



*Eigene Aufnahmen*

# Verkehrskonzept für die Wallfahrtsstadt Kevelaer

Maßnahmensteckbriefe

Stand: 17.05.2023

WALLFAHRTSSTADT  
**KEVELAER**

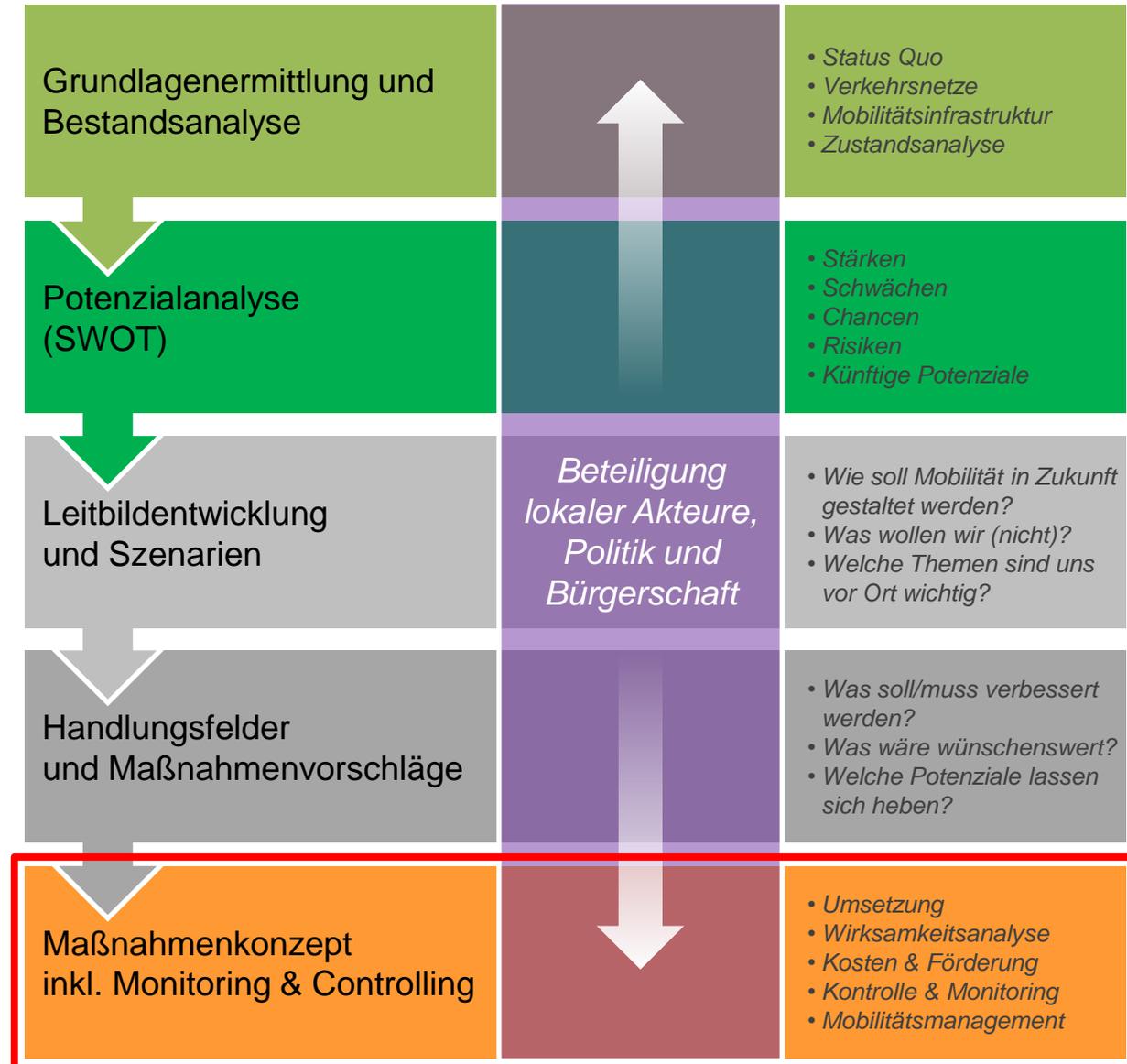


büro stadVerkehr



## Vorgehensweise beim Verkehrskonzept

- Insgesamt können ungefähr fünf Arbeitsschritte unterschieden werden:
  - Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse
  - Potenzialanalyse
  - Leitbildentwicklung und Szenarien
  - Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
  - Maßnahmenkonzept (inkl. Monitoring & Controlling)
- Die Aufstellung des Verkehrskonzeptes ist ein kommunikativer Prozess, bei dem die Akteure vor Ort kontinuierlich in das Projekt mit eingebunden werden. Unter Einbeziehung der Kommunalpolitik, der Kommunalverwaltung sowie der Bürgerschaft wird das Konzept erstellt.



## Übersicht über die Maßnahmenfelder

- Insgesamt wurden acht Maßnahmenfelder definiert, denen die Steckbriefe der einzelnen Maßnahmen zugeordnet sind

Maßnahmen im ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)

Maßnahmen im MIV (motorisierter Individualverkehr)

Maßnahmen für Multi-/Intermodalität

Maßnahmen im LKW-/Lieferverkehr

Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahmen im Besucherverkehr

Maßnahmen im Fußgängerverkehr

Sonstige Maßnahmen unterschiedlicher Themenfelder

# Maßnahmenliste: abgeleitet aus der Potentialanalyse und den Beteiligungen

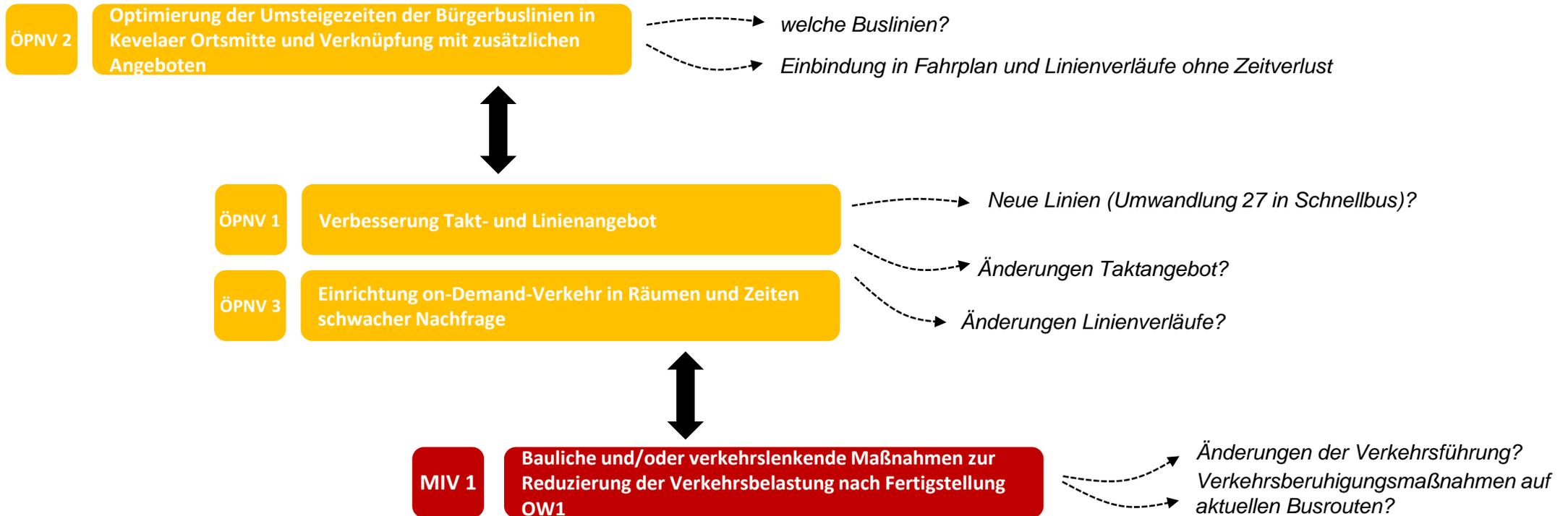
Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmenkonzept
1	Verbesserung Takt- und Linienangebot	ÖPNV	ÖPNV 1
2	Optimierung der Umsteigezeiten der Bürgerbuslinien in Kevelaer Ortsmitte und Angebotsverknüpfung	ÖPNV	ÖPNV 2
3	Einrichtung on-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage	ÖPNV	ÖPNV 3
4	Barrierefreier Haltestellenausbau	ÖPNV	ÖPNV 4
5	Anpassung der Bushaltestelle Grundschule in Twisteden	ÖPNV	ÖPNV 5
6	Mobilstation Bahnhof	Multi-/ Intermodalität	MULT 1
7	Bauliche Maßnahmen/ Modernisierung Bahnhofsbereich	Multi-/ Intermodalität	MULT 2
8	Radabstellanlagen an zentralen Bushaltestellen	Multi-/ Intermodalität	MULT 3
9	Ausweitung Carsharing-Angebot	Multi-/ Intermodalität	MULT 4
10	Ausgestaltung von E-Tretrollern und E-Scooter-Angeboten	Multi-/ Intermodalität	MULT 5
11	Aufbau eines Fahrradverleihsystems	Multi-/ Intermodalität	MULT 6
12	Erstellung Nahmobilitätskonzept	Rad-/ Fußverkehr	RAD 1
13	Verbesserung der Radwegzustände	Radverkehr	RAD 2
14	Grundlegende Überprüfung des Radwegenetzes auf Lücken	Radverkehr	RAD 3
15	Grundlegende Überprüfung der Markierung und Beschilderung des Radwegenetzes	Radverkehr	RAD 4
16	Schaffung sicherer Quermöglichkeiten und Überleitungen	Radverkehr	RAD 5
17	Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlschutzte Fahrradabstellmöglichkeiten	Radverkehr	RAD 6
18	Konfliktentschärfung Radverkehr und Parken	Radverkehr	RAD 7
19	Verbesserung der Sichtverhältnisse für den Radverkehr	Radverkehr	RAD 8
20	Anpassung von Ausbau- und Qualitätsstandards für E-Bikes/ Pedelecs	Radverkehr	RAD 9
21	Temporäre Aufstellung mobiler Radabstellanlagen	Radverkehr	RAD 10
22	Einrichtung von Fahrradstraßen	Radverkehr	RAD 11
23	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit)	Radverkehr	RAD 12
24	Aufnahme in die AGFS NRW	Radverkehr	RAD 13

Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmenkonzept
25	Ausweitung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen	Fußverkehr	FUSS 1
26	Fortführung der Optimierung der Beleuchtung	Fußverkehr	FUSS 2
27	Optimierung von Sichtverhältnissen an Straßenkreuzungen/ -einmündungen	Fußverkehr	FUSS 3
28	Sichere und barrierearme Gestaltung von Fußwegen	Fußverkehr	FUSS 4
29	Sichere Quermöglichkeiten und Überleitungen	Fußverkehr	FUSS 5
30	Aufkommens- / witterungsabhängige Schaltung bei Lichtsignalanlagen	Fußverkehr	FUSS 6
31	Fortführung der Optimierung des Fußwegeleitsystems	Fußverkehr	FUSS 7
32	Bauliche und/ oder verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung nach Fertigstellung OW1	MIV	MIV 1
33	Überprüfung/ Anpassung der Einbahnstraßenregelungen im Kernort	MIV	MIV 2
34	Verkehrssystem zur Verringerung der Individual- und Parksuchverkehre im Kernort	MIV	MIV 3
35	Ausweisung von verkehrsberuhigten und geschwindigkeitsreduzierten Bereichen aufgrund hoher Verkehrsbelastung	MIV	MIV 4
36	Ausweisung flächendeckend Tempo 30 im Kernort	MIV	MIV 5
37	Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung	MIV	MIV 6
38	Neuplanung Rheinstraße	MIV	MIV 7
39	Evaluation der erfolgten Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung	MIV	MIV 8
40	Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation	LKW-/Lieferverkehr	LKW 1
41	Sperrung für LKW-Verkehr >7,5 t auf einzelnen Straßen	LKW-/Lieferverkehr	LKW 2
42	Prüfauftrag zur Errichtung von Lkw-Lieferzonen	LKW-/Lieferverkehr	LKW 3
43	Untersuchung zur Erfassung der Besucher- und Pilgerverkehre	Besucherverkehr	BV 1
44	Schaffung eines alternativen Halts für Reisebusse	Besucherverkehr	BV 2
45	Lenkung des Reisebusverkehrs	Besucherverkehr	BV 3
46	Ladeinfrastrukturkonzept für E-Mobilität	E-Mobilität	SONST 1
47	Schulisches Mobilitätsmanagement	Öffentlichkeitsarbeit	SONST 2
48	Training der Straßenverkehrsregeln und der Verkehrsteilnahme	Öffentlichkeitsarbeit	SONST 3
49	Verstärkte Kontrolle von Falschparkern	Öffentlichkeitsarbeit	SONST 4
50	Baustellenmanagement	Öffentlichkeitsarbeit	SONST 5
51	Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit (nach 2030)	Öffentlichkeitsarbeit	SONST 6

## Maßnahmenbündelung

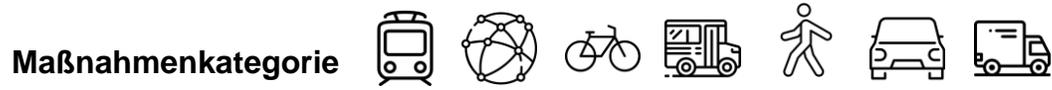
- Manche Maßnahmen greifen ineinander und müssen aufeinander abgestimmt werden
- Festlegungen bei einer konkreten Maßnahme haben Konsequenzen für andere Maßnahmen

### Beispiel:



## Maßnahmensteckbriefe

## Maßnahmensteckbriefe: Bewertungskriterien



### Beschreibung

- textliche Beschreibung der Maßnahmen

### Ziel

- Darstellung der wichtigsten Ziele

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Benennung der Träger/Akteure und Beteiligten („Federführung“, wenn möglich)

### Umsetzungsschritte

- Benennung der nächsten Umsetzungsschritte, um die Maßnahme voranzubringen

### Wirkung

- Benennung der Wirkung der Maßnahmen

### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Benennung von Maßnahmen, die zusammengehören, zusammen umgesetzt werden sollten oder sich gegenseitig unterstützen
- Ist eine Verknüpfung von Maßnahmen zwingend erforderlich zu deren Wirkungsentfaltung ist dies zusätzlich markiert (  )

### Aktueller Sachstand

- Beschreibung des Bearbeitungs-/ Umsetzungsstands

Der Umsetzungszeitraum und die Kostenschätzung werden grob geschätzt.  
Falls dies nicht möglich ist, werden nur die rechtsstehenden Kategorien angewandt.

### Umsetzungszeitraum

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                       |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="radio"/>            | beständige und fortlaufende Umsetzung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | kurzfristige Umsetzung (bis 2025)     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittelfristige Umsetzung (2025-2030)  |
| <input checked="" type="radio"/> | langfristige Umsetzung (ab 2030)      |

### Kosteneinschätzung

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |   |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---|
| <input type="radio"/>            | keine oder kaum Kosten zu erwarten<br>(unter 10 Tsd. €) |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Kosten zu erwarten<br>(bis 50 Tsd. €)           |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Kosten zu erwarten<br>(bis 100 Tsd. €)         |
| <input checked="" type="radio"/> | hohe Kosten zu erwarten<br>(über 100 Tsd. €)            |

### Wirkung Modal-Split-Ziel

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                              |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/>            | keine (messbare) Wirkung     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Verlagerungswirkung  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Verlagerungswirkung |
| <input checked="" type="radio"/> | hohe Verlagerungswirkung     |

## Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 1

## Verbesserung Takt- und Linienangebot

Das Takt- und Linienangebot auf den Buslinien 53 (NIAG) und 73 (NIAG) wird an Werk- bzw. an Wochenend- und Feiertagen verbessert. Zudem ist die Linie 27 (NIAG) im Zuge der ÖPNV-Kreisoffensive zur Schnellbuslinie bzw. XBus-Linie hochgestuft worden. Schnellbusse kommen i.d.R. auf Relationen ohne Anschluss an den schienengebundenen ÖPNV zum Einsatz und zeichnen sich durch direkte, umsteigefreie Verbindungen zwischen Nachbarstädten sowie einem guten, transparenten Taktangebot aus.

### Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebot:

- Linie 53: Ausweitung des Fahrtenangebotes auf Samstag, Sonntag und Feiertag im 120-Minuten-Takt (bisher kein Angebot)
- Linie 73: Taktverdichtung werktags 30-Minuten-Takt (bisher 60-Minuten-Takt)
- Linie 27: Hochstufung zur Schnellbuslinie bzw. XBus-Linie (bisher 3-Fahrtenpaare am Samstag)



Aktuelle Linienverläufe auf Kevelaer Stadtgebiet

ÖPNV 1

## Verbesserung Takt- und Linienangebot

### Beschreibung

- Zur Erhöhung der Kundenzahl im ÖPNV werden das Fahrtenangebot und Taktverdichtungen geprüft

### Ziel

- Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Buslinien durch eine durchgehende, einprägsame und auf die Anschlüsse abgestimmte Taktung
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kreis Kleve (federführend), Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Anpassungen des Takt und Linienangebotes im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreis Kleve

### Aktueller Sachstand

- Die Linie 27 ist in Vorbereitung
- eine weitere Linie, von Nijmegen kommend, wird zum Jahreswechsel 23/24 starten (ÖPNV-Offensive Kreis Kleve)

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendler- sowie im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang der Angebotsausweitungen)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



### Fördermöglichkeiten



ÖPNV 2

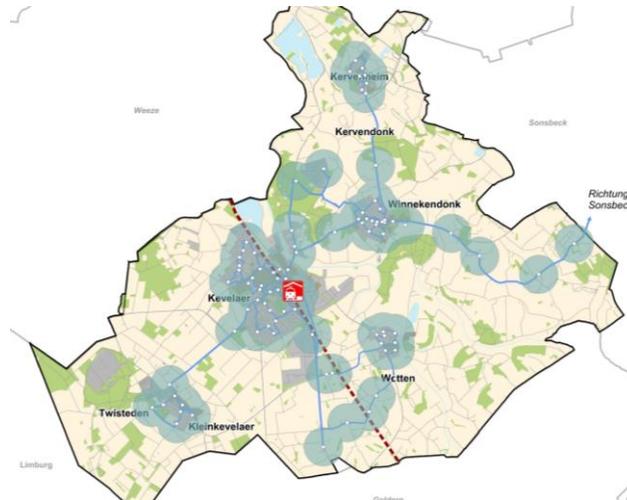
## Optimierung von Umsteigezeiten der Bürgerbuslinien und Angebotsverknüpfung

In Kevelaer gibt es insgesamt vier Bürgerbuslinien, die die Ortschaften Kervenheim, Winnekendonk, Wetten und Twisteden mit der Innenstadt Kevelaer-Zentrum verbinden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit über Winnekendonk nach Sonsbeck zu fahren.

Ein Wunsch aus der INKA-Beteiligung war es, die vier Bürgerbuslinien an einem Haltepunkt in Kevelaer-Zentrum besser hinsichtlich der Umsteigezeiten zu verknüpfen. Ideal ist dies an der Haltestelle Kevelaer Bahnhof, da hier auch die gewünschte Verknüpfung mit anderem Mobilitätsangeboten bereits vorhanden, bzw. dieses Angebot ausgebaut werden soll.

### Prüfpunkt:

- Prüfung und Optimierung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an der Haltestelle Kevelaer Bahnhof



Verlauf Bürgerbuslinien und Haltestelleneinzugsbereiche

ÖPNV 2

## Optimierung von Umsteigezeiten der Bürgerbuslinien und Angebotsverknüpfung

### Beschreibung

- Die Umsteigemöglichkeiten der einzelnen Bürgerbuslinien an der Haltestelle Kevelaer Bahnhof werden überprüft und optimiert

### Ziel

- Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Bürgerbuslinien durch eine auf die Anschlüsse zu anderen Bürgerbuslinien und Mobilitätsangeboten abgestimmte Taktung
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Bürgerbusvereine, Wallfahrtsstadt Kevelaer, Stadtwerke Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an Kevelaer Bahnhof
- Anpassungen der Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie ggf. des Taktes

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang der Angebotsoptimierung)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

ÖPNV 3    MULT 1

### Fördermöglichkeiten

-

ÖPNV 3

## Einrichtung on-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage

Durch das Angebot der Bürgerbusse besteht in Kevelaer bereits eine vernünftige Netzabdeckung im ÖPNV, allerdings nicht zu Randzeiten oder an Wochenende und Feiertagen. Auch in einigen Siedlungsrandbereichen ist keine Netzabdeckung gegeben.

Hierfür ist die Optimierung des bestehenden Angebotes der Bürgerbuslinien durch die Einführung eines On-Demand-Angebotes (z.B. Taxibuslinien) als Ergänzung vorgesehen. Letzteres zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung („Fahrt bis vor die Haustür“)
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt (On-Demand)
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz (barrierefrei)
- Künftiger Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge denkbar
- Digitale Buchungsmöglichkeit (App)
- Integration in den VRR-Tarif  
(angelehnt an ÖPNV- und Taxitarif)

Die Kosten entstehen vornehmlich durch den Betrieb und nicht durch die Anschaffung der Fahrzeuge.

ÖPNV 3

## Einrichtung on-Demand-Verkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage

### Beschreibung

- Verbesserung der Anbindung in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage

### Ziel

- Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes in der Gesamtstadt, auch in der Neben- und Schwachverkehrszeit (NVZ und SVZ)
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer (federführend), Kreis Kleve, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Festlegung des Einsatzgebietes (z.B. 1. Kernstadt, 2. Gesamtstadt)
- Ausschreibung der Leistung, Kooperation mit Taxiunternehmen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendler- sowie im Binnenverkehr

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



### Fördermöglichkeiten

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

ÖPNV 4

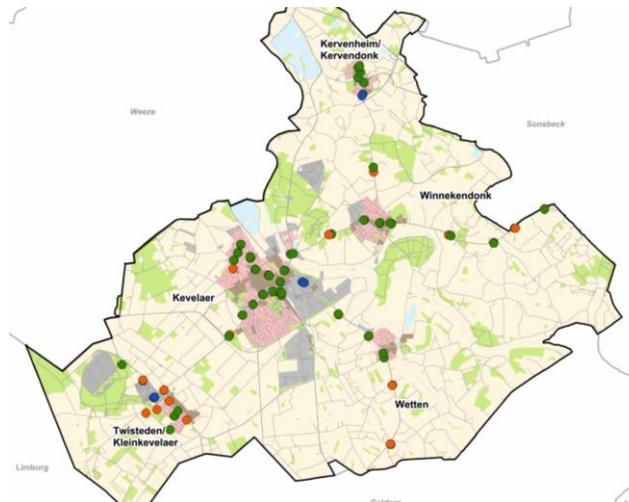
## Barrierefreier Haltestellenausbau

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein strategisch wichtiges Vorhaben, welches zu einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrspolitik beiträgt. Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2026 (zuvor 01.01.2022 gem. § 8 Absatz 3 Satz PBefG) zu erreichen.

Derzeit sind 30 Haltestellen in Kevelaer barrierefrei und weitere 10 einseitig barrierefrei ausgebaut. Insgesamt 8 Haltestellen weisen keine Barrierefreiheit auf.

### Arbeitsschritte:

- Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen für den barrierefreien Umbau der 8 verbliebenen Haltestellen.



Bereits barrierefrei  
ausgebaute und noch nicht  
ausgebaute Haltestellen

ÖPNV 4

## Barrierefreier Haltestellenausbau

### Beschreibung

- Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2026 zu erreichen. Hierzu dient auch der barrierefreie Haltestellenausbau.

### Ziel

- Erhöhung der Attraktivität und der Nutzung des ÖPNV-Angebotes
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kreis Kleve (federführend), Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Priorisierung der umzubauenden Haltestellen
- Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen
- Planungs- und Bauphase

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendler- sowie im Binnenverkehr

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

### Fördermöglichkeiten

Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW

ÖPNV 5

## Anpassung der Bushaltestelle Grundschule in Twisteden

Die Linie 73 verkehrt an Schultagen zu Schulbeginn und -ende an der Haltestelle Twisteden Kirche. Im Zuge der INKA-Beteiligung wurde der Konflikt mit dem ruhenden Verkehr bemängelt, der zu Sicherheitsproblemen im Umfeld der Haltestelle führt. Daher wird eine Anpassung des Umfeldes der Haltestelle vorgeschlagen, um die Situation zu entschärfen.

### Prüfpunkte für die Anpassung der Haltestelle /des Umfeldes:

- Aufnahme der Situation zu An- und Abfahrtszeiten der Buslinie
- Prüfung der Ausweisung von Bereichen mit Halte- und Parkverboten
- Prüfung der Notwendigkeit der Ergänzung von baulichen Maßnahmen

ÖPNV 5

## Anpassung der Bushaltestelle Grundschule in Twisteden

### Beschreibung

- Anpassung der Haltestelle /des Haltestellenumfeldes Twisteden Kirche

### Ziel

- Entschärfung des Konflikts mit dem ruhenden Verkehr

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kreis Kleve (KKB) (federführend)

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Situation
- Verkehrsrechtliche Anordnung
- ggf. Umsetzung von baulichen Maßnahmen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste des ÖPNV

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

### Fördermöglichkeiten

-

## Maßnahmensteckbriefe Multi- und Intermodalität

MULT 1

## Mobilstation am Bahnhof

Unter Mobilstationen nach VRR Standard werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel kombiniert werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzepts für die Errichtung von Mobilstationen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR wurden bereits Standorte für (potenzielle) Mobilstationen im Verbundraum identifiziert und genauer untersucht. Für Kevelaer stellt der Bahnhof den zentralen Umsteigepunkt dar, welcher zu einer Mobilstation entwickelt wurde. Der Bahnhof verfügt bereits über folgende bedeutsame Ausstattungsmerkmale:

- RE 10 und Buslinien 27, 53, 73 sowie Bürgerbusse
- B+R- (ca. 420 STP) und P+R-Anlage (ca. 122 STP)
- Fahrradboxen (46 St.)
- Radstation
- Carsharing und E-Ladesäule
- Taxistände

### Fördermöglichkeiten

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

MULT 1

## Mobilstation am Bahnhof

### Beschreibung

- Mobilstation am Bahnhof

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Ausstattung mit DFI und Stele

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer

### Umsetzungsschritte/Optionen

- Ausschreibung, Planung und Errichtung der Ausstattungsmerkmale

### Aktueller Sachstand

- Errichtung neuer Fahrradboxen in Planung
- Erweiterung B+R-Anlage in Planung
- Umgebungsplan als Teil der umgesetzten neuen Fußwegweisung

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Kostenschätzung

Insgesamt: **ca. 40.000 €**

- DFI (mehrere Standorte): 30.000 €
- Stele und Wegweisung: 10.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULT 2    ÖPNV 2

MULT 3

### Fördermöglichkeiten

Siehe links

MULT 2

## Bauliche Maßnahmen/ Modernisierung Bahnhofsareal

Das nördliche Bahnhofsareal soll städtebaulich aufgewertet und modernisiert werden. Die bestehenden Bushaltestellen werden modernisiert und mit Fahrradbügelrn ausgestattet. Somit wird der Bahnhof weiter gestärkt und zu einer vollumfänglichen Mobilitätsdrehscheibe entwickelt, durch Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel Pkw, Regional- und Bürgerbusse sowie Fahrrad sowie Verleihangebote.

### Fördermöglichkeiten

- Investitionsförderung der Zweckverbände
- Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Föri-MM)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtl.)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Förderaufruf „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM)

MULT 2

## Bauliche Maßnahmen/ Modernisierung Bahnhofsareal

### Beschreibung

- Aufwertung des Bahnhofsareal

### Ziel

- Steigerung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kreis Kleve

### Umsetzungsschritte/Optionen

- Ausschreibung, Planung und Errichtung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Kostenschätzung

Insgesamt: **ca. 70.000 €**

- Baukosten (Modernisierung und Fahrradbügel): ca. 60.000 €
- Planungskosten: ca. 10.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

Siehe links

MULT 3

## Radabstellanlagen an zentralen Bushaltestellen

An zentralen Bushaltestellen, an denen bedeutsame Stadt- und Regionalbuslinien verkehren, werden nach Möglichkeit abschließbare und überdachte Radabstellanlagen errichtet, um die Verknüpfung von Rad und Bus zu insbesondere auf größeren Distanzen zu fördern. Folgende Haltestellen werden mit mind. zwei Fahrradbügeln ausgestattet:

- Altes Rathaus
- Twistedener Straße
- Dom Samen
- Hoogeweg
- Schravelen
- Winnekendonk Denkmal
- Kervenheim Markt
- Wetten Schule
- Irrland

### Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderrichtlinie §12/ 13 ÖPNVG für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Billigkeitsrichtlinie für kommunale Klimaschutzinvestitionen

MULT 3

## Radabstellanlage an zentralen Bushaltestellen

### Beschreibung

- Errichtung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen

### Ziel

- Vernetzung Rad und Bus
- Förderung Rad als Zu- und Abbringer zum ÖPNV

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kreis Kleve (federführend)

### Umsetzungsschritte/Optionen

- Ausschreibung, Planung und Errichtung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau

### Umsetzungszeitraum



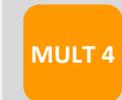
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

Siehe links

MULT 4

## Ausweitung Carsharing-Angebot

Carsharing-Angebote im Stadtgebiet ermöglichen es insbesondere Personen, die nur gelegentlich einen Pkw benötigen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten, bzw. einen eigenen Pkw abzuschaffen. Dies verringert zum einen die privaten und öffentlich benötigten Parkflächen, und führt zum anderen dazu, dass sich die Anzahl der Pkw-Fahrten insgesamt verringert, und vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden.

Daher ist auch in der Wallfahrtsstadt Kevelaer das Angebot der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen sinnvoll weiter auszubauen. Dies auch insbesondere in den einzelnen Ortschaften (dezentrales Carsharing).

In Kevelaer steht derzeit ein Carsharing-Fahrzeug auf dem Parkplatz am Bahnhof zur Verfügung. Der Standort direkt vor dem Bahnhof gibt auch die Möglichkeit, die Nutzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu kombinieren.

Vor einer möglichen Ausweitung des Carsharing-Angebotes sollte zur genauen Abschätzung des Bedarfes eine informelle Markterkundung bei örtlichen Betrieben und Bürgervereinen/-initiativen durchgeführt werden, inwiefern diese Gruppen als Pioniernutzer in Frage kommen.

Unterstützend kann auch geprüft werden, ob ein Carsharing-Anbieter in das betriebliche Mobilitätsmanagement der Verwaltung integriert und z. B. für die Abwicklung von Dienstfahrten genutzt werden kann.

Kurzfristig entstehen dabei evtl. Kosten zur Gewinnung von Carsharing-Anbietern, langfristig entstehen der Stadt keine Kosten.

MULT 4

## Ausweitung Carsharing-Angebot

### Beschreibung

- Einrichtung und Unterhaltung weiterer Carsharing-Angebote

### Ziel

- Verringerung des Motorisierungsgrad der Einwohner Kevelaers
- Verringerung der Pkw-Fahrten in Kevelaer
- Verlagerung der Nutzung des MIV auf den Umweltverbund

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer (federführend), private Anbieter

### Umsetzungsschritte

- Ausbau des Angebotes an Carsharing-fahrzeugen und Standorten durch private Anbieter
- Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing

### Aktueller Sachstand

- Ein Carsharing-Fahrzeug vorhanden

### Wirkung

- Beitrag zum Verzicht auf Pkw-Besitz
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MULT 1

ÖPNV 2

MULT 3

### Fördermöglichkeiten

-

MULT 5

## Ausgestaltung von E-Tretrollern und E-Scooter-Angeboten (bei Anfrage eines privaten Anbieters)

Es kann davon ausgegangen werden, dass in Zukunft verschiedene Anbieter von E-Tretrollern und E-Scooter-Verleihsystemen Interesse daran haben werden, in Kevelaer ein Angebot zu schaffen oder ihr bestehendes Angebot zu erweitern. Als „neues“ Verkehrsmittel sollte dieses Angebot jedoch behutsam eingeführt werden, um die bestehenden Mobilitätsangebote zu ergänzen und nicht zu verdrängen. Ein adäquates Angebot von E-Tretrollern und E-Scootern kann langfristig ein zusätzliches sinnvolles Mobilitätsangebot zu den bestehenden Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Mobilitätsmix) darstellen. Damit die Anbieter kein unkontrolliertes Angebot schaffen, sollte ein Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Fahrzeugverleihsysteme im Hinblick auf Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) geschaffen werden.

Diese sollte mindestens folgende Eckpunkte der Kontingentierung beinhalten:

- Anzahl der Fahrzeuge
- Anzahl der Anbieter (Losgrößen)
- Verfahren
- Auswahlkriterien
- Befristung

Aus Gründen der Barrierefreiheit ist immer ein stationsgebundenes Modell zu bevorzugen, um Abstellzonen mit taktilen und visuellen Leitsystemen versehen zu können.

Ferner sind Abstellkontrollen sowie das regelmäßige Aufladen und die laufende, angemessene, flächendeckende Verteilung der Fahrzeuge zu gewährleisten.

MULT 5

## Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten (bei Anfrage eines privaten Anbieters)

### Beschreibung

- Erstellung einer Sondernutzungsregelung

### Ziel

- Steuerung des Angebotes an E-Scootern

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, private Anbieter

### Umsetzungsschritte bei Anfrage eines privaten Anbieters

- Definition von Verbotszonen, Abstellzonen, Schutzzonen auch unter Berücksichtigung straßengestalterischer Aspekte
- Definition von Basisstandorten (ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilstationen usw.)
- Festlegung einer Kontingentierung, die sich an den Straßenraumbreiten/-nutzungen bemisst
- Festlegung eines fairen Verteilungsverfahrens an verschiedene Anbieter
- Buchung über möglichst eine Plattform (App) in Kombination bspw. mit ÖPNV-Zeitkarten, Carsharing, E-Tretroller/ E-Scooter
- Ggf. Kombination mit anderen Verleihsystemen bzw. kreisübergreifende Kooperation

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Schaffung von neuen Mobilitätsangeboten

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MULT 1    MULT 4

MULT 3    MULT 6

### Fördermöglichkeiten

-

MULT 6

## Ausbau des Fahrradverleihsystems

In Kevelaer gibt es bereits Verleihstationen für Fahrräder (Radstation am Bahnhof, einzelne Fahrradhändler). Darüber hinaus gibt es ein touristisches Verleihsystem (Niederrheinrad).

Ein Ausbau des Angebotes an stationsgebundenen Fahrradmietsystemen in der Wallfahrtsstadt Kevelaer kann die Attraktivität des Radverkehrs weiter erhöhen. Als Basisstandorte bieten sich in erster Linie die Mobilstationen an. Zusätzlich können an wichtigen Zielen, wie z.B. Bushaltestellen, Innenstadt sowie Versorgungs- und Bildungsstandorte, entsprechende Angebote etabliert werden.

Auch das bereits vorhandene Angebot für Touristen kann optimiert werden (z.B. durch ein einheitliches Buchungssystem).

Eine Umsetzung Ausbaus könnte stufenweise erfolgen. Dazu sind Gespräche mit potentiellen Anbietern zu führen.

Diese sollte mindestens folgende Eckpunkte der Kontingentierung beinhalten:

- Anzahl der Fahrzeuge
- Anzahl der Anbieter (Losgrößen)
- Verfahren
- Auswahlkriterien
- Befristung

Die laufende, angemessene, flächendeckende Verteilung der Fahrzeuge ist zu gewährleisten.

Eine Verknüpfung auf Kreisebene (kreisweites Verleihsystem) ist zu prüfen.

MULT 6

## Ausbau des Fahrradverleihsystems

### Beschreibung

- Ausbau der bestehenden Fahrradverleihangebote

### Ziel

- Verbesserung des Angebotes im Radverkehr

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kreis Kleve, private Anbieter

### Umsetzungsschritte bei Anfrage eines privaten Anbieters

- Definition von Abstellzonen, Schutzzonen auch unter Berücksichtigung straßenge-stalterischer Aspekte
- Definition von Basisstandorten (ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilstationen usw.)
- Festlegung einer Kontingentierung, die sich an den Straßenraumbreiten/-nutzungen bemisst
- Festlegung eines fairen Verteilungsverfahrens an verschiedene Anbieter
- Buchung über möglichst eine Plattform (App) in Kombination bspw. mit ÖPNV-Zeitkarten, Carsharing, E-Tretroller/ E-Sooter
- Ggf. Kombination mit anderen Verleihsystemen bzw. kreisübergreifende Kooperation

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MULT 1    MULT 4

MULT 3    MULT 5

### Fördermöglichkeiten

-

## Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

## Netzhierarchie im Radverkehr

Um dem Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer zu stärken, ist die Ausweisung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes mit klar definierten Ausbau- und Qualitätsstandards zu empfehlen (Zielnetz im Radverkehr).

Das **Hauptnetz** zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- Direkte Anbindung in die Nachbarkommunen (interkommunale Radroute), Verbindung der Ortsteile untereinander
- Mindestens ERA-Standards, besser darüber hinaus (bevorzugt baulich getrennte Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen)
- Sichere Befahrung zu allen Jahres- und Tageszeiten

Das **Nebennetz** weist folgende Merkmale auf:

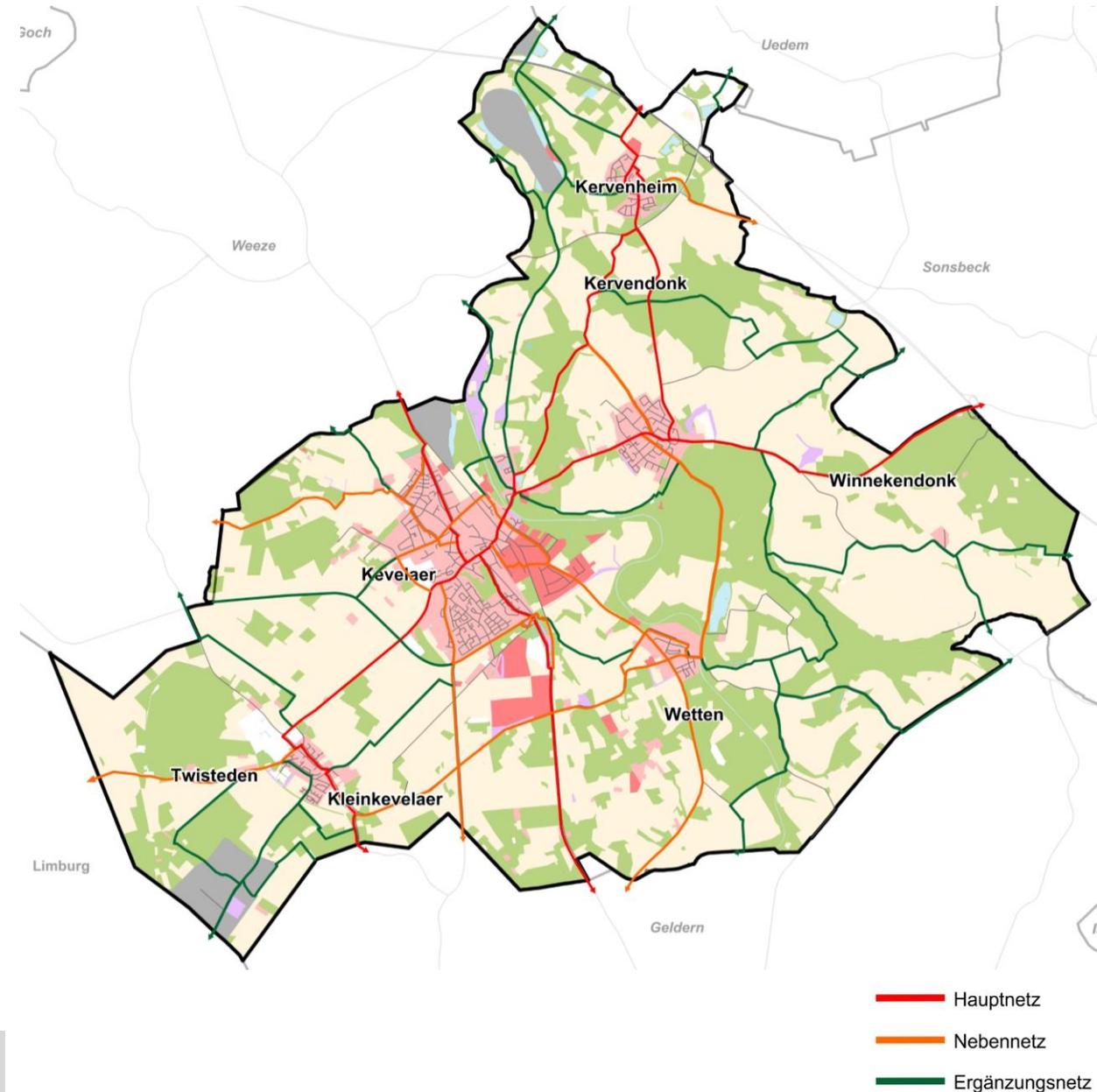
- Alternative Anbindung zu den Haupttrouten, Erschließung Wohngebiete (bevorzugt baulich getrennte Radwege, Radfahrstreifen, Radschutzstreifen oder Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 (vorwiegend in Wohnstraßen))
- Mindestens ERA-Standards

Das **Ergänzungsnetz** ist durch folgende Kriterien definiert:

- Alternative Anbindung (teilweise Parallelführung) zum Haupt- und Nebennetz über ruhige Routen (u.a. wassergebundene Decke, ohne Beleuchtung)

Die Radverkehrsinfrastruktur ist zudem auf die Anforderungen der E-Bikes/ Pedelecs anzupassen, d. h.:

- Einhaltung der Ausbau- und Qualitätsstandards gemäß Netzkategorisierung
- Abgesenkte Bordsteine, Gemeinsame Führung Fußverkehr + enge Kurven vermeiden
- Witterungsgeschützte, diebstahlsichere Radabstellanlagen am Zielort



**RAD 1**

## Erstellung Nahmobilitätskonzept

Um dem Radverkehr und den Fußverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität zu stärken und zu fördern, soll ein Nahmobilitätskonzept erstellt werden.

Das Nahmobilitätskonzept nimmt dabei die Ansätze von bestehenden Konzepten und Planungen (z.B. das Wunschliniennetz für den Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer) auf und bewertet und ergänzt diese durch vor-Ort-Aufnahmen und weitere Untersuchungen (z.B. Netzpriorisierung bei Fußwegen (Schulwege, Besucher- und Pilgerströme etc.).

Ziel eines Nahmobilitätskonzeptes ist es, ausgehend von der aktuellen Situation, einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten, der aufzeigt, mit welchen Maßnahmen in den nächsten Jahren ein den Bedürfnissen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden entsprechendes Nahverkehrsnetz eingerichtet werden kann und welche Umsetzungsschritte dazu verfolgt müssen. Die Maßnahmen konzentrieren sich nicht nur auf Gesamtstadt-, sondern explizit auch auf Ortsteilebene.

Mittel- bis langfristig wird der Ausbau des im Konzept definierten Qualitätsstandards in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur angestrebt.

### Fördermöglichkeiten

- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

**RAD 1**

## Erstellung Nahmobilitätskonzept

### Beschreibung

- Konzept zur Förderung der Nahmobilität

### Ziel

- Stärkung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen (Feinstaub, Lärm, CO2)

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung und Vergabe Nahmobilitätskonzept
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse
- Maßnahmenkonzept

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Steigerung der Fahrrad-Nutzung und des Zu-Fuß-Gehens
- Reduzierung der Lärm-, Feinstaub- und CO2-Emissionen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



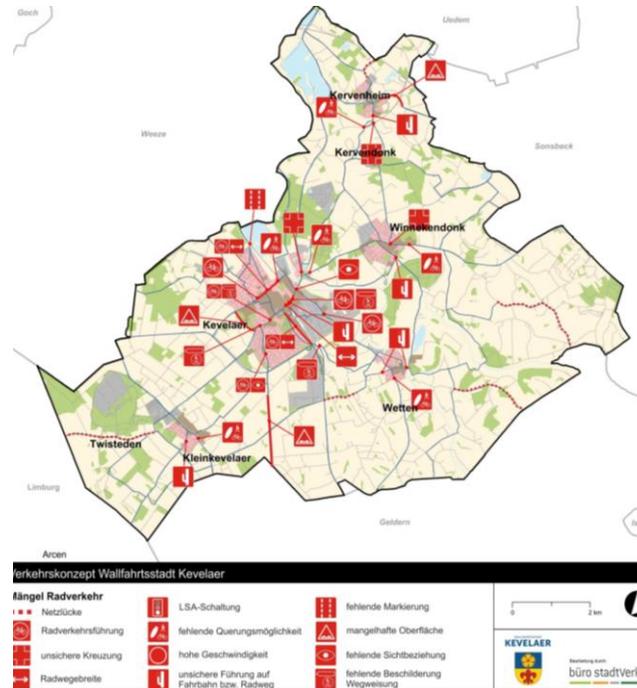
**RAD 2**

## Verbesserung der Radwegzustände

Als Ergebnis aus den Beteiligungsformaten ergab sich der Wunsch nach einer Verbesserung der Radwegzustände bestehender Radwegeverbindungen.

Konkret betrifft dies u.a. die folgenden Verbindungen:

- Verbindung von und nach Weeze (über Feldwege)
- Radweg Kapellener Straße
- Verbindung von und nach Lüllingen (Walbecker Str./Walbecker Dyck)



Mängelkarte Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer

**RAD 2**

## Verbesserung der Radwegzustände

### Beschreibung

- Verbesserung der Radwegzustände

### Ziel

- Attraktivitätssteigerung der Radverkehrsanlage

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer und andere Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Bestandsaufnahme der Radwegzustände
- Ausschreibung und Vergabe der Sanierungsleistung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Steigerung der Fahrrad-Nutzer
- Reduzierung der Lärm-, Feinstaub- und CO<sub>2</sub>-Emissionen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 3**

**RAD 3**

## Grundlegende Überprüfung des Radwegenetzes auf Lücken

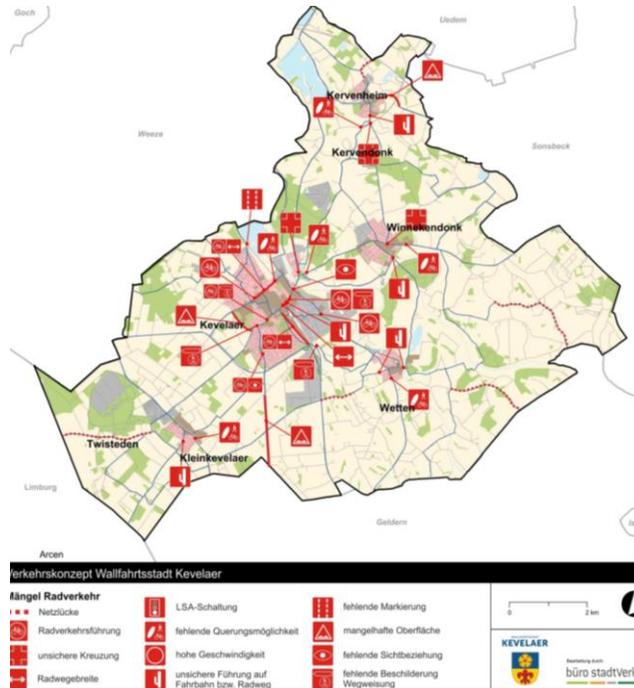
Um dem Radverkehr in der Wallfahrtsstadt weiter zu stärken und zu fördern, ist das bestehende Radverkehrsnetz auf Lücken hin zu überprüfen und Maßnahmen zu entwickeln um diese zu schließen.

Netzlücken bestehen vor allem bei den Verbindungen von den einzelnen Ortsteilen zu den angrenzenden Nachbarkommunen und Gemeinden (z.B. Kervenheim – Uedem, Twisteden – Weelerloi (NL)).

Zunächst soll eine grundlegende Überprüfung des Bestandes mit Maßnahmendefinition und Umsetzungspriorisierung erfolgen.

### Fördermöglichkeiten:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr



Mängelkarte Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer

**RAD 3**

## Grundlegende Überprüfung des Radwegenetzes auf Lücken

### Beschreibung

- Verbesserung des Radverkehrsangebotes durch Lückenschließung im Radwegenetz

### Ziel

- Durchgängige, sichere Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes
- Verbesserung der Anbindung der Ortsteile untereinander und an die Nachbarkommunen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Nachbarkommunen, Kreis Kleve

### Umsetzungsschritte

- Bestandaufnahme
- Maßnahmen und Umsetzungspriorisierung
- Fördermittelakquise
- Ausschreibung und Vergabe der Planungs- und Bauleistungen für die Lückenschließung im Radwegenetz

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 4**

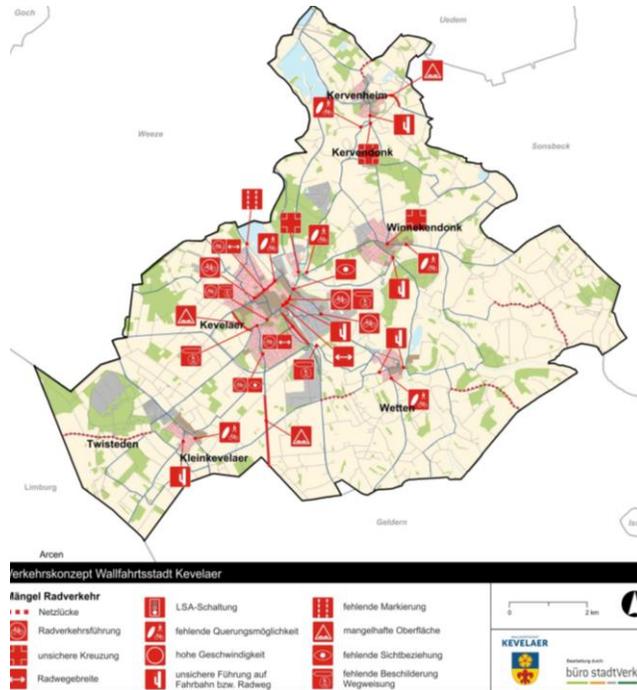
**RAD 4**

# Grundlegende Überprüfung der Markierung und Beschilderung des Radwegenetzes

Um dem Radverkehr in der Wallfahrtsstadt weiter zu stärken und zu fördern, ist die bestehende Markierung und Beschilderung auf Lücken oder Schadhaftigkeit hin zu prüfen und zu schließen, bzw. zu erneuern. Lücken bei der Beschilderung sind punktuell im gesamten Stadtgebiet vorhanden. Zunächst soll eine grundlegende Überprüfung des Bestandes mit Maßnahmendefinition und Umsetzungspriorisierung erfolgen.

**Fördermöglichkeiten:**

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr



Mängelkarte Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer

**RAD 4**

# Grundlegende Überprüfung der Markierung und Beschilderung des Radwegenetzes

**Beschreibung**

- Verbesserung des Radverkehrsangebotes durch Lückenschließung bei der Beschilderung im Radwegenetz

**Ziel**

- Durchgängige, sichere und übersichtliche Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes innerhalb Kevelaer und zu den Nachbarkommunen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

**Umsetzungsschritte**

- Bestandaufnahme
- Maßnahmen und Umsetzungspriorisierung
- Fördermittelakquise (unter Beachtung der Bagatellgrenze)
- Ausschreibung und Vergabe der Planungs- und Bauleistungen für die Markierung und Beschilderung

**Aktueller Sachstand**

- ADFC unterstützt die Erfassung, der aus seiner Sicht fehlenden / schadhaften Markierungen

**Wirkung**

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:**

**RAD 3**

**RAD 5**

## Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

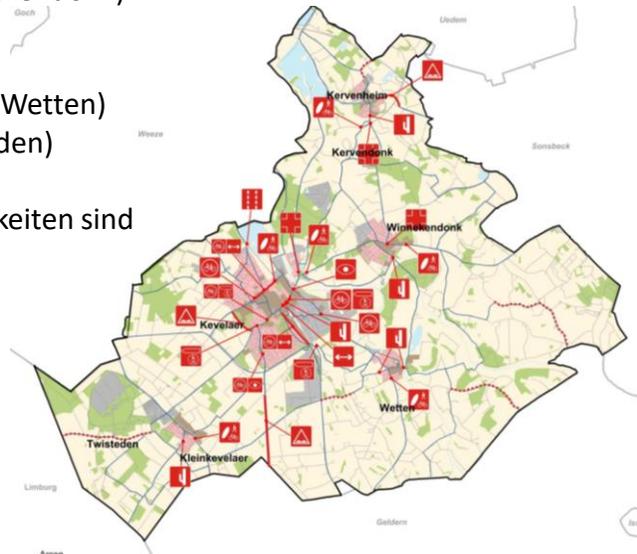
Die sichere Querung von oder Überleitung auf Fahrbahnen bilden im Radverkehr die „Knackpunkte“ in einer sicheren Radverkehrsführung. Dabei sind insbesondere beim Führungswechsel von außerorts zu innerorts als auch von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die Querung von Fahrbahnen notwendig.

Im Rahmen der Mängelanalyse konnten folgende Bereiche definiert werden, für die Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit in Frage kommt:

- Schloss-Wissener-Str. Richtung Bleicksweg (Kervenheim)
- Sonsbecker Str. Höhe HsNr. 35 (Winnekendonk)
- Kevelaer Straße Richtung Schravelener Niersweg
- Veerter Str. Richtung Hagelkreuzweg (Wetten)
- Dorfstraße Richtung Leegestr. (Twisteden)

Folgende plangleiche Querungsmöglichkeiten sind empfehlenswert:

- mit Wartepflicht des Radverkehrs (z.B. mit Mittelinsel)
- mit Lichtsignalanlagen (z.B. bei verkehrlich hoch belasteten Straßen)
- mit Bevorrechtigung des Radverkehrs (z.B. bei Radhauptverbindung)



Mängelkarte Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer



**RAD 5**

## Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

### Beschreibung

- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer (federführend), Kreis Kleve

### Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Knotenpunkten und Radverkehrsanlagen
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 2**

**RAD 6**

## Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten

Gerade in der heutigen Zeit, in der mehr Geld als früher für das eigene Fahrrad (z.B. E-Bike) ausgegeben wird, ist der Bedarf an sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten gestiegen.

An weiteren Punkten im Stadtgebiet, an welchen der Bedarf an sicheren und geschützten Fahrradabstellanlagen gegeben ist, soll daher das Angebot geschaffen oder erweitert werden.

Dies ist insbesondere an zentralen Plätzen und wichtigen Zielen, wie z.B. Schulen, größeren Arbeitgebern, öffentlichen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen und Sportanlagen sinnvoll sein.

Der Bedarf und die Möglichkeiten (z.B. Flächenverfügbarkeit) sind hierfür im Vorfeld zu prüfen. Folgende Standorte kommen in Betracht:

- Bahnhof (Mobilitätsdrehscheibe): Fahrradboxen und Erweiterung B+R-Anlage (s. MULT 1)
- Radabstellanlagen an zentralen Bushaltestellen (s. MULT 3)

### Fördermöglichkeiten:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)

**RAD 6**

## Angebotsausweitung witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten

### Beschreibung

- Schaffung oder Erweiterung von witterungsgeschützten und diebstahlsicheren Fahrradabstellmöglichkeiten

### Ziel

- Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Prüfung des Bedarfs und der Flächenverfügbarkeit
- Planung und Bau der Fahrradabstellanlagen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Durch die Angebotsausweitung kann indirekt ggf. auch Steigerung des Radverkehrsanteils erwirkt werden

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

RAD 10
MULT 1

MULT 3

**RAD 7**

## Konfliktentschärfung Radverkehr und Parken

Als Ergebnis aus den Beteiligungsformaten ergab sich der Wunsch nach einer Entschärfung der Situation auf der Wember Str. am Ortseingang Twistededen. In dem Bereich kommt es zu Konflikten zwischen dem Radverkehr und dem ruhenden Verkehr.

Auf der Wember Str. am Ortseingang Twistededen könnten verstärkte Kontrollen durch die Ordnungsbehörde ein Falschparken reduzieren. Ergänzend können folgende weitere Maßnahmen die Situation zwischen den Verkehrsteilnehmer verbessern:

- Errichtung von Pollern
- Aufstellen von Pflanzkübeln

Sollten sich weitere Bereiche mit Konflikten zwischen Radverkehr und parkenden Kraftfahrzeugen ergeben, können die genannten Maßnahmen angewendet werden.

**RAD 7**

## Konfliktentschärfung Radverkehr und Parken

### Beschreibung

- Konfliktentschärfung zwischen dem Radverkehr und dem ruhendem Verkehr durch verstärkte Kontrollen und ergänzende Maßnahmen

### Ziel

- Verbesserung der Situation für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, KKB

### Umsetzungsschritte

- Aufnahme der Situation
- Prüfung möglicher Maßnahmen
- Maßnahmenumsetzung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Konfliktentschärfung und Verbesserung der Situation für die einzelnen Verkehrsteilnehmer

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 8**

## Verbesserung der Sichtverhältnisse für den Radverkehr

Als Ergebnis aus den Beteiligungsformaten ergab sich der Wunsch nach einer Verbesserung der Sichtverhältnisse auf dem Maasweg und der Einmündung Maasweg/Ahornweg im Ortsteil Twisteden.

Um die Sichtverhältnisse zu verbessern, sollte zunächst straßenrandbegleitender Bewuchs entsprechend zurückgenommen werden. Auch eine Überprüfung der Situation der Straßenbeleuchtung kann ein mögliches Defizit aufdecken und die Sichtverhältnisse durch eine optimierte Beleuchtung verbessert werden.

Ein Umbau der Einmündung zur Verbesserung der Sichtverhältnisse ist ebenfalls möglich, jedoch voraussichtlich mit vergleichsweise hohen Kosten verbunden.

Die Situation vor Ort ist zunächst aufzunehmen und mögliche Maßnahmen zu prüfen und zu bewerten.

**RAD 8**

## Verbesserung der Sichtverhältnisse für den Radverkehr

### Beschreibung

- Verbesserung der Sichtverhältnisse für die Verkehrsteilnehmer im Bereich Ahornweg/ Maasweg durch geeignete Maßnahmen

### Ziel

- Verbesserung der Situation für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Aufnahme der Situation
- Prüfung möglicher Maßnahmen
- Maßnahmenumsetzung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Konfliktentschärfung und Verbesserung der Situation für die einzelnen Verkehrsteilnehmer

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 9**

## Anpassung von Ausbau- und Qualitätsstandards für E-Bikes/ Pedelecs

Die Anforderungen an Ausbau- und Qualitätsstandards von Radwegen sind im Wandel (jedoch noch nicht in Regelwerken festgeschrieben). So führt beispielsweise eine verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs zu höheren Fahrgeschwindigkeiten oder die Nutzung von Lastenrädern zu anderen Flächenansprüchen. Dies muss bei den Qualitätsstandards Berücksichtigung finden und bspw. in einer Anpassung beim Ausbau der Radverkehrsanlagen münden. Die Breitengestaltung von Radverkehrsinfrastruktur z.B. muss Möglichkeiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren beinhalten. Moderne Radinfrastruktur muss außerdem flexibel erweiterbar sein, um den Trend zu neuen Fahrradtypen zu berücksichtigen. Eine Mindestbreite von 2,50m ist dabei einzuhalten.

Für Kevelaer sind daher zunächst geeignete Qualitätsstandards zu definieren, die die genannten Aspekte berücksichtigen.

Eine konkrete Anpassung nach diesen Standards ist z.B. für die Radverkehrsanlagen der Weezer Straße zu empfehlen.

### Fördermöglichkeiten:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)

**RAD 9**

## Anpassung von Ausbau- und Qualitätsstandards für E-Bikes/ Pedelecs

### Beschreibung

- Anpassung der Ausbau- und Qualitätsstandards der Radwege aufgrund geänderter Nutzungsansprüche

### Ziel

- Attraktivitätssteigerung der Radverkehrsanlage
- Verbesserung der Sicherheit und des Fahrkomforts

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Definition von Qualitätsstandards für Kevelaer
- Bestandaufnahme und Definition von in Frage kommenden (Teil-)Abschnitten
- Planung und Umsetzung der Anpassungsmaßnahmen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verbesserung der Situation für die Nutzer der Radverkehrsanlage
- indirekt ggf. auch Steigerung des Radverkehrsanteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 1**

**RAD 2**

**RAD 10**

## Temporäre Aufstellung mobiler Radabstellanlagen

Um den Bedarf im Vorfeld einer festen Installation von Radabstellanlagen an einem bestimmt Standort zu ermitteln, ist es sinnvoll und kostengünstig zeitlich begrenzt mobile Radabstellanlagen an unterschiedlichen Standorten im Stadtgebiet zu verorten. Die Wallfahrtsstadt Kevelaer schafft hierzu zeitnah mobile Radabstellanlagen an und kann so den Bedarf, ggf. auch in besucherstarken Monaten, konkret ermitteln.

**RAD 10**

## Temporäre Aufstellung mobiler Radabstellanlagen

### Beschreibung

- Anhand von mobilen Radabstellanlagen, die zeitlich begrenzt aufgestellt werden, kann der Bedarf an unterschiedlichen Standorten im Stadtgebiet ermittelt werden

### Ziel

- Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Anschaffung der mobilen Radabstellanlagen
- Bestandaufnahme und Definition von in Frage kommenden Standorten
- Verortung der mobilen Radabstellanlagen
- Evaluation der Nutzung der Radabstellanlage
- Installation fester Anlagen

### Aktueller Sachstand

- Gelder stehen bereit

### Wirkung

- Durch die Angebotsausweitung kann indirekt ggf. auch Steigerung des Radverkehrsanteils erwirkt werden

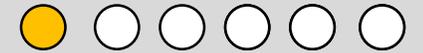
### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD 5**

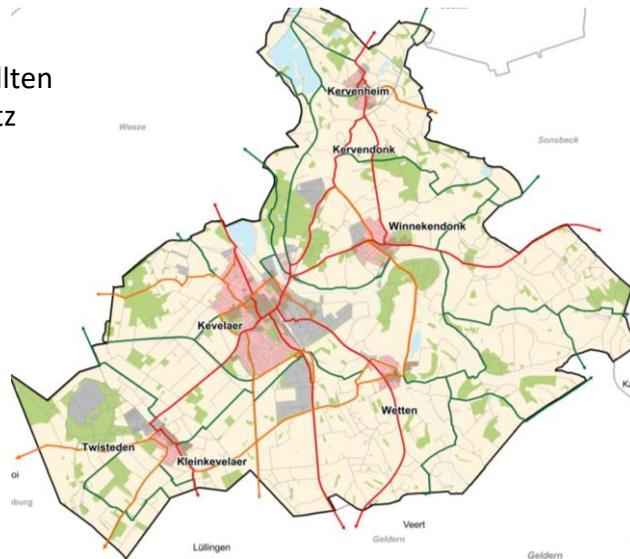
**RAD 11**

## Einrichtung von Fahrradstraßen

Um dem Radverkehr in der Wallfahrtsstadt Kevelaer auf bedeutenden Radwegeachsen Vorrang zu gewähren und einen komfortablen Verkehrsfluss für Radfahrende zu erzeugen, sollen abseits von Hauptverkehrsstraßen - wo möglich - Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass Radfahrende dort Vorrang haben und Pkw gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern müssen, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden. Mit der überarbeiteten Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung wurden die Hürden für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Es reicht nun aus, wenn der Straße eine hohe Bedeutung im Radverkehrsnetz zukommt.

Bisher sind in Kevelaer noch keine Fahrradstraßen ausgewiesen. Im Vorfeld einer Ausweisung sollte eine Untersuchung mit Definition von in Frage kommenden Straßen (-Abschnitten) erfolgen.

Orientiert werden kann sich dabei an der im Verkehrskonzept erstellten Karte Netzkategorisierung Radwegenetz und den Ergebnissen des Nahmobilitätskonzepts (RAD 1).



Netzkategorisierung  
Radverkehr in der  
Wallfahrtsstadt Kevelaer

**RAD 11**

## Einrichtung von Fahrradstraßen

### Beschreibung

- Einrichtung von Fahrradstraßen auf in Frage kommenden Straßen(-abschnitten)

### Ziel

- Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Definition von sinnvollen Straßen (-abschnitten)
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse (ggf. Fahrradzahlungen), Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung
- Ausweisung/Einrichtung der Fahrradstraßen
- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Fahrradstraßen, wenn zielführend

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**RAD 12**

## Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Wenn Radwege mit einem blauen Radverkehrsschild (Z. 237, 240 oder 241) gekennzeichnet sind, sind diese benutzungspflichtig. Die Fahrbahn ist dann für den Radverkehr gesperrt. Da sich die Ausbaustandards für Radwege über die Jahre geändert haben, sind viele Radwege bspw. zu schmal und erfüllen somit nicht mehr die Kriterien eines benutzungspflichtigen Radweges.

Hinzu kommt, dass Radfahrende auf einem Radweg mitunter einem höherem Risiko ausgesetzt sind, einen Unfall zu erleiden, als solche, die auf der Fahrbahn fahren. Insbesondere gilt dies in Verbindung mit abbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen, aber auch für Alleinunfälle und Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern, gerade wenn diese gemeinsam geführt werden (Studie Forschungsbericht/ Unfallforschung der Versicherer (GDV)).

Die Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn, vor allem in Knotenpunktbereichen, führt zu einem höheren Sicherheitsniveau als ggf. die Führung im Seitenraum auf Radwegen. Denn: Radfahrer sind dann am sichersten, wenn sie sich im Blickfeld der anderen Fahrzeugführer aufhalten.

Vor dem Hintergrund der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer (aber auch Fußgänger), wird eine Überprüfung der Radwege hinsichtlich der Benutzungspflicht empfohlen. Vor einem Abbau der Schilder ist die neu entstehende Rechtslage inkl. dem ggf. entstehenden Risiko zu überprüfen und eine passende Lösung zu finden.

Es wird empfohlen, die Maßnahme durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, da erfahrungsgemäß viele Radfahrende aus Gewohnheit Radwege weiter befahren, auch wenn diese rein rechtlich nicht mehr benutzt werden dürfen.

**RAD 12**

### Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

(Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit)

#### Beschreibung

- Überprüfung und Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (wo sinnvoll)

#### Ziel

- Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und schwächere Verkehrsteilnehmer

#### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

#### Umsetzungsschritte

- Überprüfung der Notwendigkeit der Radwegenutzungspflicht
- Überprüfung der Rechtslage und dem ggf. entstehenden Risiko
- Änderung der Radwegebeschilderung
- Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit

#### Aktueller Sachstand

- -

#### Wirkung

- Erhöhung der Sicherheit
- Durch Erhöhung der Sicherheit kann indirekt ggf. auch Steigerung des Radverkehrsanteils erwirkt werden

#### Umsetzungszeitraum



#### Kosteneinschätzung



#### Wirkung Modal-Split-Ziel



#### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

RAD 13

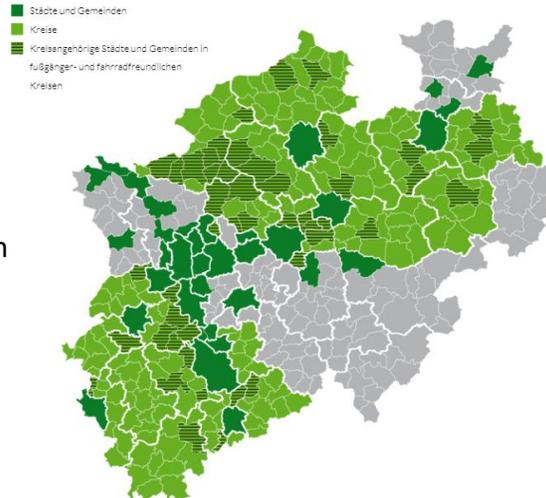
## Aufnahme in die AGFS NRW

Die Wallfahrtsstadt Kevelaer plant die Aufnahme in die AGFS. Insgesamt sind bereits über 100 Städte, Gemeinden, Kreise sowie kreisangehörige Städte und Gemeinden in fußgänger- und fahrradfreundlichen Mitglieder der AGFS.

Die AGFS hat u.a. zum Ziel, dass ca. 60 % der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Die AGFS NRW veranstaltet regelmäßig Fachtagungen, Kongresse und Exkursionen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit tritt die AGFS NRW bei Events anderer Institutionen auf. Die AGFS NRW veranstaltet eine Vielzahl von Kampagnen für ihre Mitgliedskommunen. Die bisher am längsten laufende Kampagne "Nur Armleuchter fahren ohne Licht" wird jedes Jahr im Herbst an mehr als 50 Aktionstagen durchgeführt. Um sich für eine Mitgliedschaft in der AGFS NRW zu bewerben, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- ein nahmobilitätsfreundliches Gesamtkonzept muss vorliegen
- innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen sollten bevorzugt werden
- Die Kommunalpolitik sollte ihre Prioritäten für die Nahmobilität setzen.



Karte der Mitglieder des AGFS  
(Stand: 25.04.2023)  
Quelle: www.agfs-nrw.de

RAD 13

## Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)

### Beschreibung

- Aufnahme in die AGFS NRW

### Ziel

- Zugang zu zusätzlichen Fördertöpfen
- Netzwerkbildung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Erfüllung der neben stehenden Aufnahmekriterien
- Antragstellung zur Aufnahme in die AGFS

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Auszeichnung als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune
- Exklusiver Zugang zu Fördermitteln
- Öffentlichkeitsarbeit: Zentral produzieren - lokal einsetzen
- Netzwerk Wissens- und Erfahrungsaustausch
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität
- Kostenlose Teilnahme an Seminaren des difu
- Bindeglied zu wichtigen Akteuren
- Botschafterin und Beraterin des Landes

### Kostenschätzung

- Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



## Maßnahmensteckbriefe Fußgängerverkehr

FUSS 1

## Ausweitung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen

Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche bringen für Innenstädte zahlreiche Vorteile. Sie führen z.B. zu mehr Aufenthaltsqualität, weniger Belastung durch Lärm, und Schadstoffe und die vormals für den Autoverkehr genutzten Fläche können für andere Aktivitäten genutzt werden.

Im Zuge der Beteiligungsformate kam daher auch der Wunsch nach einer Ausweitung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen im zentralen Innenstadtbereich der Wallfahrtsstadt Kevelaer auf.

Als konkreter Bereich wurde die Busmannstraße auf dem Abschnitt zwischen Annastraße und Höhe Rathaus-Apotheke genannt. In einem mehrmonatigen Reallabor (ca. 3 Monate) kann die Ausweisung dieses Abschnittes als Fußgängerzone/ verkehrsberuhigter Bereich getestet und evaluiert werden (vor, während und nach dem Versuch). In einem nächsten Schritt wird empfohlen, weitere Straßen (-abschnitte) zu definieren und deren mögliche Ausweitung als Fußgängerzone /verkehrsberuhigter Bereich zu prüfen.

Diese Ausweitung sollte sich an der Netzpriorisierung für Fußwege im Rahmen des zu erstellenden Nahmobilitätskonzepts (RAD 1) orientieren.



Blick in die Busmannstraße in Richtung Annastraße

FUSS 1

## Ausweitung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen

### Beschreibung

- Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im zentralen Innenstadtbereich soll eine Ausweitung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen geprüft und umgesetzt werden

### Ziel

- Erhöhung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Verringerung von durch motorisierten Verkehr erzeugte Belastungen (Lärm, Schadstoffe)

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer (federführend), Anwohner, Gewerbetreibende

### Umsetzungsschritte

- Ausweisung des definierten Abschnitts der Busmannstraße (ggf. Reallabor)
- Definition, Prüfung und Ausweisung weiterer Bereiche

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Busmannstraße

### Kostenschätzung

- Änderung Beschilderung ca. 3.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

RAD 1

LKW 3

FUSS 2

## Fortführung der Optimierung der Beleuchtung

Eine gute Straßenbeleuchtung sowie Beleuchtung von Plätzen und Wegen erhöht nicht nur die tatsächliche sondern auch die subjektiv wahrgenommene Sicherheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Neben der Installation neuer Beleuchtung, ist es zunächst sinnvoll die Modernisierung und Umrüstung von älteren Straßenbeleuchtungsanlagen vorzunehmen.

Im Rahmen der Beteiligungsformate wurde der Wunsch nach einer Optimierung der Beleuchtung in einzelnen Bereichen geäußert. Konkrete Bereiche wurden jedoch nicht genannt.

Kevelaer modernisiert bereits sukzessive das Straßenbeleuchtungsnetz. Fortlaufend sollten weitere Bereiche für eine Optimierung der Beleuchtung definiert, eine Priorisierung erfolgen (z.B. wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen) und danach umgesetzt werden.

### Fördermöglichkeiten:

In der neuen Fassung der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU) werden u.s. investive Klimaschutzmaßnahmen, wie die Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung gefördert. Dies betrifft konkret:

- Einbau hocheffizienter Beleuchtungstechnik bei der Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Lichtsignalanlagen - einschließlich der Steuer- und Regelungstechnik.
- Beleuchtungstechnik für neue Lichtpunkte, um Beleuchtungsmisstände zu beheben (z.B. an Fußgängerübergängen oder an Bushaltestellen).

FUSS 2

## Fortführung der Optimierung der Beleuchtung in weiteren Bereichen

### Beschreibung

- Im Rahmen der Beteiligungsformate wurde der Wunsch nach einer Optimierung der Beleuchtung in weiteren Bereichen geäußert. Konkrete Bereiche müssen nun definiert werden.

### Ziel

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Fortlaufende Definition von weiteren Bereichen für eine Optimierung
- Priorisierung
- Installation neuer Beleuchtung

### Aktueller Sachstand

- Kevelaer modernisiert bereits sukzessive das Straßenbeleuchtungsnetz

### Wirkung

- Erhöhung der tatsächlichen und subjektiven Sicherheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

FUSS 3

## Optimierung der Sichtverhältnisse

Um die Sicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer an Straßenkreuzungen und -einmündungen zu erhöhen, sind optimale Sichtverhältnisse herzustellen (Sichtdreiecke).

Im Rahmen der Beteiligungsformate wurde konkret der Kreuzungsbereich des Rosenbroeckswegs mit der Rheinstraße genannt, an welchem die Sichtverhältnisse optimiert werden sollten.

Um Sichtverhältnisse zu verbessern, sollten in den seitlichen Bereichen der Einmündung keine die Sicht einschränkenden Einbauten und/oder Bewuchs vorhanden sein. Der Kreuzungsbereich ist zunächst hierauf zu überprüfen und ggf. zu optimieren.

Im Zuge der Neuplanung der Rheinstraße kann dieser Kreuzungsbereich, wenn nötig auch baulich umgestaltet werden um die Sichtverhältnisse zu verbessern.

Sollten der Stadtverwaltung Hinweise auf weitere Kreuzungsbereiche vorliegen, so ist die konkrete Situation vor-Ort aufzunehmen, mögliche Optimierungsmaßnahmen zu prüfen und Maßnahmen zu planen und umzusetzen.

FUSS 3

## Optimierung der Sichtverhältnisse an Straßenkreuzungen/ -einmündungen

### Beschreibung

- Optimierung der Sichtverhältnisse am Knotenpunkt Rosenbroecksweg/ Rheinstraße
- Optimierung weiterer Knotenpunkte, falls erforderlich

### Ziel

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Überprüfung auf der Situation vor-Ort
- Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten
- Umsetzung der Maßnahmen, ggf. auch baulich im Rahmen der Neuplanung Rheinstraße

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Erhöhung der Sicherheit

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**FUSS 4**

## Sichere und barrierearme Gestaltung von Fußwegen

Eine barrierearme Gestaltung von Fußwegen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege für alle Menschen.

Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen, daher ist das Thema Barrierefreiheit ganzheitlich zu betrachten. Durch den Abbau von Barrieren im Straßenraum wird die Sicherheit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger erhöht.

Zudem wird die Anzahl der Wege erhöht, die zu Fuß zurückgelegt werden.

Ziel ist eine konsequente Anwendung der Fußwegestandards bei der Planung von Gehwegen.

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.

Die vorhandenen Gehwege sollten außerdem kontinuierlich auf Zustand und Beschaffenheit überprüft werden, um die sichere Nutzung dauerhaft zu gewährleisten. Falls Mängel festgestellt werden, sollten diese nach Möglichkeit beseitigt oder vermindert werden um eine bestmögliche Barrierefreiheit zu gewährleisten.

### Fördermöglichkeiten:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)

**FUSS 4**

## Sichere und barrierearme Gestaltung von Fußwegen (konsequente Anwendung der Fußwegestandards)

### Beschreibung

- Umsetzung und Kontrolle der Ausbaustandards zur Herstellung der Barrierefreiheit

### Ziel

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

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Inhaltliche Aufarbeitung des Konzepts Barrierefreiheit
- Konsequente Anwendung der Fußwegestandards bei Neuplanungen
- Optimierung der Verhältnisse bei Umplanungen
- Kontinuierliche Überprüfung und Beseitigung von Mängeln bei vorhandenen Anlagen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Insbesondere Verbesserung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



FUSS 5

## Sichere Querungsmöglichkeiten und Überleitungen

Eine sichere Gestaltung von Querungsmöglichkeiten und Überleitungen erhöht die Attraktivität der Wege für alle Menschen.

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

Ziel ist eine konsequente Anwendung allgemeiner Empfehlungen und Standards beim Neubau oder bei der Anpassung von Querungen und Überleitungen.

Im Rahmen der Beteiligungsformate wurden konkrete Straßenabschnitte genannt, an denen entsprechende Querungsmöglichkeiten und Überleitungen geschaffen, bzw. angepasst werden sollten.

Diese sind:

- Bleichstraße
- Dorfstraße (Twisteden)
- Weezer Straße
- Bahnübergang Bahnstraße
- Bahnstraße (Höhe Marienhospital)

Zunächst sind geeignete Standorte für Querungen/ Überleitungen an den genannten Straßenabschnitten zu ermitteln. Dazu sollten die vorhandenen Hauptfußwegebeziehungen und -querungsbeziehungen aufgenommen werden und anschließend die Planungsleistungen für den Bau von Querungen/ Überleitungen vergeben werden.

Eine Umsetzung erfolgt dann sukzessive.

Im Anschluss kann stadtweit der Bedarf an weiteren Querungsmöglichkeiten und Überleitungen ermittelt und baulich umgesetzt werden. Immer unter Berücksichtigung allgemeiner Empfehlungen und Standards.

FUSS 5

## Sichere Querungsmöglichkeiten und Überleitungen (unter Berücksichtigung allgemeiner Empfehlungen und Standards)

### Beschreibung

- Standortermittlung, Planung und Bau sicherer Querungsmöglichkeiten und Überleitungen gemäß gültiger Empfehlungen und Standards

### Ziel

- Sichere Mobilität für alle ermöglichen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Ermittlung der Standorte für Neuplanung
- Ausschreibung und Vergabe Planungsleistungen
- Sukzessive bauliche Umsetzung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Insbesondere Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



FUSS 6

## Aufkommens- / witterungsabhängige Schaltung bei Lichtsignalanlagen

Um Wartezeiten an Fußgängerbedarfsampeln zu verringern und Grünzeiten zu optimieren, ist vorgesehen die Fußgängerampeln mit hohem Fußgänger- und Radfahreraufkommen mit einer bedarfsgerechten Steuerung auszustatten.

Diese kameragesteuerten Fußgängerampeln erkennen wie viele Menschen sich an einer Ampel befinden und können so die Ampelphase aufkommensabhängig verändern. Die Ampelschaltung erfolgt dann ohne manuelle Anforderung durch Fußgänger. Auch die Länge der Ampelphase kann gesteuert werden. Von längeren Grünphasen profitieren vor allem vulnerable Personen, wie Ältere oder Menschen mit Handicap. Zusätzlich zu Fußgängern können auch andere Verkehrsteilnehmer, wie z.B. Fahrradfahrer, bevorzugt behandelt werden.

Ebenfalls zu prüfen wären Standorte und Einsatzmöglichkeiten von Ampelanlagen für Fußgänger und Radfahrer, die bei schlechtem Wetter schneller grünes Licht, unabhängig vom Autoverkehr, geben. Die Signalanlage wird mit aktuellen Wetterdaten gespeist, so dass bei Regen die Ampel auf Knopfdruck schneller den Weg freigibt (witterungsabhängige Schaltung).

### Fördermöglichkeiten:

In der neuen Fassung der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (BMU) werden u.a. Maßnahmen für nachhaltige Mobilität gefördert, wie:

- Technische Maßnahmen zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr,
- Anschaffung und Nutzung smarter Verkehrsdaten zur intelligenten Verkehrssteuerung (Potenzialstudie erforderlich).

FUSS 6

## Aufkommens- / witterungsabhängige Schaltung bei Lichtsignalanlagen

### Beschreibung

- Stark frequentierte Fußgängerampeln sollen bei Bedarf mit einer bedarfsgerechten Steuerung ausgestattet werden

### Ziel

- Wartezeiten verkürzen und die Sicherheit an Ampelkreuzungen durch längere Querungszeiten

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Ermittlung der Standorte für die Ausrüstung mit einer aufkommens- / witterungsabhängigen Schaltung
- Anschaffung der notwendigen Technik
- Sukzessive Umsetzung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer und insbesondere vulnerable Gruppen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MIV 7

FUSS 7

## Fortführung der Optimierung des Fußwegeleitsystems

In der jüngeren Vergangenheit wurde das Fußwegesystem in der Innenstadt von Kevelaer aktualisiert. Durch Neuplanungen, z.B. bei der Schaffung eines alternativen Halts für Reisebusse, können sich zukünftig außerdem die Fußwegebeziehungen ändern. Auch Aspekte der barrierefreien Gestaltung sollten dabei berücksichtigt werden. Da das Fußwegeleitsystem bereits installiert ist, zielt diese Maßnahme lediglich darauf ab, dieses konsequent weiterzuführen und auf einem aktuellen Stand zu halten. Zukünftige Entwicklungen müssen berücksichtigt werden, was sowohl die Schaffung neuer Beschilderung sowie eine Ergänzungen und Anpassungen im bestehenden Fußwegeleitsystem betrifft.

### Fördermöglichkeiten:

- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)

FUSS 7

## Fortführung der Optimierung des Fußwegeleitsystems (Ergänzung und Aktualisierung)

### Beschreibung

- Konsequente Fortführung, bzw. notwendige Aktualisierung des Fußwegeleitsystems

### Ziel

- Anpassung des bestehenden Fußwegeleitsystems zu Verbesserung der Orientierung der Fußgänger

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Optimierung unter Berücksichtigung aktueller und zukünftiger Entwicklung
- Planung und Umsetzung

### Aktueller Sachstand

- Fußwegesystem in der Innenstadt wurde aktualisiert
- Umgebungsplan am Bahnhof als Teil der umgesetzten neuen Fußwegweisung

### Wirkung

- Verbesserung der Orientierung für Fußgänger um schnell und sicher ans Ziel zu kommen

### Umsetzungszeitraum



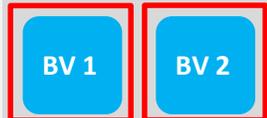
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



## Maßnahmensteckbriefe MIV

**MIV 1**

## Bauliche und/oder verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung

Nach Fertigstellung der OW1 werden mehrere innerstädtische Straßen und Straßenabschnitte insgesamt eine geringere Verkehrsbelastung aufweisen (dies wurde durch des Verkehrskonzept mittels Verkehrsmodell prognostiziert und dargestellt). Diese Straßen sind:

- Westliche Wettener Straße (K30), Kölner Straße (B9), Rheinstraße und Sonsbecker Straße (L491), Bahnstraße und Antoniusstraße, Egmontstraße und Lindenstraße

Um eine weitere Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den genannten Straßen zu erreichen, ist es sinnvoll, die nach Fertigstellung der OW1 noch vorhandenen Durchgangsverkehre durch ergänzende bauliche und/ oder verkehrslenkende Maßnahmen weiter zu reduzieren.

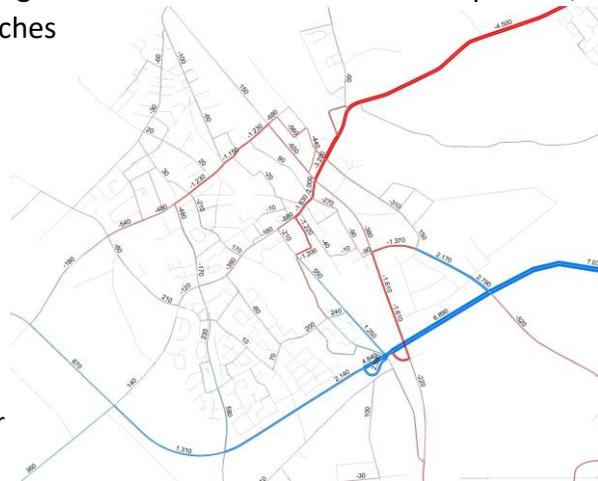
Hierzu sind die Verkehrsbelastungen im Kernort der Wallfahrtsstadt aufzunehmen und dabei die verbliebenen Anteile am Durchgangsverkehr zu ermitteln. Es wird empfohlen, ein Verkehrskonzept erstellen zu lassen, welches Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs vorsieht.

Die Maßnahmen können dann sukzessive umgesetzt werden.

### Fördermöglichkeiten:

- Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Str

Kfz/ 24h Differenzdarstellung zur Nullprognose 2030 mit OW1



**MIV 1**

## Bauliche und/oder verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung nach Fertigstellung OW1

### Beschreibung

- Entwicklung von baulichen und/ oder verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung nach Fertigstellung OW1

### Ziel

- Verringerung der Verkehrsbelastung (Durchgangsverkehr)
- Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer und je nach Straßenbaulastträgerschaft: Kreis Kleve, Landesbetrieb Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung und Vergabe eines Verkehrskonzepts
- Fertigstellung und Freigabe OW1
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verringerung von Verkehrsbelastungen im Kernort

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**MIV 2**

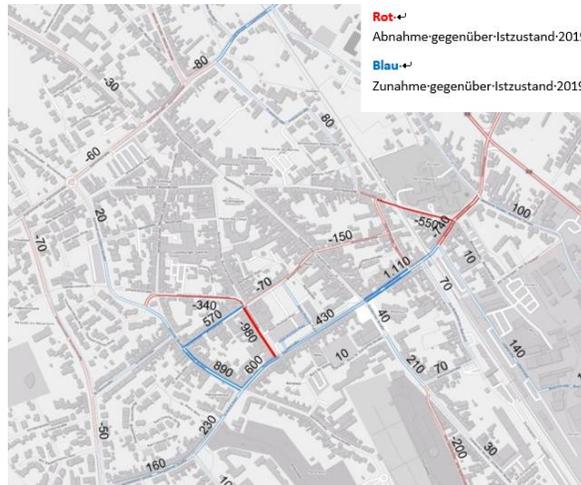
## Überprüfung/ Anpassung der Einbahnstraßenregelungen im Kernort

Einbahnstraßenregelungen haben auf der einen Seite gewünschte Entlastungswirkungen im entsprechend geregelten Bereich und können auch ein zusätzliches Instrument sein, um Platz für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Im Gegenzug können sie jedoch auch zu unerwünschten Mehrbelastungen auf anderen Straßen(abschnitten) führen. Konkret sind in Kevelaer bspw. Einbahnstraßenregelungen im zentralen Bereich zu nennen, die dazu führen, dass durch Touristen und individuell anreisende Pilger zusätzliches Verkehrsaufkommen bspw. durch Parksuchverkehre entstehen.

Eine Änderung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung auf der Bahnstraße und der Antoniusstraße wurde im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzepts bereits mittels Verkehrsmodell abgebildet und bewertet. Insbesondere vor dem Hintergrund der Fertigstellung der OW1 und sich veränderter Verkehrsströme, sollten die Wirkungen der Änderung von Einbahnstraßenregelungen im Verkehrsmodell überprüft und bei positiver Wirkung angepasst werden.

Die Überprüfung/ Anpassung von Einbahnstraßenregelungen mit „Radverkehr frei“ erfolgt nach Überprüfung der Breiten und unter Beachtung der Begegnungsfälle (LKW/RAD oder PKW/RAD; siehe RAST 06 der FGSV)

Ausschnitt Verkehrsmodell:  
Differenzdarstellung Umkehrung  
Einbahnstraßenregelung zum  
Istzustand



**MIV 2**

## Überprüfung/ Anpassung der Einbahnstraßenregelungen im Kernort der Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Beschreibung

- Überprüfung der Wirkung von Einbahnstraßenregelungen nach Umsetzung der OW1 und ggf. Anpassung bei positiver Wirkung (Verkehrsentlastung)

### Ziel

- Verringerung der Verkehrsbelastung
- Gewünschte Lenkung der Verkehrsströme

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Fertigstellung und Freigabe OW1
- Überprüfung von Änderungen bei Einbahnstraßenregelungen im Verkehrsmodell
- Überprüfung/Anpassung der Einbahnstraßenregelung nach Überprüfung der Breiten und unter Beachtung der Begegnungsfälle (LKW/RAD oder PKW/RAD)

### Aktueller Sachstand

- Umkehrung Einbahnstraßenregelung auf Bahnstraße/ Antoniusstraße zum Istzustand bereits geprüft

### Wirkung

- Verringerung von Verkehrsbelastungen im Kernort
- Mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**MIV 3**

## Verkehrslaitsystem zur Verringerung der Individual- und Parksuchverkehre im Kernort

Die Wallfahrtsstadt Kevelaer plant derzeit die Errichtung eines Verkehrslaitsystems zur Verringerung der Individual- und Parksuchverkehre im Kernort. Hierzu wurden 2022 bereits Fördermittel akquiriert.

Die Maßnahme resultiert aus der erfolgten Parkraumuntersuchung für den Kernort der Wallfahrtsstadt Kevelaer.

**Fördermittel:**

- Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra

**MIV 3**

## Verkehrslaitsystem zur Verringerung der Individual- und Parksuchverkehre im Kernort

**Beschreibung**

- Errichtung eines Verkehrslaitsystems zur Verringerung der Individual- und Parksuchverkehre im Kernort

**Ziel**

- Verringerung der Verkehrsbelastung
- Gewünschte Lenkung der Verkehrsströme

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

**Umsetzungsschritte**

- Umsetzung der Planung

**Aktueller Sachstand**

- Vorbereitung der Ausschreibung zur Installation

**Wirkung**

- Verringerung von Verkehrsbelastungen im Kernort

**Kosten/Fördersumme\***

- Gesamtkosten rd. 1,5 Mio. €
- Zuwendungen rd. 1,13 Mio. €

\* gem. Liste der Fördervorhaben kommunaler Straßenbau 2022

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:**

**MIV 8**

**MIV 4**

## Ausweisung von verkehrsberuhigten und geschwindigkeitsreduzierten Bereichen

Verkehrsberuhigte Bereiche (StVO Zeichen 325.1 und 325.2) werden ugs. auch Spielstraße genannt. Sie können in Nebenstraßen mit bis zu 4.000 Kraftfahrzeugen pro Tag eingerichtet werden. U.a. sind sie niveaugleich auszuführen und es gilt Schritttempo (max. 7-9 km/h).

Tempo-30-Zonen werden mit StVO Zeichen 274 beschildert und erlauben eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dadurch kann eine erhöhte Verkehrssicherheit und auch eine verbesserte Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Bereichen erreicht werden. Ergänzend zur Verkehrsberuhigung durch Beschilderung kann es sinnvoll sein, durch bauliche Maßnahmen (z.B. Versätze, Einengungen, Aufpflasterungen) die gewünschte Verkehrsberuhigung sicher zu stellen.

Im Rahmen der Beteiligungsformate wurde der Wunsch nach einer Ausweitung der Ausweisung von Straßen und Straßenabschnitten als verkehrsberuhigter Bereich oder geschwindigkeitsreduzierter Bereich geäußert. Als mögliche in Frage kommenden Straßen wurden genannt:

- Brunnenstraße
- Wasserstraße
- Marktstraße

Eine mögliche Ausweisung als verkehrsberuhigter oder geschwindigkeitsreduzierter Bereich der genannten Straßen ist zu prüfen und umzusetzen. Weitere Straßen und Straßenabschnitte können sukzessive folgen.

**MIV 4**

## Ausweisung von verkehrsberuhigten und geschwindigkeitsreduzierten Bereichen aufgrund hoher Verkehrsbelastung

### Beschreibung

- Prüfung und Umsetzung von verkehrsberuhigten und geschwindigkeitsreduzierten Bereichen aufgrund hoher Verkehrsbelastungen

### Ziel

- Verkehrsberuhigung
- Verringerung der Verkehrsbelastung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer; Polizei

### Umsetzungsschritte

- Prüfung einer möglichen Verkehrsberuhigung auf Brunnenstraße, Wasserstraße, Marktstraße
- Umsetzung der Verkehrsberuhigung (Verkehrsrechtliche Anordnung), ggf. ergänzt um bauliche Maßnahmen

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verringerung von Verkehrsbelastungen im Kernort
- Höhere Aufenthaltsqualität

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**MIV 5**

## Ausweisung flächendeckend Tempo 30 im Kernort

Bisher entscheidet die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde über das Errichten oder Entfernen von Verkehrszeichen. Eine Ausnahme bildet die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in unmittelbarer Nähe zu schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Pflegeheimen und Krankenhäuser (§ 45 Abs. 9 StVO).

Eine Änderung der StVO würde die rechtlichen Grundlagen zur bedarfsgerechten Ausweisung von Tempo 30 schaffen. Dies verfolgt die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, welcher mittlerweile 560 Städte und Gemeinden umfasst.

Eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 im Kernort würde zu einer Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen führen und dazu beitragen, Verkehre großräumig um den zentralen Innenstadtbereich herum zu führen.

Für die Wallfahrtsstadt Kevelaer ist bereits 2018 eine Überprüfung der Möglichkeit der Ausweisung von Tempo 30 erfolgt (Sitzungsvorlage 84 /2018). In der Folge wurden bereits einige Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet (jedoch nicht alle gem. Tabelle „Untersuchung Tempo 30 in Kevelaer“).

Die Maßnahme sieht eine flächendeckende Ausweitung der Ausweisung von Tempo-30 im gesamten Kernort der Wallfahrtsstadt Kevelaer vor. Bevor es zu einer dauerhaften Ausweisung von Tempo 30 kommt, ist die Erprobung in einem Reallabor (mehrmonatiger Feldversuch z.B. 12 Monate) mit einer entsprechenden Evaluation empfehlenswert.

**MIV 5**

## Ausweisung flächendeckend Tempo 30 im Kernort

### Beschreibung

- Flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 im Kernort gem. Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“.

### Ziel

- Verkehrsberuhigung
- Erhöhung der Sicherheit
- Verringerung Lärm- und Schadstoffbelastung
- Lenkung der Verkehrsströme

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer und je nach Straßenbaulastträgerschaft

### Umsetzungsschritte

- Überprüfung des Umsetzungsstandes der Ausweisungen (SV 84 /2018)
- Durchführung eines Reallabors über 12 Monate mit Evaluation
- Umsetzung der flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 im Kernort

### Aktueller Sachstand

- Überprüfung und teilweise Ausweisung erfolgt (SV 84 /2018)

### Wirkung

- Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**MIV 6**

## Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung

Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer werden neuralgische Knotenpunkte entschärft. Dies kann auch eine Anpassung der Verkehrsführung zur Folge haben. Im Rahmen der Bestandsanalyse und der Beteiligungsformate wurden konkrete Knotenpunkte definiert. Diese sind:

- Rheinstr. / B9
- Weezer Str. / B9
- Dorfstr. / Maasweg
- Rheinstraße / Hoogeweg (inbes. Problem mit ruhendem Verkehr)

Einige davon werden durch die Fertigstellung der OW1 eine geringerer Verkehrsbelastung aufweisen. Die Notwendigkeit einer baulichen Entschärfung und eine Anpassung der Verkehrsführung sollte daher erst nach Freigabe der OW1 erfolgen.

Die Knotenpunkte und Verkehrsführung der Rheinstraße werden im Zuge der Umsetzung der Maßnahme MIV 7 (Neuplanung Rheinstraße) angepasst.

**Fördermittel:**

- Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra

**MIV 6**

## Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten und Anpassung der Verkehrsführung

**Beschreibung**

- Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer werden neuralgische Knotenpunkte entschärft und die Verkehrsführung ggf. angepasst

**Ziel**

- Entschärfung neuralgischer Knotenpunkte
- Anpassung der Verkehrsführung

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Kevelaer und je nach Straßenbaulastträgerschaft: Kreis Kleve, Landesbetrieb Straßen.NRW

**Umsetzungsschritte**

- Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen und Fördermittelakquise
- Bauliche Umsetzung

**Aktueller Sachstand**

- -

**Wirkung**

- Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:**



**MIV 7**

## Neuplanung Rheinstraße (L 491)

Die Rheinstraße wird nach Fertigstellung der OW1 geringere Verkehrsbelastungen aufweisen, so dass diese umgestaltet und den Anforderungen an die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angepasst werden kann.

Aufgrund der dann zu erwartenden Entlastung der Rheinstraße vom Kfz-Verkehr ist auch eine angedachte Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Rheinstraße/ Kölner Straße (B 9) zur Verflüssigung des Verkehrs nicht mehr notwendig.

Für einen exemplarischen Bereich der Umgestaltung der Rheinstraße wird im Rahmen des Verkehrskonzepts auch eine Entwurfsstudie erstellt.

### Fördermittel:

- Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra



Luftbildausschnitt mit Blick auf einen Teil der Rheinstraße;  
Quelle: TIM-Online

**MIV 7**

## Neuplanung Rheinstraße (L 491)

### Beschreibung

- Nach Fertigstellung der OW1 ist ein Umbau der Rheinstraße geplant, der den Anforderungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gerecht wird.

### Ziel

- Stärkung des Umweltverbundes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer und Landesbetrieb Straßen.NRW (federführend)

### Umsetzungsschritte

- Erstellung der Entwurfsstudie für einen Bereich der Rheinstraße
- Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen und Fördermittelakquise
- Bauliche Umsetzung

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Stärkung des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verringerung von Verkehrsbelastungen

### Kosten (grob geschätzt)

- Planungskosten: 150.000 €
- Baukosten: 1,0 Mio €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**MIV 6**

**FUSS 6**

**MIV 8**

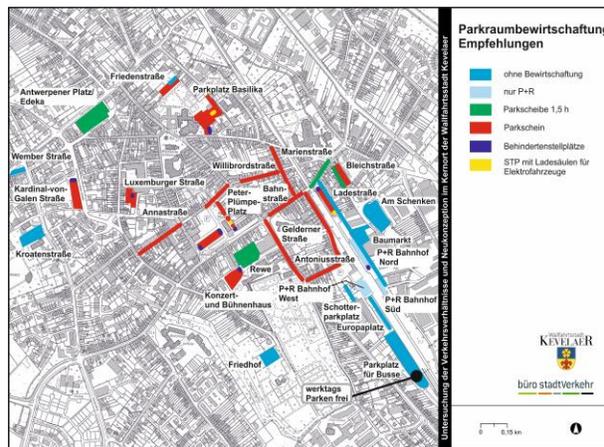
## Evaluation der erfolgten Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung hat den Zweck zielgerichtet die Steuerung der Nutzung und des Parksuchverkehrs von öffentlichen Stellplätzen zu übernehmen. Ziele einer angepassten Parkraumbewirtschaftung sind eine ausgeglichene Parkraumnutzung, die Vermeidung von Parksuchverkehren, eine Verringerung von Lärm- und Umweltbelastungen sowie die Steuerung von Kurz- und Langzeitparkern (Erhöhung der Parkvorgänge). Parkgebühren können zudem ein Anreiz sein, auf die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen.

Als Ergebnis einer im Jahr 2020 erstellten Parkraumuntersuchung für den zentralen Innenstadtbereich der Wallfahrtsstadt Kevelaer, wurde eine punktuelle Angleichung der Parkraumbewirtschaftung empfohlen. Dies wurde bereits umgesetzt. Die Maßnahme beinhaltet daher die fortlaufende Evaluation folgender, bereits ergriffener Maßnahmen:

- neue Parkgebührenordnung
- Bewirtschaftung Konzert- und Bühnenhaus mit Parkscheibe
- neue Parkscheinautomaten (andere Bezahlmethoden, Statistiken zukünftig möglich)
- Parkleitsystem

Karte mit Empfehlungen für die Parkraumbewirtschaftung aus dem Bericht zur Parkraumuntersuchung



**MIV 8**

## Evaluation erfolgter Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung

### Beschreibung

- Fortlaufende Evaluation der erfolgten Anpassungen bei der Parkraumbewirtschaftung

### Ziel

- Ausgeglichere Parkraumnutzung
- Verringerung von Parksuchverkehren
- Erhöhung der Umschlaghäufigkeit auf den zentralen Parkplätzen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung auf den restlichen, hierfür vorgesehenen Parkplätzen

### Aktueller Sachstand

- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung auf einigen Parkplätzen bereits erfolgt

### Wirkung

- Stärkung des Umweltverbundes
- Verringerung von Verkehrsbelastungen

### Kosten

- -

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**SONST 5**

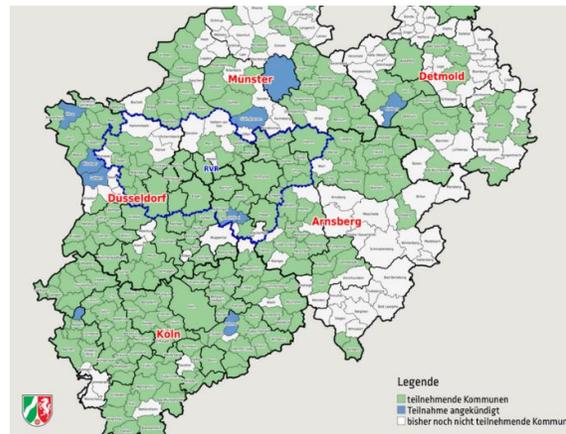
## Maßnahmensteckbriefe Lkw-Verkehr

LKW 1

## Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation

Das Projekt "Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW" ist im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW initiiert worden. Die Federführung des Projektes liegt beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg/mobil-im-rheinland. Kevelaer ist eine der hieran beteiligten kommunalen Partner in NRW.

Ziel des Projektes ist es, im gesamten Rheinland, unter Federführung von mobil-im-Rheinland, ein Vorrangroutennetz für Lastkraftwagen festzulegen, ein Festfahren von Lastkraftwagen zum Beispiel unter zu niedrigen Brücken oder in Wohngebieten sowie die Nutzung von ungeeigneten Straßen durch Lastkraftwagen zu verhindern. Durch die Ausweisung eines Lkw-Vorrangroutennetzes soll der zunehmende Lkw-Verkehr abseits der Autobahnen kanalisiert und vorausschauend mit dem damit verbundenen Verschleiß von Straßen, die für den regelmäßigen Lkw-Verkehr ungeeignet sind, umgegangen werden. Diese Daten werden in einem web-basierten Portal (SEVAS) zusammengeführt und in Navigationsgeräte eingespeist.



Mitgliedskommunen im Projekt "Lkw-Navigation", Stand November 2020, Quelle: sevas.nrw.de

LKW 1

## Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation

### Beschreibung

- Kevelaer ist teilnehmende Kommune am Projekt "Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW"

### Ziel

- Vorrangnetz für Lkw
- Kanalisation und Lenkung des Lkw-Verkehres abseits der Autobahn

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Verkehrsverbund Rhein-Sieg/mobil-im-rheinland

### Umsetzungsschritte

- Fortführung der Beteiligung

### Aktueller Sachstand

- Kevelaer ist bereits Mitgliedskommune

### Wirkung

- Verringerung der Verkehrsbelastung durch Lkw-Verkehr abseits des Vorrangnetzes

### Kosten

- Mitgliedsbeitrag

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

LKW 2

LKW 2

## Lkw-Durchfahrtsverbote für Lkw >7,5t

Schwere Lkw über 7,5t können insbesondere belastend für die zentralen Innenstadtbereiche sein. Primär werden Durchfahrtsverbote angeordnet, um an stark befahrenen Straßen eine Verkehrsentslastung zu erreichen und so die Verkehrssicherheit und Lebensqualität zu verbessern. Ein Verbot für Kfz über 7,5t auf innerörtlichen Straßen führt u.a. zu weniger Lärm, weniger Belastungen durch Abgase und Feinstaub und einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Auch der Verkehrsfluss für die übrigen Verkehrsteilnehmer kann sich verbessern. Lkw-Durchfahrtsverbote auf hoch belasteten Straßen stellen außerdem eine wichtige kurzfristige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Möglich ist auch eine Ergänzung um eine zeitliche Befristung des Durchfahrtsverbotes oder eine Ergänzung um das Zusatzschild „Lieferverkehr frei“.

Ein konkreter Vorschlag für Lkw-Durchfahrtsverbote im Kernort Kevelaers kann ohne weitergehende Untersuchungen jedoch nicht erfolgen.

In einem ersten Schritt muss daher geprüft und definiert werden, für welche zentralen innerstädtischen Straßen eine Anordnung von Lkw-Durchfahrtsverboten **sinnvoll und möglich** wäre (z.B. möglich bei hoher Lärm- oder Feinstaubbelastung oder aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs).

Die Information über eine erfolgte Lkw-Beschränkung muss mit Maßnahme LKW 1 gekoppelt werden.

Zeichen 253 StVO mit  
Zusatzzeichen zur zulässigen  
Gesamtmasse



LKW 2

## Lkw-Durchfahrtsverbote für Lkw >7,5t auf einzelnen Straßen

### Beschreibung

- Kevelaer ist teilnehmende Kommune am Projekt "Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW"

### Ziel

- Entlastung innerstädtischer Straßen
- Erhöhung der Lebensqualität
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Verringerung der Abnutzung der Straßen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Überprüfung von Straßen und -abschnitten auf Anordnung von Durchfahrtsverboten

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verringerung der Verkehrsbelastung durch Lkw-Verkehr im Innenstadtbereich

### Kosten

- Für Beschilderung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

LKW 1

LKW 3

## Prüfauftrag zur Errichtung von Lkw-Lieferzonen

Ein großer Anteil an Unternehmen und Läden im innerstädtischen Bereich sind auf Lieferzonen im öffentlichen Straßenraum angewiesen. Die StVO sieht für Liefer- und Ladebereiche ein eingeschränktes Halteverbot vor. Ladezonen dürfen für private wie für gewerbliche Zwecke gleichermaßen zum Be- und Entladen genutzt werden – ausschließlich für Gegenstände und Waren, die eher unhandlich und nicht einfach zu Fuß transportiert werden können.

Im Falle einer geplanten Durchfahrtsbeschränkung für den Lieferverkehr, bzw. der Ausweisung von Fußgängerzonen und verkehrsfreien Bereichen (siehe Maßnahme FUSS 1) ist eine eventuelle Notwendigkeit der Freigabe für den Lieferverkehr und ggf. die Einrichtung einer Lieferzone im Vorfeld zu überprüfen.

Im nächsten Schritt soll ein Prüfauftrag zur Errichtung von Lkw-Lieferzonen vergeben werden.

Zeichen 250 StVO mit  
Zusatzzeichen „Lieferverkehr  
frei“



LKW 3

## Prüfauftrag zur Errichtung von Lkw-Lieferzonen

### Beschreibung

- Ein großer Anteil an Unternehmen und Läden im innerstädtischen Bereich sind auf Lieferzonen im öffentlichen Straßenraum angewiesen. Vergabe eines Prüfauftrags zur Errichtung von Lkw-Lieferzonen

### Ziel

- Steuerung des Lieferverkehrs

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Vergabe eines Prüfauftrags zur Errichtung von Lkw-Lieferzonen

### Aktueller Sachstand

- Lkw-Lieferzone ist beim Peter-Plümpe-Platz vorgesehen

### Wirkung

- Verringerung der Verkehrsbelastung durch Lkw-Verkehr im Innenstadtbereich

### Kosten

- ca. 3.000 – 5.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

LKW 2

FUSS 1

## Maßnahmensteckbriefe Besucherverkehr

BV 1

## Untersuchung zur Erfassung der Besucher- und Pilgerverkehre

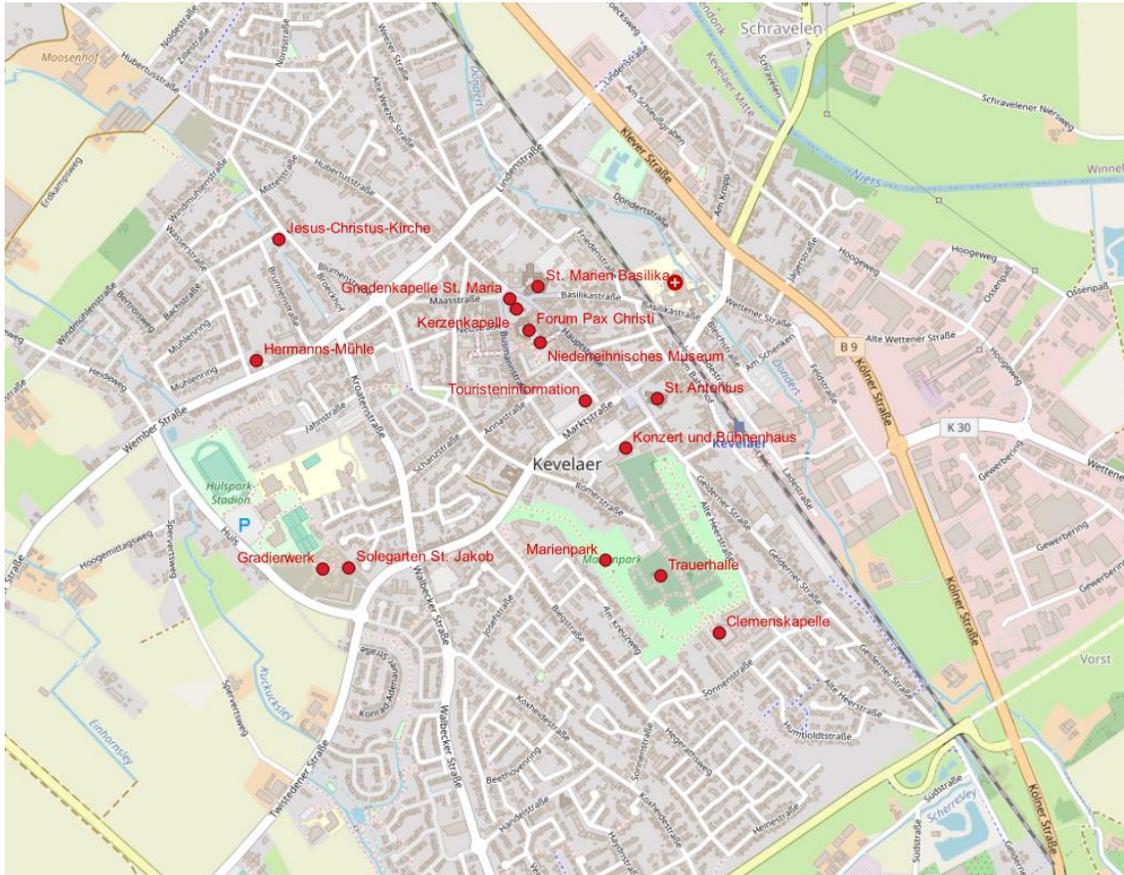


Abbildung 1: Auswahl von Touristenattraktionen und Pilgerstätten in der Stadt Kevelaer, Quelle: eigene Darstellung

BV 1

## Untersuchung zur Erfassung der Besucher- und Pilgerverkehre

### Beschreibung

- Aufgrund der Attraktivität der Stadt Kevelaer als Tourismus- und Wallfahrtsort sollen die Besucher- und Pilgerverkehre der Stadt in einem zusätzlichen Gutachten betrachtet werden
- Ebenso Pilgerverkehr per Rad und zu Fuß

### Ziel

- Gutachten zur gesonderten Betrachtung der Besucher- (inkl. Irland) und Pilgerverkehre

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Kirche, Tourismusstandorte, Hotellerie-Betriebe, Freizeiteinrichtungen (z.B. Irland) etc.

### Umsetzungsschritte/Optionen

Vorbereitung, Durchführung und Auswertung:

- An vorher definierten Orten werden Befragungsunterlagen ausgelegt, die auszufüllen sind + QR-Code zur Online-Teilnahme (z. B. Touristen-information)
- An definierten Tagen werden gezielt Befragungen durchgeführt (z.B. je 2 Tage außerhalb/innerhalb der Oster-/Sommer-/Herbstferien+4 Pilgerevents=16)
- Einbindung des Hotellerie-Gewerbes und der Reiseunternehmen (Befragungsunterlagen auslegen/ausgeben)
- Besucherdifferenzierung via Kamera an 2 Punkten in der Innenstadt an insgesamt 16 Tagen

### Wirkung

- Erfassung des Besucher-/ Pilgerverkehrs
- Ableitung von weiteren Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung\*



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

-

\*  
Insgesamt: **ca. 55.000 €**  
Befragung von mind. 1.000 Personen (a) bis c))

- ca. 6.000 €
- ca. 11.000 €
- ca. 6.000 €
- ca. 32.000 €

BV 2

## Schaffung eines alternativen Halts für Reisebusse

Im Zuge der Umgestaltung des Peter-Plümpe-Platzes ist auch ein Ankunftsbereich für Pilgerbusse an der Marktstraße vorgesehen. Dies wird jedoch von Teilen der Politik kritisch gesehen und die Schaffung eines alternativen Halts für die Reisebusse gewünscht.

Als Alternative wurde in der Vergangenheit bspw. das Gelände der Post an der Gelderner Straße genannt und die grundsätzliche Machbarkeit mittels einer technischen Studie untersucht. Die Fläche ist demnach grundsätzlich für eine geplante Busankunft mit vier bis fünf Bussteigen geeignet, jedoch mit Einschränkungen (z.B. Erhalt Bestandsgebäude nicht möglich).

Auch eine Einrichtung eines Empfangs- und/oder Bürogebäudes am Bahnhof wurde bereits in Erwägung gezogen.

In einem nächsten Schritt muss sich für einen konkreten Standort entschieden werden und die weiteren Planungsphasen ausgeschrieben und beauftragt werden.

BV 2

## Schaffung eines alternativen Halts für Reisebusse (z.B. Bahnhof, altes Postgelände)

### Beschreibung

- Schaffung eines alternativen Halts für Reisebusse

### Ziel

- Halt der Reisebusse außerhalb des zentralen Innenstadtbereichs

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Entscheidung für einen Standort
- Ausschreibung und Vergabe weiterer Planungsphasen
- Bau der alternativen Busankunft

### Aktueller Sachstand

- Machbarkeitsstudie für den Bereich des Postgeländes bereits erstellt
- Vorplanung liegt vor

### Wirkung

- Peter-Plümpe-Platz und angrenzende Marktstraße werden nicht mehr über einen längeren Zeitraum von Reisebussen belegt

### Kostenschätzung (Busankunft Postgelände)

- Baukosten (inkl. Abriss und Gebäude) liegen im niedrigen bis mittleren einstelligen Millionenbereich

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

BV 3

BV 3

## Lenkung des Reisebusverkehrs

Insbesondere mit Schaffung eines alternativen Halts für die Reisebusse ist eine Lenkung des Reisebusverkehrs sinnvoll. Hierzu sollte eine entsprechende Beschilderung installiert werden und den Reisebusunternehmen entsprechende Informationen (z.B. Flyer mit Karte) zur Verfügung gestellt werden.

Im Vorfeld der Umsetzung der Beschilderung müssen die optimalen Routen für den Reisebusverkehr definiert werden. Darüber hinaus muss eine Lösung für die Zeit des Umbaus (Routen, alternativer Halt) erarbeitet werden.

BV 3

## Lenkung des Reisebusverkehrs

### Beschreibung

- Lenkung des Reisebusverkehrs durch Beschilderung

### Ziel

- Erleichterte und zielgerichtete Anfahrt der Busunternehmen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, (federführend)  
Busunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Definition für optimale Busrouten
- Planung und Umsetzung der Beschilderung
- Ergänzendes Infomaterial (z.B. Flyer)

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Verringerung von Umwegfahrten

### Kostenschätzung (Beschilderung)

- Planungskosten ca. 3.500 €
- Baukosten ca. 25.000 €

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

BV 2

## Maßnahmensteckbriefe sonstiger Themenbereiche

SONST 1

## Landeinfrastrukturkonzept für E-Mobilität

Aufgrund der ländlich geprägten und flächenintensiven Struktur Kevelaers wird der Kfz-Verkehr auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Ziel muss es sein, diesen im Hinblick auf die nationalen und europaweiten Zielsetzungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen klimaneutral zu betreiben, d.h. nicht nur der Betrieb der Fahrzeuge, sondern auch die Herstellung des Energieträgers sind umweltfreundlich abzuwickeln (regenerative Energien). Bundesweit ist die Zielmarke von rund 15,0 Mio. zugelassenen E-Fahrzeugen und die Errichtung von 1,0 Mio. öffentlicher Ladestationen bis 2030 ausgerufen worden.

Der überwiegende Teil der Bevölkerung Kevelaers lebt in Einzel- oder Doppelhäusern mit einem eigenen Stellplatz an dem künftig das E-Fahrzeug geladen werden kann. Laut der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur finden bereits 85 % der Ladevorgänge an privaten Wallboxen oder am Arbeitsplatz statt (76-88 % im Jahr 2030). Im ländlichen Raum wird zudem der Schlüssel von E-Fahrzeugen auf öffentliche Ladeinfrastruktur mit 23:1 angegeben (2030). Daher wird künftig der Netzausbau und eine effiziente Nutzung der bestehenden Kapazitäten (Ladestromanagement) eine wichtige Rolle spielen.

- Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten  
→ Stadtverwaltung übernimmt beratende Funktion
- Schaffung von Lademöglichkeiten durch private Betreiber (Einzelhandel/ Versorgungsstandorte, Energiekonzerne usw.) auf öffentlichen/ halböffentlichen Flächen → Stadtverwaltung übernimmt beratende Funktion
- Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs

SONST 1

## Landeinfrastrukturkonzept für E-Mobilität

### Beschreibung

- Um Elektromobilität als Teilbaustein einer ganzheitlichen nachhaltigen Mobilitätsstrategie zu etablieren, ist die Schaffung von Ladeinfrastruktur essentiell. Hierzu soll zunächst die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts in Auftrag gegeben werden

### Ziel

- Schaffung einer bedarfsgerechten und netzdienlichen Ladeinfrastruktur

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer, Betriebe /Unternehmen

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung und Vergabe eines Ladeinfrastrukturkonzepts

### Aktueller Sachstand

- Haushaltsmittel stehen 2023 bereit

### Wirkung

- Stärkung der E-Mobilität
- Verringerung von Schadstoffbelastungen

### Kosten

- ca. 20.000 – 25.000 € (Konzept)
- bis zu 3.000 € pro Wallbox

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

### Fördermöglichkeiten

- BMVI-Programm „Ladeinfrastruktur vor Ort“
- KfW-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kw Leistung (für Unternehmen)

SONST 2

## Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagement geht es um die Themen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Ziel ist die Förderung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Schulen verursachen Verkehr, der wiederum ein bestimmtes Verhalten, bauliche Maßnahmen und Situationen zur Konsequenz hat. Es entsteht ein konkretes „Mobilitätsbild“, welches sich je nach Jahreszeit, Wochentag, Wetterlage oder Verhalten des oder der Einzelnen ändert. Jede Einrichtung ruft diese ganz individuelle Mobilitätssituation hervor. Ein schulisches Mobilitätsmanagement bezieht diese Tatsache mit ein und versucht unter den gegebenen Umständen für alle Beteiligten ein zufriedenstellendes Ergebnis herzustellen.

Grob lassen sich drei Handlungsfelder eines schulischen Mobilitätsmanagements definieren:

- Infrastruktur und Verkehrsregelung
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Organisation und Information

Mögliche Maßnahmen im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements können sein:

- Erstellung eine Schulmobilitätsplans
- „Busse auf Füßen“, „Walking Bus“ oder „Pedibus“
- Schulwegmarkierungen
- Einrichtung von Elternhaltestellen
- Förderung des Fahrradfahrens (z.B. Radabstellanlagen, Fahrradsicherheitskampagnen, Schulradwegeplan)

SONST 2

## Schulisches Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

- Einführung eines schulischen Mobilitätsmanagements zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen

### Ziel

- Förderung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter sowie kommunale Planungs- und Bauämter, Schulen, Einrichtungen der Kinder- und Jugendförderung, Polizei etc.

### Umsetzungsschritte

- Bildung eines Netzwerkes aus Akteuren, Verankerung des Schulischen Mobilitätsmanagement in Plänen

### Aktueller Sachstand

- Für 2024 in Vorbereitung

### Wirkung

- Stärkung des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

SONST 3

SONST 3

## Training der Straßenverkehrsregeln und der Verkehrsteilnahme

In Zusammenarbeit mit Schulen, Kindergärten und weiteren Einrichtungen der Kinder- und Jugendförderung können Veranstaltungen zum Training für Verkehrsregeln und der Verkehrsteilnahme vorgesehen werden oder Infomaterialien bereitgestellt werden.

Denkbar sind z.B.:

- Spielerische Verkehrssicherheitsarbeit in Kitas
- Bereitstellung von Informationsmaterial für Eltern (Broschüren zur Kindersicherheit im Auto und Kinderbeförderung auf Lastenfahrrädern der BAST)
- Teilnahme am Programm „Kind und Verkehr“ des DVR (richtet sich an Erwachsene, Eltern aber auch Betreuerinnen und Betreuer in Kitas und Kindergärten)
- Fahrradtraining in Schulen

### Fördermöglichkeiten:

- Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt verschiedene Programme und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

SONST 3

## Training der Straßenverkehrsregeln und der Verkehrsteilnahme

### Beschreibung

- Durchführung von Veranstaltungen zum Erlernen von Straßenverkehrsregeln und Teilnahme am Straßenverkehr mit Schulen, Kindergärten und weiteren Einrichtungen der Kinder- und Jugendförderung

### Ziel

- Förderung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter sowie kommunale Planungs- und Bauämter, Schulen, Einrichtungen der Kinder- und Jugendförderung, Polizei etc.

### Umsetzungsschritte

- Organisation von entsprechenden Veranstaltungen
- Bereitstellung von Informationsmaterial

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Stärkung des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

SONST 2

SONST 4

## Verstärkte Kontrolle von Falschparkern

Als Ergänzende Maßnahme zur Entschärfung der Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und den übrigen Verkehrsteilnehmern, wird eine verstärkte Kontrolle von Falschparkern empfohlen. Diese Kontrollintensivierung kann zeitlich begrenzt stattfinden, hat aber in der Regel nur eine nachhaltige Wirkung, wenn sie auch regelmäßig erfolgt.

Dies konnte auch als ein Wunsch aus den Beteiligungsformaten identifiziert werden.

Insbesondere auch im Zusammenhang mit der Fortführung der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung (siehe Maßnahme MIV 8) kann es sinnvoll sein mit verstärkten Kontrollen deren Wirksamkeit zu unterstützen.

Die Maßnahme sieht eine Ausdehnung der Kontrollen im gesamten Stadtgebiet vor, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Sicherstellung von Rettungswegen (zugeparkte Straßen, Kurven, etc.).

In diesem Zusammenhang ist auch eine Prüfung der personellen Kapazität und in der Folge ggf. eine Aufstockung sinnvoll.

SONST 4

## Verstärkte Kontrolle von Falschparkern

### Beschreibung

- Zur Entschärfung der Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und den übrigen Verkehrsteilnehmern ist eine verstärkte Kontrolle von Falschparkern empfehlenswert

### Ziel

- Verringerung von Falschparkern

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Ordnungsamt

### Umsetzungsschritte

- Einsatz des bestehenden Personals
- Ggf. personelle Aufstockung Ordnungsamt

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Konfliktentschärfung zwischen den Verkehrsteilnehmern

### Kosten

- Ggf. Personalkosten bei notwendiger Personalaufstockung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MIV 8

SONST 5

## Baustellenmanagement

Baustellenmanagement ist ein sehr komplexes Thema, da es neben den Verkehrsteilnehmern und Anliegern immer eine Vielzahl an Beteiligten gibt und es nicht selten zu Konflikten kommt. Ein gutes Baustellenmanagement beinhaltet daher vor allem die Baustellenkoordination aber auch die Information über anstehende Baustellen.

Geplante Baumaßnahmen müssen koordiniert und auf mögliche Konflikte hin überprüft werden (Baustellenkoordination).

Als ersten Schritt müssen für die Wallfahrtsstadt Kevelaer sinnvolle Standards für ein Baustellenmanagement definiert werden. Daraufhin kann ein Baustellenmanagement implementiert werden, dass z.B. eine Baustellenübersicht und Baustellenvorschau beinhaltet und bei der Orientierung bei der Anfahrt mit Fahrzeugen oder bei der Entscheidung zur Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes hilfreich sein kann. Sinnvollerweise ist eine ständige Aktualität der Informationen des Baustellenmanagements sicher zu stellen.

SONST 5

## Baustellenmanagement

### Beschreibung

- Baustellenkoordination sowie Information über Baustellen

### Ziel

- Bessere Koordination von Baustellen
- Bessere Information zu Baustellen
- Verbesserung der Orientierung bei der Anfahrt

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Ordnungsamt

### Umsetzungsschritte

- Setzen von eigenen Standards
- Aufbau und Pflege des Baustellenmanagements

### Aktueller Sachstand

- -

### Wirkung

- Weniger Umwehfahrten durch verbesserte Orientierung
- Ggf. Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

SONST 6

## Mobilitätsmanagement/ Öffentlichkeitsarbeit

Diese Maßnahme beinhaltet die Durchführung eines langfristigen kommunalen Mobilitätsmanagements, ergänzt um Öffentlichkeitsarbeit, nach 2030.

Kommunales Mobilitätsmanagement beschreibt die zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens auf kommunaler Ebene. Dazu gehört die Anwendung von Maßnahmen, die die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen beeinflussen.

Im Mittelpunkt steht ein fachbereichsübergreifender Abstimmungs- und Entscheidungsprozess aus Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie.

Mit Hilfe des kommunalen Mobilitätsmanagements nach 2030 sollen weiterhin Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer zum Umstieg vom Pkw auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes motiviert werden.

SONST 6

## Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit (nach 2030)

### Beschreibung

- Etablierung eines langfristigen Mobilitätsmanagement nach 2030, dass Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auch weiterhin zum Umstieg vom Pkw auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes motiviert

### Ziel

- zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens auf kommunaler Ebene

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Wallfahrtsstadt Kevelaer

### Umsetzungsschritte

- Beibehaltung der Stelle eines Mobilitätsmanagers/ einer Mobilitätsmanagerin

### Aktueller Sachstand

- Eine unbefristete Stelle eines / einer MM ist eingerichtet

### Wirkung

- Langfristige Begleitung und Verstetigung der Mobilitätswende

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

# büro stadtVerkehr



**büro stadtVerkehr**  
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Bürostandort: Bahnhofsallee 11  
Verwaltungssitz: Mittelstraße 55  
D-40721 Hilden  
Tel: 02103 / 91159-0  
Fax: 02103 / 91159-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

Geschäftsführende Gesellschafter:  
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:  
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH  
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



**Ansprechpartner:**

**Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm**

Tel: 02103 91159-10

E-Mail: [stuhm@buero-stadtverkehr.de](mailto:stuhm@buero-stadtverkehr.de)

**Dipl.-Ing. Michaela Latteier**

Tel: 02103 91159-16

E-Mail: [latteier@buero-stadtverkehr.de](mailto:latteier@buero-stadtverkehr.de)

**Lennart Bruhn, M. Sc.**

Tel: 02103 91159-11

E-Mail: [bruhn@buero-stadtverkehr.de](mailto:bruhn@buero-stadtverkehr.de)