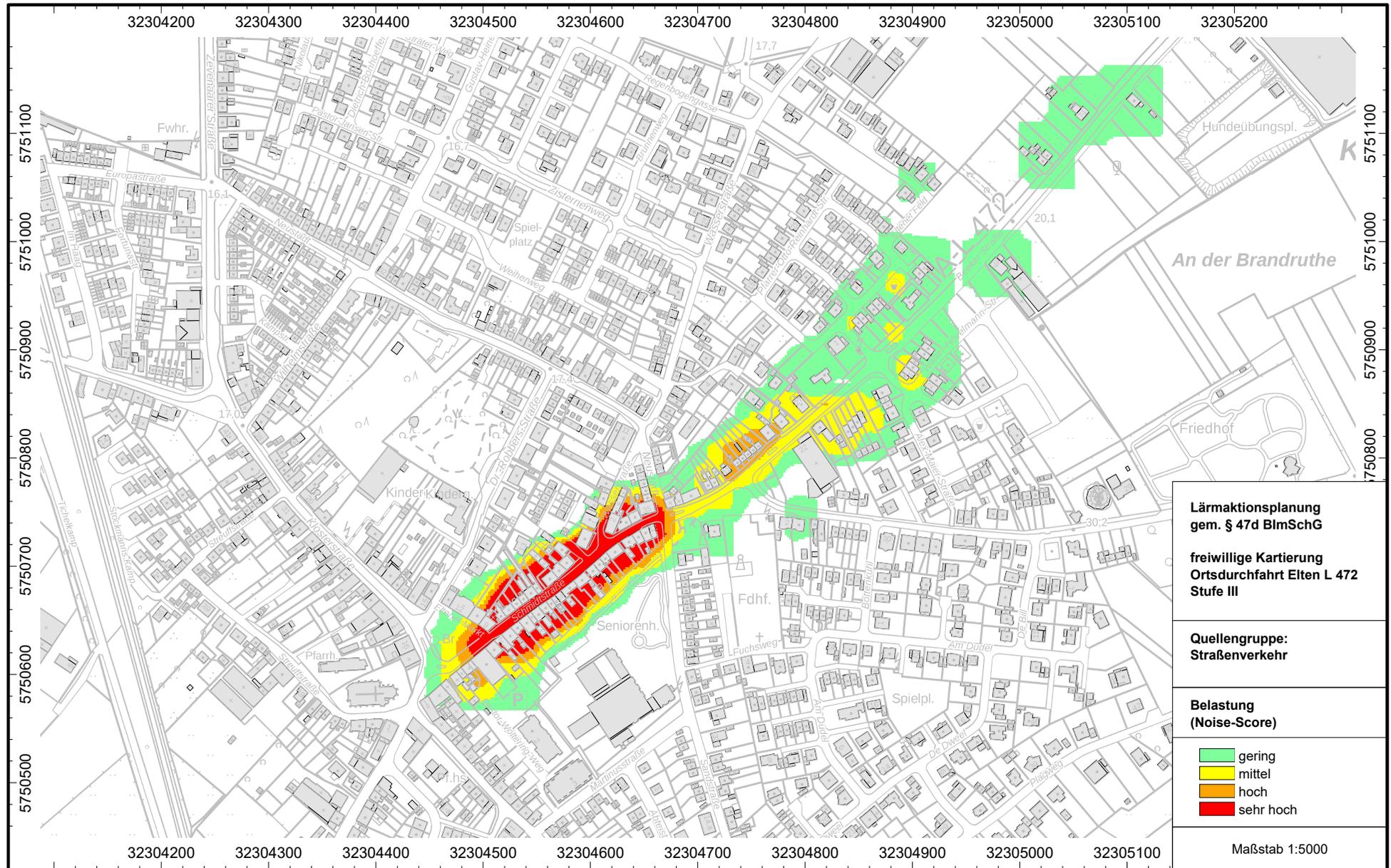


Abb. 5.5.4 Betroffenheitsindex Noise-Score im Ortsteil Elten (Brennpunkt 6)



5.6 Belastungen durch die L 472 (Beeker Str.) - Brennpunkte 7 und 8

Die Untersuchung nach dem Noise-Score-Verfahren zeigt, dass im weiteren Verlauf der L 472 (Beeker Str.) zwei weitere Brennpunkte zu identifizieren sind (Abb. 5.6.1):

Brennpunkt 7:

Bereich der Bebauung mit den Hausnummern Beeker Str. 108 bis 175

und

Brennpunkt 8:

Bereich der Bebauung gegenüber AS Elten mit den Hausnummern Beeker Str. 201 bis 219

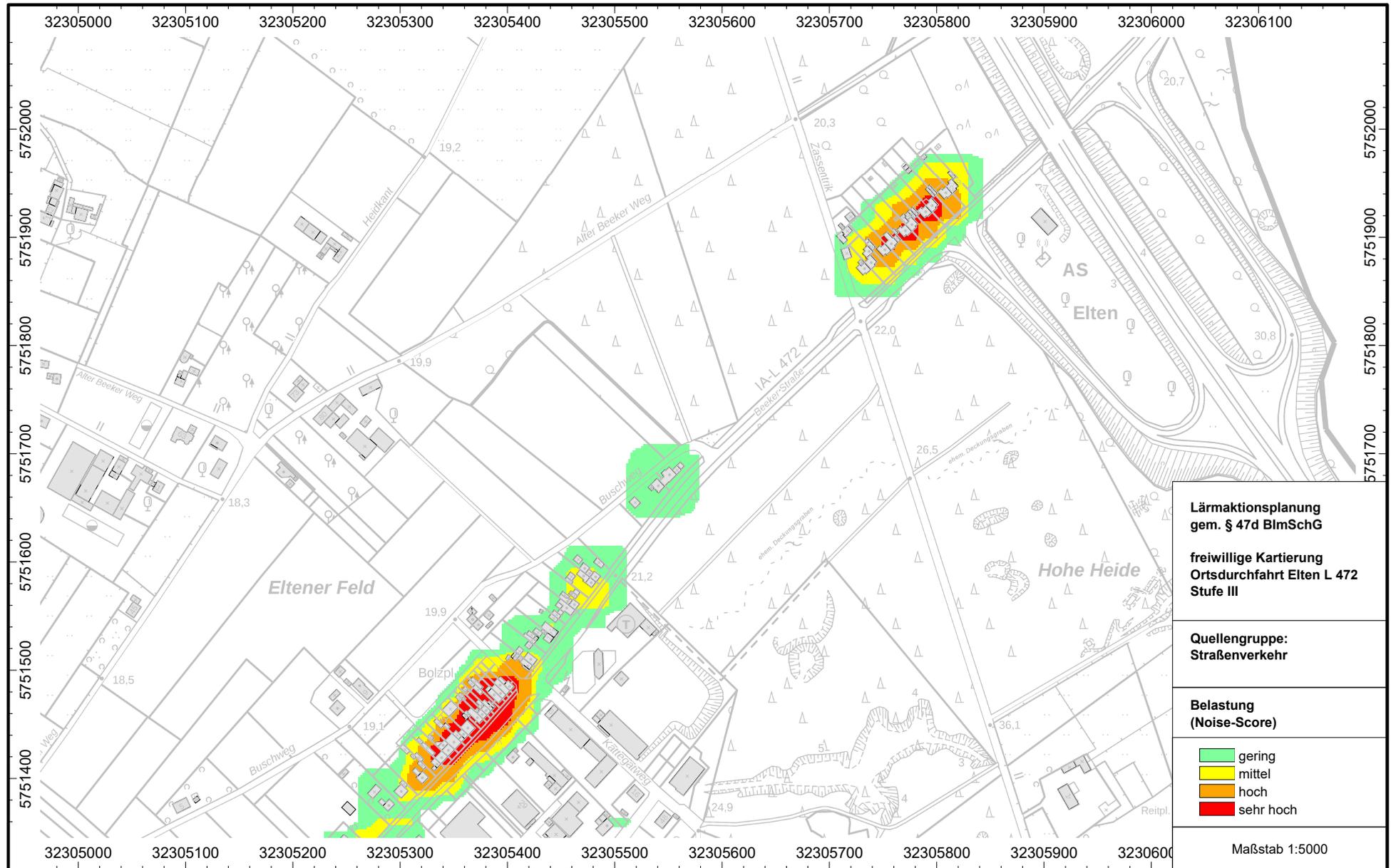


Abb. 5.6.1 Betroffenheitsindex Noise-Score im Bereich Beeker Str. (Brennpunkte 7 und 8)



5.7 Belastungen durch Schienenverkehr

Die Kartierung und die Aufstellung der Lärmaktionspläne für bundeseigene Bahnstrecken nach dem AEG obliegt inzwischen dem Eisenbahnbundesamt EBA. Die Kartierungsergebnisse und Lärmaktionspläne wurden vom EBA unter der Adresse <http://www.eba.bund.de/lap> veröffentlicht. Weitere Untersuchungen erfolgen daher hier nicht.

6 Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen in der 3. Stufe

6.1 Maßnahmen Brennpunkt 6 - L 472 (Schmidtstr.) zw. B 8 und Neustadt

Aufgrund der engen Bebauung sind aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) nicht zu realisieren. Aus diesem Grund werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Beibehaltung des Lkw-Durchfahrverbots
- Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Wie bereits im Abschnitt 4.2.3 gezeigt wurde, wäre bei einer Steigerung des Lkw-Anteils von derzeit 0,5% im Zeitraum „day“ auf 3% mit einem Anstieg des Pegels um ca. 2 dB(A) in diesem Zeitraum zu rechnen. bei einer Steigerung auf 5% betrüge die Zunahme ca. 3 dB(A) im Zeitraum „day“, was einer Verdoppelung des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens entspräche.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit gleichzeitigen Lkw-Durchfahrverbot würde eine Pegelminderung um ca. 2 dB(A) gegenüber der gegenwärtigen Situation bewirken. Positiv in diesen Zusammenhang ist auch die erhöhte Sicherheit.

6.2 Maßnahmen Brennpunkt 7 - L 472 (Beeker Str.) südlich Buschweg (Kattegatt)

Im Bereich des Brennpunkts 7 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h. Bei einer Herabsetzung auf 50 km/h vermindert sich der Lärmindex L_{DEN} um ca. 2,5 dB(A), was einer Verminderung des Verkehrsaufkommens um ca. 44% entspricht.

Gleichzeitig sollte das Lkw-Durchfahrverbot auf der Schmidtstr. beibehalten werden, so dass keine weiteren Schwerlastverkehre die Situation verschlechtern.

6.3 Maßnahmen Brennpunkt 8 - L 472 (Beeker Str.) Bereich AS Elten

Die Splittersiedlung im Bereich der AS Elten wird sowohl durch die in Hochlage verlaufende Autobahn A3 als auch die Beeker Str. einschließlich der Anschlussstelle Elten mit Verkehrs-



lärm belastet. Insofern wirken die Geräuschimmissionen von drei Seiten auf die Wohnhäuser ein. Dieser Sachverhalt ist den Abb. 5.1.7 und Abb. 5.1.8 deutlich zu entnehmen.

Eine Lärmschutzwand entlang der Beeker Str. würde zwar die Immissionsanteile dieser Str. und die der Anschlussstelle mindern, nicht jedoch die Anteile der in Hochlage verlaufenden Autobahn. Aus diesen Gründen bleibt letztlich nur der passive Schallschutz an den Gebäuden als sinnvolle Maßnahme zum Lärmschutz.

Ggf. könnten Anträge auf Förderung gemäß den Regelungen zur Lärmsanierung an bestehenden Straßen gestellt werden, falls die vorhandenen Fenster keinen ausreichenden Schallschutz bewirken. Hierzu sind jedoch weitergehende Berechnungen gemäß der nationalen Richtlinie RLS 90 [11] erforderlich, da die Berechnungsverfahren zur Lärmaktionsplanung hiervon abweichen. Die genauen Anspruchsvoraussetzungen sind unter <http://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/laermschutz.html> (Internetpräsenz des Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen) einzusehen.

7 Zusammenfassung

Gemäß § 47d BImSchG sollen durch Gemeinden oder zuständige Behörden Aktionspläne der zweiten Stufe zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen dahingehend überprüft werden, ob sich z. B. durch Veränderungen der Verkehrsmengen, Straßenneubauten oder -änderungen, Entstehung neuer Wohngebiete u.ä. neue Rahmenbedingungen ergeben haben, die eine Überarbeitung der Lärmaktionspläne erforderlich machen. Hierzu wurden die Ergebnisse der vom LANUV durchgeführten Kartierung zur Stufe III mit den Ergebnissen aus der zweiten Stufe verglichen.

Bisher wurden die im Bericht zur Stufe II der LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Geräuschminderung durch Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht umgesetzt, da seitens STRASSEN.NRW mit Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV [12] abgelehnt. Auch bestehe keine Möglichkeit, den lärmgeminderten Straßenbelag LOA 5D könne nicht als aktive Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge einzusetzen, da die Lärmschutzwirkung dieses Belages in den RLS 90 nicht festgelegt sei. Generell wird auf die Möglichkeit der Lärmsanierung hingewiesen. Allerdings seien hierzu weitere Berechnungen nach der nationalen Richtlinie RLS 90 erforderlich.

Gegenüber der Stufe II wurden Teile der Ortdurchfahrt Elten (Schmidtstr., Beeker Str.) und die Bebauung im entlang der Beeker Str. als weitere Brennpunkte mit aufgenommen.

Durch die Errichtung der Lärmschutzwand im Bereich des Zeisigweges wird sich die Situation dort deutlich verbessern. Eine weitere Verbesserung ist durch die Entlastung aufgrund der neuen Anschlussstelle Emmerich-Ost auf der B 220 zu erwarten. Auch in den nördlichen bewohnten Stadtteilen ist von einer Entlastung auszugehen, da die zukünftigen Verkehre auf der L 90 und der K 16 weitgehend durch unbewohnte, nur gering bewohnte Gebiete oder gewerblich genutzte Gebiete fließen werden. Allerdings konnten diese Entlastungen noch nicht quantifiziert werden, da aktuelle Verkehrszahlen, die diese Situation berücksichtigen, noch nicht vorliegen.

Gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Aus diesem Grund sollte seitens der Stadt die Verkehrsentwicklung auf den freiwillig kartierten Straßen beobachtet werden. Wenn sich Anhaltspunkte für eine deutliche Veränderung im Sinne einer bedeutsamen Entwicklung für die Lärmsituation ergeben, kann eine Überprüfung der akustischen Auswirkungen sinnvoll sein. In diesem Zusammenhang sollten die Veränderungen durch den zukünftig nicht mehr vorhandenen Bahnübergang an der 's Heerenberger Str. geprüft werden.

Für die LAP ist auf jeden Fall die Aufbereitung der Zählzeiten nach der Richtlinie VBUS erforderlich, wobei eine Mittelung über alle Tage eines Jahres zugrunde zu legen ist.

Relevante akustische Auswirkungen setzen eine deutliche Veränderung der Verkehrszahlen voraus. Bei gleicher Zusammensetzung von Pkw- und Lkw-Anteilen und ansonsten gleichen Rahmenbedingungen wie zulässiger Höchstgeschwindigkeit, Straßenbelag etc. bewirkt eine Zunahme um 10% eine Pegelerhöhung des für die Lärmberechnungen maßgebenden Emissionspegels um 0,4 dB(A), 25% Zunahme erhöhen den Emissionspegel der Straße um ca. 1 dB(A).

Aufgrund lediglich marginaler Veränderungen der Verkehrsmengen im Bereich der beiden bereits im LAP II identifizierten Lärmbrennpunkte an der B 8 ergibt sich dort kein geänderter Handlungsbedarf.

Es wird empfohlen, das Lkw-Durchfahrverbot auf der L 472 (Schmidtstr.) beizubehalten, da die derzeit schon recht hohe Lärmbelastung durch zusätzliche Schwerverkehre weiter zunehmen würde.

Köln, den 07.05.2020

ACCON Köln GmbH



Dipl.-Ing. Gregor Schmitz-Herkenrath

accon
ENVIRONMENTAL CONSULTANTS
ACCON Köln GmbH
Rolshover Str. 45 Tel.: 0221 / 801917-0
51105 Köln www.accon.de



Anhang

A 1 Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentliche Auslegung hat vom 13.02.2020 bis zum 18.03.2020 stattgefunden. Es konnten mündliche, schriftliche sowie Stellungnahmen per Email abgegeben werden.

Sowohl seitens der Bevölkerung als auch der Träger öffentlicher Belange wurden keine Anregungen vorgebracht.

Anlage 1.1 Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einsichtnahme des Entwurfs

Öffentliche Bekanntmachung der Stadt Emmerich am Rhein

**Lärmaktionsplan (Stufe III) für das Gebiet der Stadt Emmerich am Rhein
gemäß der EU – Umgebungslärmrichtlinie;**

hier: Offenlage des Entwurfs zum Lärmaktionsplan der Stufe III

Auslegungsbeschluss

Der Ausschuss für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Emmerich am Rhein hat in seiner Sitzung am **28.01.2020** zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (Stufe III) auf der Grundlage der Beschlussvorlage 05-16 2139/2019 gemäß § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) folgenden Beschluss gefasst:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen des Büros ACCON zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Offenlegung der Unterlagen und der Beteiligung der Behörden und Träger sonstiger, öffentlicher Belange.

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung:

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungsrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Hier wurden Regelungen getroffen, Lärmaktionspläne für bestimmte Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen aufzustellen. Der Lärmaktionsplan soll die besonders von Verkehrslärm betroffenen Straßenabschnitte kennzeichnen, die Anzahl der betroffenen Personen ermitteln und Maßnahmen entwickeln und vorschlagen, die zur Lärmreduzierung beitragen.

Für den Bereich der Stadt Emmerich am Rhein sind bisher im Jahre 2010 die Lärmaktionsplanung (LAP) I sowie in 2014 deren Fortschreibung, die LAP II veröffentlicht worden. Die nun erstellten Lärmaktionspläne der Stufe III überprüfen die Veränderungen und Ergebnisse im Vergleich zu den in Stufe II erstellten Lärmaktionspläne. Dies erfolgte im Hinblick auf ihre aktuelle Gültigkeit und bezog neuere verkehrliche Entwicklungen und ihre Bedeutung für eine sich stetig wandelnde Lärmsituation mit ein.

Öffentliche Auslegung

Die Berechnungsergebnisse, die Betroffenheitsanalyse sowie die Maßnahmen-vorschläge werden in der Zeit

vom 13. Februar 2020 bis 18. März 2020 einschließlich

im 2. Obergeschoss, Zimmer 206 des Rathauses der Stadt Emmerich am Rhein, Geistmarkt 1, Fachbereich 5, - Stadtentwicklung -, während der folgenden Dienststunden zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt:

Montag bis Freitag	8.30 bis 12.15 Uhr.
Montag bis Mittwoch	14.00 bis 15.30 Uhr.
Donnerstag	14.00 bis 18.00 Uhr.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadtverwaltung am 20.02.2020 (Altweiber) nachmittags und am 24.02.2020 (Rosenmontag) ganztägig geschlossen ist.

Die Auslegungsunterlagen können während der Auslegungsfrist auch auf der Homepage der Stadt Emmerich am Rhein (www.emmerich.de>>Stadt&Rathaus>>Aktuelles>>Öffentlichkeitsbeteiligungen) eingesehen werden.

Hinweise

a) Abgabe von Stellungnahmen

Während der Auslegung können Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (Stufe III) in folgender Form abgegeben werden:

- schriftlich bei der Stadt Emmerich, Geistmarkt 1, 46446 Emmerich am Rhein
- mündlich zur Niederschrift bei der Auslegungsstelle
- E-Mail unter der Adresse bauleitplanung@stadt-emmerich.de.

Nicht fristgemäß abgegebene Stellungnahmen können bei der Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan (Stufe III) unberücksichtigt bleiben.

b) Datenschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass persönliche Daten gemäß den gesetzlichen Vorgaben insbesondere denen des Telemediengesetzes (TMG) und der seit dem 25.05.2018 unmittelbar geltenden EU-Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) in Verbindung mit dem Datenschutzgesetz NRW (DSG NRW), verarbeitet werden.

Die Namen der Personen, die Stellungnahmen zur Planung abgeben, werden in den Beschlussvorlagen für die öffentlichen Sitzungen des Rates und der Ausschüsse aufgeführt, soweit dies von den betroffenen Personen nicht ausdrücklich verweigert wurde.

Erklärung gemäß § 2 Abs. 3 Bekanntmachungsverordnung

Ich bestätige hiermit, dass der Wortlaut des Auslegungsbeschlusses mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 28.01.2020 übereinstimmt und dass nach § 2 Abs. 1 und 2 der Bekanntmachungsverordnung NRW verfahren worden ist, und ordne diese Bekanntmachung an.

Emmerich am Rhein, 03.02.2020
Der Bürgermeister



Peter Hinze

Bekanntmachungsanordnung

Der vorstehende Auslegungsbeschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 28.01.2020 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Emmerich am Rhein, 03.02.2020
Der Bürgermeister



Peter Hinze