

An die
Mitglieder des Mobilitätsausschusses

nachrichtlich:

An die
stv. Mitglieder des Mobilitätsausschusses
und die Kreistagsabgeordneten,
die nicht dem Mobilitätsausschuss angehören

An den Landrat und die Dezernenten

Einladung
zur 6. Sitzung
des Mobilitätsausschusses
(XVII. Wahlperiode)

am Donnerstag, dem 07.04.2022, um 17:00 Uhr

GV, Zentrum, Kreishaus Grevenbroich
Kreissitzungssaal (1. Etage)
Auf der Schanze 4, 41515 Grevenbroich
(Tel. 02181/601-2172)
Navigation: www.rkn.nrw/TR814

TAGESORDNUNG:

Öffentlicher Teil:

1. Feststellung der ordnungsgemäß erfolgten Einladung und der Beschlussfähigkeit
2. Verpflichtung von sachkundigen Mitgliedern des Mobilitätsausschusses
Vorlage: 66/1242/XVII/2022
3. Baumkataster - Sachstandsbericht
Vorlage: 66/1260/XVII/2022
4. Radverkehrskonzept Rheinisches Revier - Sachstandsbericht
Vorlage: 61/1249/XVII/2022

5. Stationsbericht VRR für das Jahr 2021
Vorlage: 61/1255/XVII/2022
6. Bericht aus den Gremien des VRR und der KMN
7. Anträge
8. Mitteilungen
- 8.1. K 33n - Neubau der AS Delrath
Vorlage: 66/1253/XVII/2022
9. Anfragen
- 9.1. Anfrage der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 29.03.2022 zu Thema Beschwerden über
Unzulänglichkeiten beim Betrieb der S 28 (Regio-Bahn)
- 9.2. Anfrage der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 29.03.2022 zu Thema Berichte zu Maßnahmen an der
A46 und der A44n



Vorsitzender
Demmer

Für die Vorbesprechungen stehen den Fraktionen in der Zeit von 16.00 - 17.00 Uhr folgende Räume im Sitzungsbereich des **Kreishauses Grevenbroich** zur Verfügung:

CDU-Fraktion:	<u>Besprechungsraum V/VI</u> 1. Etage Navigation: www.rkn.nrw/TR815
SPD-Fraktion:	<u>Besprechungsraum Ideenschmiede I/II</u> Erdgeschoss Navigation: www.rkn.nrw/TR804
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:	<u>Besprechungsraum Ideenschmiede I/II</u> Erdgeschoss Navigation: www.rkn.nrw/TR804
FDP-Fraktion:	<u>Besprechungsraum V/VI</u> 1. Etage Navigation: www.rkn.nrw/TR815
Fraktion UWG/FW RKN/Zentrum:	<u>Besprechungsraum III</u> Erdgeschoss Navigation: www.rkn.nrw/TR810
Fraktion AfD:	<u>Besprechungsraum IIIa</u> Erdgeschoss Navigation: www.rkn.nrw/TR824

Parkplätze stehen in der Tiefgarage des Kreishauses Grevenbroich, Einfahrt "Am Ständehaus", zur Verfügung.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Parken auf dem Rondell vor dem Haupteingang des Kreishauses Grevenbroich nicht gestattet ist!

Sitzungsvorlage-Nr. 66/1242/XVII/2022

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	07.04.2022	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Verpflichtung von sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern als Mitglieder des Mobilitätsausschusses

Sachverhalt:

Gemäß § 41 Abs. 5, 6 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) können zu Mitgliedern der Ausschüsse neben Kreistagsmitgliedern auch sachkundige Bürgerinnen und Bürger der kreisangehörigen Gemeinden bestellt werden.

Diese sind bei Sitzungsteilnahme – soweit noch nicht in vorangegangenen anderen Fachausschüssen des Kreistages geschehen – gemäß § 8 Abs. 4 der Hauptsatzung des Rhein-Kreises Neuss vom Ausschussvorsitzenden zur gesetzmäßigen und gewissenhaften Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu verpflichten.

Folgende Verpflichtungsformel, zu der die Mitglieder des Mobilitätsausschusses durch Erheben von den Plätzen ihr Einverständnis bekunden, wird empfohlen:

„Ich verpflichte mich, dass ich meine Aufgaben nach bestem Wissen und Können wahrnehmen, das Grundgesetz, die Verfassung des Landes und die Gesetze beachten und meine Pflichten zum Wohle des Kreises erfüllen werde. (So wahr mir Gott helfe.).“

Hinweis:

Anschließend ist die Verpflichtungsformel von den verpflichteten sachkundigen Personen jeweils namentlich zu unterzeichnen.

Sitzungsvorlage-Nr. 66/1260/XVII/2022

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	07.04.2022	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Baumkataster - Sachstandsbericht

Sachverhalt:

Neben den originären Aufgaben der Straßenunterhaltung unterhält und pflegt das Tiefbauamt des Rhein-Kreises Neuss an den Kreisstraßen folgende Grün- und Gehölzflächen:

Pflanzflächen im Bereich von Kreuzungen und Verkehrsinseln (i. d. R. Bodendecker)	27.000 m ²
Bankette und Trennstreifen, bepflanzt mit Wildwiese	710.000 m ²
Flächige Gehölzbestände (z. B. Böschungen mit Sträuchern, Gehölzen und Bäumen)	334.000 m ²
Einzel- / Straßenbäume	3.900 Stk.

Die flächigen Gehölzbestände und die Einzelbäume werden an dieser Stelle näher betrachtet. Bei allen Maßnahmen, von der Neupflanzung, über die Pflege bis zum Ausasten oder Fällen von Bäumen, steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Alle flächigen Gehölzbestände und viele Einzelbäume sind vom Tiefbauamt heute geodatenbasiert erfasst. Die übrigen Bäume sind unter Angabe des Standortes, der ungefähren Höhe und des Alters in Tabellen gelistet.

In den kommenden Wochen und Monaten sollen alle Einzelbäume einheitlich in eine geodatenbasierte Erfassung überführt werden. Hierbei werden die Bäume inklusive Stammumfang, Höhe und Kronendurchmesser erfasst, nummeriert und nach Art und Gattung bestimmt. Jeder Baum wird in seiner Position so vermessen, so dass eine Verwechslung ausgeschlossen ist. Diese geodatenbasierte Erfassung ist spätestens Ende 2022 abgeschlossen.

Im Anschluss (voraussichtlich ab dem Jahr 2023) werden die flächigen Gehölzbestände sukzessive inhaltlich erfasst und bewertet. Wie vor beschrieben, sind dem Tiefbauamt zwar die Lage und Größe dieser Flächen bekannt, Art und Zustand sind aber nicht dokumentiert.

Die Erfassung der Daten erfolgt durch einen zertifizierten Baumkontrolleur, der in diesem Zuge auch die diesjährige Baumschau durchführt und Maßnahmen zu Pflege und Erhalt ausspricht. Insgesamt haben die sehr trockenen Sommer 2019 und 2020 die Bäume und Gehölze gestresst und es Krankheiten und Befällen leicht gemacht. So haben sich in den letzten Jahren beispielsweise die Rußrindenkrankheit bei den Ahornbäumen und der Eichenprozessionsspinner bei den Eichen ausgebreitet.

Die Niederschläge des letzten Sommers 2021 hat den Bäumen aber wieder geholfen, so dass seitdem keine zusätzlichen Auffälligkeiten zu verzeichnen sind.

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1249/XVII/2022

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	07.04.2022	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Radverkehrskonzept Rheinisches Revier - Sachstandsbericht

Sachverhalt:

Zum Projekt Gesamtregionales Radverkehrskonzept Rheinisches Revier wurden vom Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler die Ergebnisse in Form einer umfangreichen Broschüre vorgelegt.

Mit dem vorliegenden Konzept ist eine Grundlage für die langfristige Entwicklung eines attraktiven Radverkehrsnetzes im Rheinischen Revier gelegt.

Die Broschüre ist als Anlage beigefügt. Weitere Exemplare in gedruckter Form liegen in der Sitzung zur Mitnahme bereit.

Die Gremien der Zukunftsagentur Rheinisches Revier haben im Februar 2022 den Netzplan des Gesamtregionalen Radwegekonzeptes als wichtigen Bestandteil des Mobilitätskonzeptes für das Rheinische Revier beschlossen. Sie befürworten ein Folgeprojekt, welches die Einrichtung einer Koordinierungsstelle und Machbarkeitsstudien für ausgewählte, wesentliche Radverkehrsverbindungen umfassen soll.

Seitens des bisherigen Projektkoordinators LANDFOLGE Garzweiler wurde aktuell mitgeteilt, dass in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium für die Einrichtung einer Koordinierungsstelle (Laufzeit bis zum Jahr 2025) ein Förderzugang gefunden werden konnte. Es wurde ein Projektbudget von ca. 900 T € mit einer Förderquote von voraussichtlich 90% für die Koordinierungsstelle etc. in Aussicht gestellt. Zur Weiterführung des gesamtregionalen Projekts befindet sich aktuell eine Kooperationsvereinbarung zwischen den bisherigen Projektpartnern in der Vorbereitung. Auf dieser Grundlage soll anschließend der konkrete Förderantrag zur Koordinierungsstelle gestellt werden.

Für die Förderung von (Machbarkeits-)Studien zur Vorbereitung der Schlüsselprojekte muss noch ein Förderzugang gefunden werden.

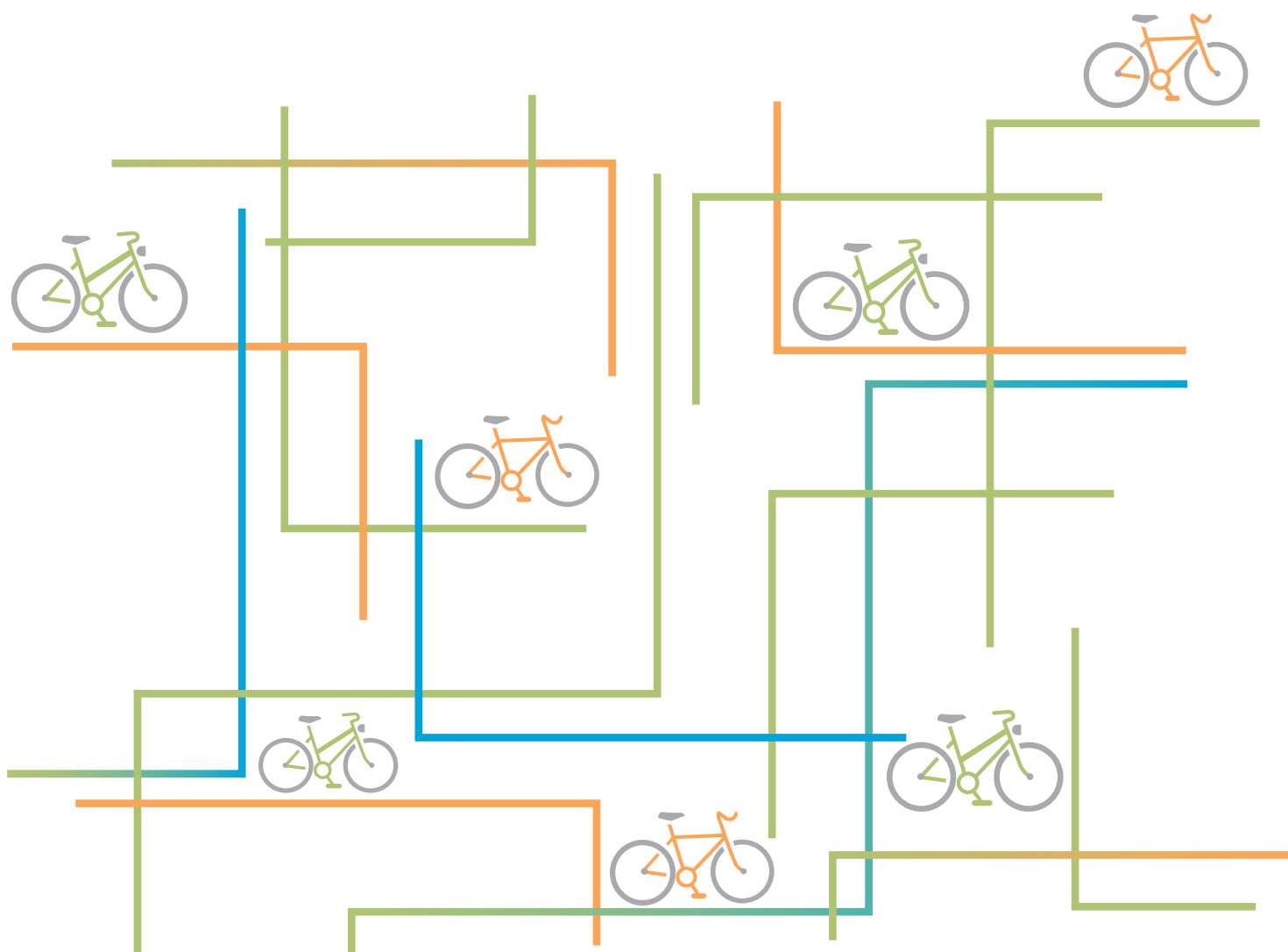
Beschlussempfehlung:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Abschlussbericht zum Gesamtregionalen Radverkehrskonzept zur Kenntnis und befürwortet die weitere Mitarbeit des Rhein-Kreises Neuss an dem Projekt.

Anlagen:

FinalerEndbericht

RADVERKEHRSNETZ RHEINISCHES REVIER





GRUSSWORT DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR DIGITALES UND VERKEHR

Wer klimafreundliche Mobilität will, kommt am Radverkehr nicht vorbei. Radfahren ist gesund, unkompliziert, vergleichsweise günstig – und es tut uns, dem Klima und der Umwelt gut. Gerade während der Pandemie hat das Fahrrad viele neue Fans bekommen. Hersteller und Händler kommen bei der gestiegenen Nachfrage kaum hinterher. Das ist eine erfreuliche Entwicklung.

Eine aktuelle Studie hat zudem ergeben, dass sich die Mehrheit der Menschen in Deutschland grundsätzlich vorstellen kann, häufiger vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen – wenn denn die Infrastruktur stimmt. Hier liegt das Problem: Vielerorts fühlen sich Radfahrer noch unsicher, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind. Etwa weil sie nicht genug Platz haben, weil Fahrradwege plötzlich an einer Kreuzung oder im Nirgendwo enden – oder gar nicht erst vorhanden sind. Zudem fehlen oft eine ausreichende Beschilderung, Abstellmöglichkeiten an Bus- und Bahnhofstestellen, ein guter, sicherer Radweg in den Nachbarort, ein echtes Radverkehrsnetz.

Hier setzt der vorliegende Leitfaden an. Das Rheinische Revier hat das große Potenzial des Radverkehrs und eines multimodalen Mobilitätskonzeptes längst erkannt. Dieser Fahrplan skizziert Möglichkeiten und konkrete Handlungsempfehlungen für die Region – von Radschnellwegen bis zu besser vernetzten Mobilitätsangeboten. Herzlichen Glückwunsch an alle beteiligten Städte, Kreise, Verbände und Verkehrsträger zur vorbildlichen Zusammenarbeit und zu den guten Ergebnissen innerhalb so kurzer Zeit.

Ich bin überzeugt: Jede Region, die auf Radverkehr setzt, wird davon profitieren. Gerade wenn es sich um einen so wichtigen, wandelbaren Wirtschafts- und Lebensraum handelt wie das Rheinische Revier.

Das Bundesverkehrsministerium hat das Projekt „Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ gern gefördert. Auch die neue Bundesregierung setzt auf einen starken Radverkehr. Ich bin gespannt, wie es auf den Radwegen zwischen Aachen, Mönchengladbach und Bonn weitergeht – und wünsche allen Beteiligten viel Erfolg und viele Nachahmer im ganzen Land.

DR. VOLKER WISSING MdB

Bundesminister für Digitales und Verkehr



GRUSSWORT DES VERKEHRSMINISTERIUMS DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Wir meinen es ernst mit dem Klimaschutz. Und deswegen müssen wir unser Mobilitätsverhalten ändern. Im Rheinischen Revier haben wir die einmalige Chance, den Menschen in ihrer Heimat neue, überzeugende Mobilitätsangebote zu machen, die den Umstieg vom Auto auf Rad, Bus und Bahn attraktiv machen.

Ein gesamtregionales Radwegenetz im Rheinischen Revier macht das Fahrrad zum klimaneutralen Allround-Verkehrsmittel – für Wege zu Kultur, Sport- und Freizeit-Einrichtungen, zu Ärzten, Schulen, Freunden und zum Einkaufen. Außerdem werden wir das Fahrrad intelligent mit anderen Verkehrsmitteln vernetzen: mit Mobilstationen, smarten Pendlerparkplätzen und einem starken Schienenverkehr mit enger Taktung.

Selten waren die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Strukturwandel so gut wie heute. Intelligente Köpfe mit kreativen Ideen und dem Willen und Mut zur Veränderung zusammen mit ausreichenden Finanzmitteln – das gibt es auf unserem Kontinent wohl nur in Nordrhein-Westfalen. Nutzen wir diese Chance auch für bessere, sichere und saubere Mobilität der Zukunft und machen das Rheinische Revier zum Leuchtturm moderner Mobilität überall in Europa.

INA BRANDES

Verkehrsministerin des Landes Nordrhein-Westfalen



GRUSSWORT DER ZUKUNFTSAGENTUR RHEINISCHES REVIER

Mit dem „Gesamtregionalen Radverkehrskonzept“ ist ein wichtiger Schritt zur Steigerung der Radfahrmobilität im Rheinischen Revier getan, nämlich ein gesamtregionales Netz zu planen, welches die zentralen Orte über Kommunal-, Kreis- und Landesgrenzen miteinander verbindet. Das Rad soll sich im Rheinischen Revier als vollwertiges und gleichberechtigtes Alltagsverkehrsmittel etablieren können. Mein herzlicher Dank geht an alle Beteiligten aus Kommunen, Kreisen, der StädteRegion und weitere Institutionen für die geleistete Arbeit. Insbesondere dem Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, der die Trägerschaft für dieses zukunftsweisende Projekt übernommen hat, danke ich für die erfolgreiche Prozesssteuerung. Jetzt geht es darum, die Pläne auch Wirklichkeit werden zu lassen. Wir werden die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzepts nach Kräften unterstützen.



Foto: Susanne Klömpges

BODO MIDDELDORF

Geschäftsführer der Zukunftsagentur Rheinisches Revier



GRUSSWORT DES ZWECKVERBANDS LANDFOLGE GARZWEILER

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist ein zentrales Element auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Als Modellregion für zukunftsfähige Mobilität möchten wir im Rheinischen Revier hier vorangehen.

Die besondere Herausforderung liegt darin, die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel insbesondere auch für mittlere Entfernungen attraktiv zu machen. Dies erfordert einen systematischen und regional abgestimmten Ausbau des Radverkehrs. Wir, der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, haben den Prozess zur Erarbeitung des nun vorliegenden „Gesamtregionalen Radverkehrskonzepts“ koordiniert.

Uns im Rheinischen Revier bietet sich die Herausforderung, diesen Transformationsprozess zu bewältigen und gleichzeitig haben wir die Chance diesen zu gestalten. Durch die Tagebaue existieren alte Verbindungen nicht mehr, diese müssen neu geschaffen werden und ermöglichen uns die einmalige Gelegenheit, Mobilität im Raum neu zu denken.

In der Großstadt Mönchengladbach wurde der Radverkehr in den vergangenen Jahren gestärkt und die Nahmobilität gefördert, um bereits innerstädtisch neue Wege der Mobilität aufzuzeigen: So wurde mit der „Blauen Route“ als innerstädtische Schnellverbindung zwischen den Zentren Rheydt und Gladbach eine attraktive Anbindung geschaffen. Mit der Knotenpunktwegweisung wurde ein gesamtstädtisches Radwegenetz ausgeschrieben, das abgestimmt mit der Region über die Stadtgrenzen hinaus weitergeführt wird. Der Radschnellweg über Mönchengladbach-Rheindahlen und Wegberg bis nach Roermond ist ein Beispiel für eine überregionale Verbindung, die in Teilen bereits realisiert ist.

Gemeinsam können wir diese Anstrengungen im Rheinischen Revier nun weiter vorantreiben, um eine nachhaltige Mobilität im gesamten Revier zu stärken und zusammen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

DR. GREGOR BONIN

Verbandsvorsteher des Zweckverbands LANDFOLGE Garzweiler



2

Ausgangslage
und Ziele

Radfahren liegt voll im Trend! Neben dem klassischen Fahrrad haben sich Pedelecs, E-Bikes und Lastenräder in den letzten Jahren immer stärker verbreitet und sind im Stadtbild zu alltäglichen Fortbewegungsmitteln geworden. Die Corona-Pandemie hat dem individuellen und flexiblen Transportmittel Fahrrad noch einmal einen besonderen Schub gegeben. Pedelecs erlauben es den Menschen heute, auch im Alter aktiv und mobil zu bleiben. Berufs- und Freizeitpendler profitieren von immer besseren Akkuleistungen, um ihre Wege zur Arbeit oder zu einem Ausflugsziel, eventuell in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wie Bus oder Bahn, möglichst einfach und komfortabel zurückzulegen. Doch mit der Geschwindigkeit, mit der sich unser Mobilitätsverhalten und unsere Mobilitätsmöglichkeiten verändert haben, konnte die Radinfrastruktur nicht schritthalten. Viele Radwege sind nicht so dimensioniert, dass sie für die Verkehre der Zukunft optimal gerüstet sind oder müssen erst noch gebaut werden, um fehlende Verbindungen zu ergänzen.

„Multimodale Mobilität“ und Klimaschutz – Zwei Seiten einer Medaille

Die Nutzung bzw. Kombination verschiedener Verkehrsmittel wie Fahrrad, Auto, Bus oder Bahn im Verlauf wird als Multimodalität bezeichnet. Sharing-Angebote und die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln werden durch die zunehmend digitale Vernetzung eine immer größer werdende Rolle in der künftigen Mobilität spielen. Daher ist es umso wichtiger, die einzelnen Mobilitätsangebote optimal aufeinander abzustimmen. In Summe kann so, nicht nur im Rheinischen Revier, die Transformation von der autogerechten zur menschengerechten Stadt- und Verkehrsplanung gelingen. Auch spielen die Themen Klima- und Umweltschutz eine existenziell wichtige Rolle. Als ein wesentlicher Baustein eines multimodalen Mobilitätskonzepts für das Rheinische Revier gilt daher die Erarbeitung eines regionalen Radverkehrskonzeptes mit einem Umsetzungshorizont bis 2040. Der Radverkehr muss schneller, komfortabler und sicherer werden.

Das Rheinische Revier – Modellregion für die Mobilität der Zukunft

Im Jahre 2020 haben sich sieben Gebietskörperschaften gemeinsam auf den Weg gemacht, ein „Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ zu entwickeln. Der Planungsraum des Rheinischen Reviers umfasst mit einer Fläche von 4.977 km² etwa 15 % der Gesamtfläche des Landes Nordrhein-Westfalen. Traditionell durch die Gewinnung, Verstromung und Veredlung von Braunkohle aber auch durch Landwirtschaft und Industrie geprägt, ist das „Revier“ ein wichtiger Wirtschafts- und Lebensraum für rund 2,4 Mio. Einwohner. Gelegen zwischen den Metropolen Aachen, Düsseldorf, Köln/Bonn und Mönchengladbach, gehören zum Rheinischen Revier die Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, der Rhein-Erft-Kreis und der Rhein-Kreis Neuss, die Städteregion Aachen sowie die kreisfreie Stadt Mönchengladbach. Angesichts des nahenden Endes der Braunkohleverstromung und des tiefgreifenden Strukturwandels kommt der Umsetzung einer nachhaltigen multimodalen Mobilität eine zentrale Bedeutung zu. Mit dem „Wirtschafts- und Strukturprogramm“ (kurz: WSP) wurde durch die Zukunfts-



agentur Rheinisches Revier (ZRR) gemeinsam mit ihren Gesellschaftern und zahlreichen Experten ein Leitfaden für die künftige Entwicklung des Rheinischen Reviers entwickelt. Projekte, die sich mit den Themen Mobilität, Radverkehr und Infrastruktur beschäftigen, wie dies beim „Gesamtregionalen Radverkehrskonzept“ der Fall ist, passen daher bestens zu den im WSP genannten Zukunftsfeldern (s. unter www.rheinisches-revier.de).

„Modal Split“ und Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW – Dem Fahrrad gehört die Zukunft!

Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP 2020) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird noch ein Anteil des Radverkehrs an allen Verkehrsträgern (der sog. „Modal Split“) von 15 % im Jahre 2020 im Bundesdurchschnitt für realistisch gehalten. Inzwischen ist bereits der NRVP 3.0 erschienen, der zwar keinen konkreten „Modal Split“ enthält aber ein „Fahrradland Deutschland 2030“ definiert. Die Zielvorgaben des Landes NRW sind mit einem Modal Split von 25 % für den Radverkehr im Landesdurchschnitt nicht weniger ehrgeizig. Um diese Ziele zu erreichen, ist die Erarbeitung und Umsetzung eines leistungsfähigen regionalen Radverkehrskonzeptes für den Alltagsverkehr erforderlich. Da der Anteil der Pedelec- und E-Bike-Nutzer an den Radfahrenden wächst, bedarf es zudem hochwertiger Infrastruktur und einer systematischen Vernetzung mit dem Schienenverkehr. In den letzten Jahren haben sich die gesetzlichen und technischen Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung grundlegend geändert. Hervorzuheben sind die Novellen der Straßenverkehrsordnung (StVO) in den Jahren 1997 (Fahrradnovelle) und 2013 (Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit) sowie das im November 2021 in Nordrhein-Westfalen beschlossene Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW). Dieses stellt die Region vor die besondere Herausforderung, die An-

forderungen an die Verkehrswege auf Basis der geänderten Gesetzeslage zu überprüfen.

Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier – Wesentlicher Baustein eines multimodalen Mobilitätskonzepts der Zukunft

Auf Grundlage des Radverkehrsnetzes NRW sowie bestehender Radverkehrsnetze auf Kreisebene und kommunaler Netzplanungen wurde innerhalb nur eines Jahres ein hochwertiges regionales Radverkehrsnetz bestehend aus Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) geplant. Alle heute bekannten Entwicklungen und Radverkehrsplanungen der Region fanden hierbei Berücksichtigung. Grundlegend für den Erfolg war dabei die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten und angrenzenden Kreisen, der Städteregion Aachen und der Stadt Mönchengladbach sowie weiteren Verbänden, Verkehrsträgern und Partnern. Die nun vorliegende Netzplanung kann als wesentlicher Baustein eines multimodalen Mobilitätskonzepts das Rheinische Revier fahrradfreundlich erschließen und dieses mit den Oberzentren Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln, Krefeld sowie den Niederlanden und Belgien verbinden. Entscheidend wird sein, ob es gelingt, über kreis- und kommunale Grenzen hinweg, eine systematische und effiziente Radverkehrsförderung zu betreiben und damit das Radverkehrsnetz im Rheinischen Revier als bundesweites Modellprojekt einer multimodalen und nachhaltigen Mobilität zu realisieren. Die Zeichen dafür stehen jedenfalls heute so gut wie nie. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland sowie vom Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Strukturwandels Rheinisches Revier gefördert.



3

Planungs- und Abstimmungsverfahren – Regionale Zusammenarbeit

3.1 ARBEITSSTRUKTUREN

Im Rahmen der Entwicklung eines „Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes für das Rheinische Revier“ wurde ein projektbegleitender Lenkungskreis einberufen. Dieser besteht aus den Radverkehrsverantwortlichen der Städteregion Aachen, der Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg, des Rhein-Erft-Kreises, des Rhein-Kreises Neuss sowie der kreisfreien Stadt Mönchengladbach. Er wird zudem unterstützt durch Vertreterinnen und Vertreter der Radregion Rheinland e.V., des Heinsberger Landes, des ADFC NRW, des Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW), des Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) als Vertretung für den Nahverkehr Rheinland (NVR) und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), des NRW-Verkehrsministeriums sowie der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR). Gesteuert wurde der Entwicklungsprozess vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) aus Aachen in enger Zusammenarbeit mit dem Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler, der die Rolle der Projektträgerschaft und der Gesamtkoordination innehatte.

Gemeinsam die Mobilität der Zukunft schaffen – 4 Workshops des Lenkungskreises

In vier aufeinander aufbauenden Workshops, die aufgrund der Corona-Pandemie meist digital stattfanden, erarbeitete der Lenkungskreis gemeinsam die Netzplanung und die zu umsetzenden Maßnahmen. Wesentliche Meilensteine hierbei waren

1. die Erarbeitung einer idealtypischen Netzplanung,
2. die Durchführung einer Potenzialanalyse,
3. die Erstellung eines Netzplans sowie
4. die Ausarbeitung von Maßnahmen und einer Umsetzungsstrategie.

Die im Lenkungskreis erarbeiteten Ergebnisse wurden vom Planungsbüro SVK fortgeschrieben und mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden abgestimmt. Hierdurch sind in die Netzplanung alle bereits bestehenden oder (soweit bekannt) künftigen Planungen der Kommunen eingeflossen. Die finale Freigabe des Netzes erfolgte durch die jeweiligen Kreisverantwortlichen, stellvertretend für die kreisangehörigen Kommunen, bzw. durch die Radverkehrsbeauftragten der Städteregion Aachen und der Stadt Mönchengladbach.

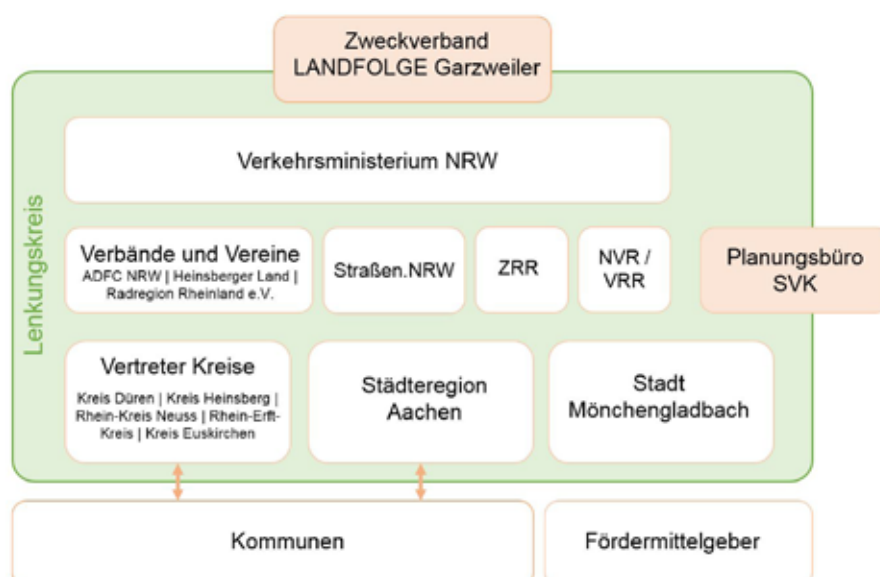


Abbildung 1: Abstimmungsprozess Radverkehrskonzept Rheinisches Revier (Quelle: SVK)



Abbildung 2: Dritter Workshop des Lenkungskreises (Foto: Zweckverband)

3.2 UMSETZUNGSBEISPIELE

3.2.1 Provinz Antwerpen

Die Provinz Antwerpen ist eine von fünf flämischen Provinzen, die ein gemeinsames, regionales und provinzübergreifendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr aufgebaut haben. Mit ihren hohen infrastrukturellen Standards und einer gemeindeübergreifenden Planung und Realisierung hat die Provinz Antwerpen Vorbildcharakter. Im „Team Radverkehr“ der Provinz sind derzeit ca. 14 Mitarbeiter*innen mit der Umsetzung des dortigen Radverkehrskonzeptes beschäftigt. Das heute in der Provinz vorhandene Radwegenetz ist das Ergebnis einer ca. 20-jährigen Planungs- und Realisierungsphase. Die Herausforderungen und der Planungshorizont sind in etwa vergleichbar mit denen des



Abbildung 3: Exkursion des Lenkungskreises nach Antwerpen (Quelle: SVK)

Rheinischen Reviers. Im Rahmen einer Fahrradexkursion konnte der Lenkungskreis des „Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes“ die Radschnellverbindungen F1 und F11 besichtigen und selbst „erfahren“. Dabei ließen sich neben der Infrastruktur viele Eindrücke zu Radabsstellanlagen, multimodalen Verknüpfungspunkten, neu umgesetzten Fahrradstraßen sowie für den Radverkehr bevorrechtigten Querungsstellen sammeln.

3.2.2 Radschnellweg Ruhr (RS1)

„Best-practice“ Beispiel für die Realisierung einer gebietskörperschaftsübergreifenden Radverkehrsanlage in NRW ist der im Entstehen begriffene Radschnellweg Ruhr (RS1). Zu seiner Umsetzung müssen zahlreiche komplexe und zeitintensive Arbeitsschritte absolviert werden: Objektplanung der Verkehrsanlagen,

STATEMENT STADT MÖNCHEGLADBACH

„Aus dem Kohleausstieg und den damit verbundenen gravierenden Veränderungen im rheinischen Revier in den kommenden Jahren ergeben sich für Mönchengladbach Chancen. Mit dem 'Gesamtregionalen Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier' haben wir die Möglichkeit diesen Veränderungsprozess durch ein hochwertiges Radverkehrsnetz mit schnellen Radverbindungen zu begleiten und Modellregion für eine nachhaltige Mobilität zu werden. Den Radverkehr in Mönchengladbach durch gezielte Maßnahmen zu stärken ist für uns ein zentrales Zukunftsthema.“ (Felix Heinrichs, Oberbürgermeister)







Eröffnung der neu gebauten Alubrücken am Bahntrassenradweg Aachen-Jülich am 21.09.2021 (Foto: StädteRegion Aachen)

Planung der Ingenieurbauwerke, Durchführung einer faunistischen Planungsraumanalyse, artenschutzrechtliche Prüfung sowie Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans. Weitere Informationen sind verfügbar unter: <https://velocityruhr.net/blog/2020/02/16/sachstand-radschnellweg-ruhr-2/>

3.2.3 Radschnellverbindung Mönchengladbach-Wegberg-Roermond

Die Radschnellverbindung Mönchengladbach-Wegberg-Roermond ist ein grenzüberschreitendes Radverkehrsprojekt. Im Rahmen eines INTERREG-Förderprojektes wurde eine Machbarkeitsstudie für die Radverbindung erstellt. Beginnend am Mönchengladbacher Hauptbahnhof soll die Radverbindung als Radschnellweg über den Nordpark nach Rheindahlen verlaufen. Von dort ist eine Weiterführung der Radverbindung über die Stadt Wegberg bis nach Roermond in den Niederlanden vorgesehen. Ein erster kurzer Abschnitt konnte in Mönchengladbach im Bereich Nordpark bereits realisiert werden.

3.2.4 Bahntrassenradweg Aachen-Jülich

Die StädteRegion Aachen, der Kreis Düren und die Stadt Aachen haben seit 2014 den Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Aachen – Jülich neu- und ausgebaut. In Verbindung mit großen Brücken über die Wurm sowie die Hergelsbendenstraße bzw. die Straße Strangenhäuschen in Aachen und über die L 164 bei Alsdorf-Ofden ist eine komplett neue, weitgehend autofreie und konfliktarme Route entstanden. Sie bildet auf einer Länge von etwa 30 km eine wichtige regionale Radverkehrsachse sowohl für den Alltagsverkehr als auch für die Freizeit und verbindet die Zentren und wichtige Ortsteile auf direktem Weg miteinander.



Grenzüberschreitendes Radverkehrsprojekt: Die RSV Mönchengladbach-Wegberg-Roermond (Foto: Stadt Mönchengladbach)



Brücke des Bahntrassenradwegs Aachen-Jülich über die Wurm bei Aachen-Haaren (Foto: StädteRegion Aachen)



Eröffnung der neu gebauten Alubrücken am Bahntrassenradweg Aachen-Jülich am 21.09.2021 (Foto: StädteRegion Aachen)

STATEMENT STÄDTEREGION AACHEN

„Die Verkehrswende gelingt nur, wenn wir eine gemeinsame Strategie verfolgen. Das gesamtregionale Radverkehrskonzept ist die entscheidende Grundlage für einen koordinierten Ausbau starker Radverkehrsachsen durch alle Baulastträger. Es bildet das Grundgerüst für unser parallel in Vorbereitung befindliches städteregionales Radverkehrsnetz, das eine weitere Verdichtung vorsieht und eine wichtige Verknüpfung zu unseren weiteren Mobilitätsprojekten wie der Regiotram oder dem Ausbau der Euregiobahn darstellt. Wir brauchen nicht nur einzelne attraktive Radrouten, sondern ein abgestimmtes Gesamtnetz. Dort können wir unser Personal und unsere Investitionsmittel gezielt und effektiv einsetzen. Ich freue mich, dass wir im rheinischen Revier hierfür jetzt zusammen die Grundlage schaffen.“
(Dr. Tim Grüttemeier, Städteregionsrat)



4 Netzplanung

4.1 Methodik

Verbindungen in einem Verkehrsnetz müssen nach differenzierten Standards ausgebaut werden, da ihre Bedeutung für die jeweiligen Zielgruppen und den Verkehrsaustausch je nach Verbindung unterschiedlich sind. Um das Netz innerhalb eines einheitlichen Gestaltungsmusters ausbauen zu können ist es erforderlich, dass eine Klassifizierung nach Bedeutung des Netzes, eine sogenannte Netzhierarchie, vorgenommen wird. Alle Verkehrsnetze in Deutschland werden in der Regel hierarchisch aufgebaut. Die Netzhierarchie wird für jeden Verkehrsträger einzeln festgelegt. Aus der sogenannten „Netzüberlagerung“ können dann Aussagen zur Gestaltung der Knotenpunkte („Wer hat Vorfahrt?“), zur Straßenraumaufteilung („Wer bekommt wie viel Raum?“) und zu den Prioritäten bei Ausbau, Instandsetzung sowie Winterdienst abgeleitet werden.

Grundlage für die Netzplanung sind die Ziele der „Raumordnung“ und die jeweilige Landesplanung für die Erreichbarkeit zentral gelegener Orte.

„Die Raumordnung sorgt überörtlich und fachübergreifend für einen Ausgleich der vielfältigen Nutzungen und Funktionen des Gesamttraums der Bundesrepublik Deutschland und seiner Teilräume. Gesetzliche Leitvorstellung der Raumordnung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen führt.“ (Quelle: Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat www.bmi.bund.de).

Aus dieser örtlichen Gliederung werden die Verkehrsnetze und die Verbindungsfunktionen abgeleitet. Die Hierarchiestufen eines Verkehrsnetzes beschreiben daher die Bedeutung eines Netzabschnittes für das jeweilige Verkehrssystem in Bezug auf die Qualität der Erreichbarkeit bestimmter Ziele. In Folge dessen

werden für Netze einheitliche und feste Qualitätskriterien vorgegeben; zunächst unabhängig von der Infrastruktur.

Während für den ÖPNV und den Kfz-Verkehr ausgebildete Netze vorliegen, muss für den Radverkehr ein eigenständiges alltagstaugliches Netz nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) erarbeitet werden. Die hierbei angewandte Methodik wird in 4.3.1 beschrieben.

4.2 Radnetzhierarchie

Für den Radverkehr definieren die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) festgelegten RIN die Qualitätskriterien und geben die Einteilung des Radverkehrsnetzes in folgende Hierarchiestufen vor: Die Hierarchiestufe II besteht aus Radschnellverbindungen (RSV) und ist die im Radverkehr höchste Stufe, gefolgt von Hierarchiestufe III, den Radvorrangrouten (RVR). Die Grundlage bildet das Basisradnetz (Hierarchiestufe IV).

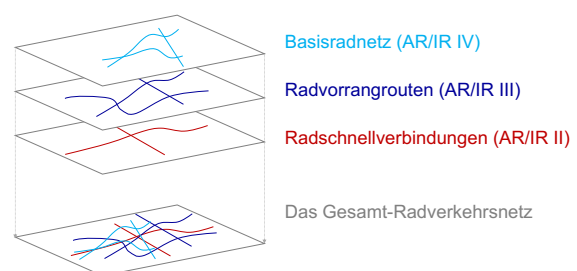


Abbildung 4:
Netzhierarchie für Radverkehrsnetze nach RIN / H RSV (Quelle: SVK)

RSV und RVR stellen die höchsten Hierarchiestufen dar, deren Zweck es ist, bedeutende Quelle-Ziel-Relationen des Alltagsradverkehrs auf einer hochwertigen, zügig befahrbaren Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen. So sollen auch Ziele im Entfernungsbereich zwischen 5 und 20 km, die die Entfernungen des normalen Alltagsradverkehrs übersteigen, erschlossen werden. Dafür müssen Umwege und Wartezeiten möglichst gering sein, um eine zügige Befahrbarkeit und einen hohen Fahrkomfort zu gewährleisten. Nur so können konkurrenzfähige Fahrzeiten zu

anderen Verkehrsträgern entstehen (siehe die „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“, H RSV der FGSV).

Eine der zentralen Funktionen des gesamtregionalen Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr ist es, die Verkehre im Rheinischen Revier zu bündeln, Stadtteile miteinander zu verbinden und mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu verknüpfen. Die wichtigsten Quell- und Zielpunkte innerhalb der Region sollen unmittelbar angebunden werden. Eine direkte Routenführung ist für den Alltagsverkehr notwendig, da Radfahrer nicht gerne Umwege fahren. Das gesamtregionale Radverkehrsnetz verläuft dabei nicht ausschließlich über das klassifizierte Straßennetz, da dieses auf die Funktionalität des Kfz-Verkehrs ausgelegt ist und diese Funktionen nicht zwangsläufig mit denen des Radverkehrsnetzes übereinstimmen.

Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) stellen die höchste Hierarchiestufe innerhalb des Gesamt-Radverkehrsnetzes dar und sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Da mit ihnen in der Regel ein hoher Investitionsaufwand verbunden ist, ist ihre Einrichtung oft erst bei hoher zu erwartender Nutzung sinnvoll. Ein Wert von durchschnittlich 2.000 Radfahrern/Tag im Querschnitt ist hier mindestens anzustreben (siehe Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten [H RSV], FGSV).

Da RSV die höchste Kategorie von Radverkehrsanlagen darstellen, haben sie besonders hohe infrastrukturelle Anforderungen. Der Radverkehr soll bei RSV möglichst auf breiten und komfortablen Radwegen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen geführt werden. Musterlösungen sollen Kommunen und Kreisen helfen, bei der Planung von Radschnellverbindungen die wichtigsten Faktoren von vornherein im Blick zu haben und von der Erfahrung anderer Regionen zu profitieren. Radschnellverbindungen sind für das gesamtregionale Radverkehrsnetz zunächst nur Bestandteil der idealtypischen Netzkonzeption, nicht aber der Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz. Grund hierfür sind die sehr hohen Ansprüche bezüglich der Linienführung und der Ausbaukriterien. Dies erfordert planerisch ein abweichendes Vorgehen. Während das grundlegende regionale Radverkehrsnetz mittels einer Zielnetzplanung (vgl. Kapitel 4.3) erstellt wird, ist für die Planung einer Radschnellverbindung zunächst eine Machbarkeitsstudie notwendig.

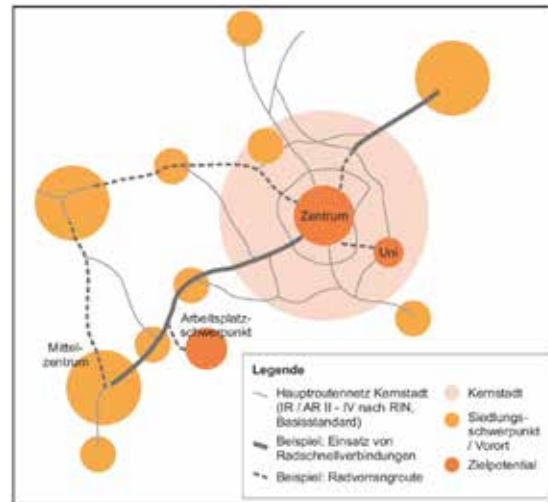


Abbildung 5: Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, H RSV, S. 10, Bild 3 (Quelle: FGSV)

Radvorrangrouten

Dort, wo der hohe infrastrukturelle Standard von RSV und die voraussichtlichen Potenziale von 2.000 Radfahrern pro Tag im Querschnitt nicht erreicht werden können, können Radvorrangrouten (RVR) zur Anwendung kommen. Diese stellen die Hierarchiestufe unter den Radschnellverbindungen dar und bilden damit eine Zwischenstufe zwischen den hochwertigen Radschnellverbindungen und den kommunalen Radnetzen, deren Standard meist den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA der FGSV) entspricht. Anders als bei RSV benötigen RVR keine festgelegte Anzahl an Radverkehrspotenzialen, sie sollen jedoch eine eigenständige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz besitzen (H RSV).

Die „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) geben, ähnlich wie der „Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW“ (Hrsg.: Land NRW), die Qualitätsstandards- und Entwurfskriterien für den Bau und die Gestaltung von Radvorrangrouten vor.

Basisradnetz: Kreisradverkehrsnetze und kommunale Netze

Ergänzt wird das gesamtregionale Radverkehrsnetz, bestehend aus Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten durch das Basisradnetz, das sich aus kommunalen und kreisweiten Netzen zusammensetzt. Diese binden auf lokaler Ebene Ortschaften und Siedlungsgebiete an das regionale Netz an. Diese Hierarchiestufe kann bzw. soll zukünftig in ein kommunales Radverkehrsnetz übergehen und verdichtet werden, wenn die Kommunen entsprechende Konzepte erstellen lassen.

Knotenpunktnetz

Ergänzend zu den Radschnellverbindungen, den Radvorrangrouten und dem kreisweiten bzw. kom-

munalen Basisradnetz bildet das in erster Linie rad-touristisch ausgerichtete und wabenartig strukturierte Knotenpunktsystem eine weitere und wichtige Grundlage für das gesamtregionale Radverkehrsnetz. Bei diesem überregional integrierten Wegweisungssystem ist jeder Netzknoten mit einer individuellen Nummer gekennzeichnet. An diesen Netzknoten werden Übersichtskarten installiert, welche den Standort in Bezug zum Umgebungsnetz abbilden, so dass dem Nutzer auch vor Ort eine individuelle Routenwahl ermöglicht wird. Das Knotenpunktsystem ist auf vielen touristischen Themenrouten, wie z.B. Erft-Radweg, RurUfer-Radweg, Niers-Radwanderweg, Wasserburgen-Route oder Radnetz Deutschland (D-Routen) bereits etabliert. Unser Ziel ist es, dieses auch auf den im Rahmen des Radverkehrskonzepts für das Rheinische Revier entstehenden Radwegen umzusetzen.

4.3 ZIELNETZPLANUNG

4.3.1 Methodik

Mit der sogenannten „Zielnetzplanung“ soll das Mobilitätsverhalten von Radfahrenden im Untersuchungsgebiet (hier: Rheinisches Revier) abgebildet werden. Die Planung von Radverkehrsanlagen und -wegen richtet sich nach der Frage, welchen Weg Radfahrende nehmen würden, wenn es dort eine sichere und attraktive Radverkehrsführung gäbe. Dies erfolgt zunächst unabhängig von vorhandenen Wegen und Radverkehrsanlagen. Die fahrradfreundliche Gestaltung der Verbindungsachsen wird im Rahmen des noch abzustimmenden Maßnahmenkonzeptes angestrebt. Im Falle einer flächendeckenden Radverkehrsplanung, wie im Rheinischen Revier, ist es sinnvoll, das Wegeangebot für den Radverkehr nicht ausschließlich auf Grundlage des bestehenden Straßenausbauprogramms fortzuentwickeln. Dies wäre für eine möglichst fahrradfreundliche Entwicklung des Wegenetzes nicht ausreichend, da Kfz-Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr durchaus unterschiedliche Kriterien an Verbindungsfunktion und Streckenführung haben.

Der Netzplan kann daher Routen enthalten, die auf nicht vorhandenen oder ungeeigneten Wegen liegen. Wenn diese Routen als bedeutsam eingestuft werden, ist ein Ausbau der Wege das mittel- oder langfristige Ziel (Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes). Im Rahmen der Zielnetzplanung soll durch ein geeignetes Wegeangebot der vorhandene Fahrradverkehr gesichert sowie eine stärkere Fahrradnutzung gefördert werden. Voraussetzung hierfür ist eine Angebotsplanung, die sich aus der potentiellen Nachfrage ableitet. Unter „potentieller Nachfrage“ wird der Radverkehrsanteil verstanden, der bei einer kontinuierlichen, auf die Ziele und Quellen des Fahrradverkehrs abgestimmten Verbesserung der Infrastruktur in Verbindung mit einem fahrradfreundlichen kommunalen Klima gewonnen und gehalten werden kann.

Bei der Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte wird davon ausgegangen, dass zwischen bestimmten Quellen (z.B. Wohnquartier) und Zielen (z.B. Bahnhof, Kindergarten, Arbeitsplatz, etc.) eine bestehende oder zumindest „potentielle Nachfrage“ nach Radverkehrsverbindungen herrscht, die es durch ein fahrradfreundliches Wegeangebot abzudecken gilt. In diesem Analyseschritt werden alle potentiellen Quellen und Ziele für den Fahrradverkehr auf Grundlage des „Zentrale-Orte-Prinzips“ untersucht.

Eine detaillierte Analyse der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse beschränkt sich auf großräumige Strukturen, wie z.B. die der drei Tagebaue. Hindernisse wie Autobahnen oder Schienenwege können bei den hohen Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten auch „planfrei“, z.B. durch neue Brücken oder Tunnel, gequert werden.

Zur Entwicklung eines optimalen Radverkehrsnetzes sind daher bestimmte Anforderungen an die zu schaffenden Wegeverbindungen zu stellen. Diese müssen zunächst auf Grundlage der vorgenannten Analyseschritte entwickelt werden.

STATEMENT KREIS DÜREN

„Das Rheinische Radverkehrskonzept bündelt all die Dinge, die wir im Kreis Düren voranbringen möchten: Mobilität der Zukunft, Klimaschutz und natürlich ein gelungener Strukturwandel, der gleichermaßen eine Herausforderung für unsere Region darstellt, aber auch viele Chancen bietet. Um als starkes Revier zukunftsfähig zu sein, bedarf es Mobilitätslösungen wie dieser, um stark frequentierte Netze zu entlasten, die Gesundheit der Menschen und das Klima positiv zu beeinflussen und die Infrastruktur weiter auszubauen.“ (Wolfgang Spelthahn, Landrat)



Foto: Dieter Jacobi

(Oberste) Priorität bei der Suche nach geeigneten Wegen für Alltagsrouten hat eine möglichst direkte und sichere Wegeverbindung. Erst bei der Entscheidung bzgl. alternativer, gleichrangiger Wegführungen gehen die übrigen Kriterien in die Bewertung ein. Als Entscheidungsgrundlage zur Integration dieser Planungsanforderungen erfolgt die **„Entwicklung eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen“**, das die notwendigen Verknüpfungen zwischen den zentralen Orten und wichtigen Quell- und Zielpunkten beschreibt. Dieses idealtypische Netz weist noch nicht die Lage der später auszubauenden Radverkehrsverbindungen aus. Die Zielverbindungen geben einen „Korridor“ als Suchraster vor, der die Ausrichtung der einzelnen Radverkehrsachsen und deren Zielorientierung definiert. Das idealtypische Netz der Zielverbindungen dient der Auswahl der optimalen Route und der Festlegung der Netzbedeutung.

Die Netzbedeutung im idealtypischen Netz wird in Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen dargestellt. Die Einteilung erfolgt mittels einer Poten-

zialanalyse. Werden Potenziale von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag im Querschnitt erreicht, stellt die „idealtypische Verbindung“ einen Suchkorridor für eine Radschnellverbindung dar (höchste Ausbau- bzw. Hierarchiestufe). Potenziale unter 2.000 Radfahrenden pro Tag im Querschnitt werden im gesamtregionalen Radwegenetz als Radvorrangrouten ausgewiesen bzw. geplant (zweithöchste Ausbau- bzw. Hierarchiestufe).

Da für Radschnellverbindungen eine Machbarkeitsstudie erforderlich ist, werden zunächst nur die gemäß der ermittelten Potenziale als Radvorrangrouten eingestuften Routen auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt.

4.3.2 Zentralörtliche Gliederung und wichtige Quell- und Zielpunkte

In Anwendung der beschriebenen Methodik der Zielnetzplanung wurden die für das Rheinische Revier bedeutsamen Ziele mittels des „Systems der zentralen Orte“ festgelegt. Neben den beiden Oberzentren

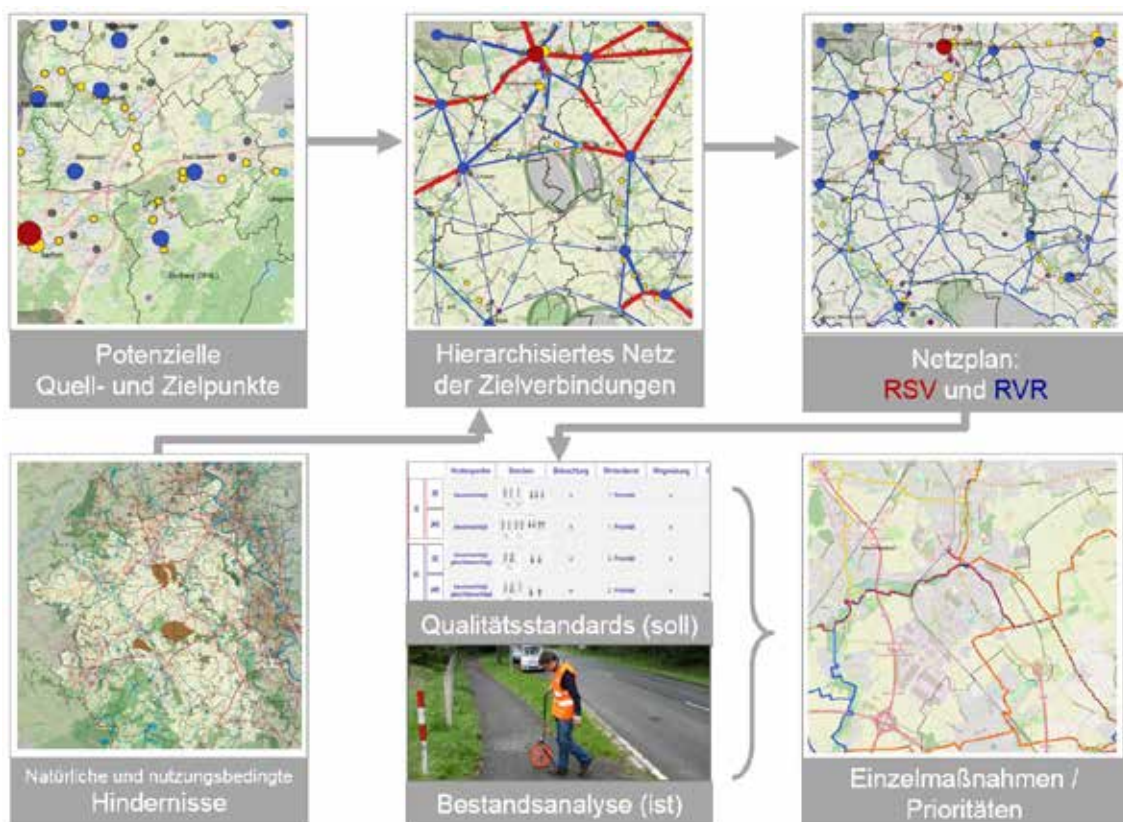


Abbildung 6: Methodisches Vorgehen bei der Zielnetzplanung (Quelle: SVK)

Aachen und Mönchengladbach sowie den Mittelzentren, wie z.B. Erkelenz oder Bergheim, sind auch alle Grundzentren in das „Gesamtregionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ eingeflossen. Nur so kann ein lückenloses gesamtregionales Netz entstehen. Als regional bedeutsame Quell- und Zielpunkte gelten auch größere Stadtteilzentren bzw. Ortsteile, Hochschul- oder Universitätsstandorte sowie die Verknüpfungspunkte zum schienengebundenen Nah- und Fernverkehr (Bahnhöfe und Haltepunkte). Zudem sollen Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte (z.B. Einkaufszentren), die von hoher Bedeutung sind, in das gesamtregionale Netz einfließen. Auf Grundlage bestehender Unterlagen wurden die regional bedeutsamen Quell- und Zielpunkte über die zentralen Orte hinaus weiter verdichtet.

4.3.3 Idealtypisches Netz der Zielverbindungen

Auf Grundlage der zentralen Orte sowie der regional bedeutsamen Quell- und Zielpunkte ist jeweils ein idealtypisches Suchkorridor-Netz zwischen Zielen zukünftiger Radverkehrsverbindungen entwickelt worden. Dies erfolgte zunächst ohne eine Hierarchisierung und Differenzierung in Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen. Bei der Entwicklung dieser idealtypischen Zielverbindungen wurde Wert daraufgelegt, die vorhandenen Siedlungsstrukturen abzubilden, die Quell- und Zielpunkte direkt miteinander zu verbinden, eine einheitliche Netzdichte im gesamten Rheinischen Revier zu erreichen und einen hohen Verkehrsaustausch zu ermöglichen.

4.3.3.1 Planungsprinzipien

Die vorgenannten Korridore wurden dabei im Spannungsfeld zwischen Kosten, Direktheit und Potenzialen betrachtet bzw. geplant. Dabei wurde jeweils abgewägt, ob und wie zwei Quell- und Zielpunkte miteinander verbunden werden und ob die Route,

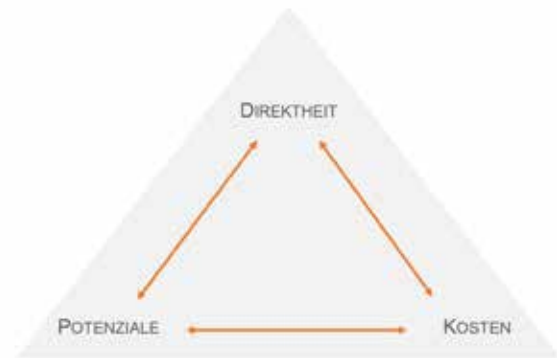


Abbildung 7: Spannungsdreieck Planung (Quelle: SVK)

beispielsweise durch Umwege oder Bündelungen, weitere weniger bedeutsame Quell- und Zielpunkte anbinden kann. Nachfolgend werden die Planungsprinzipien zur Erstellung des idealtypischen Netzes beschrieben:

Planungsprinzip: Hohe Potenziale

Häufig können zwei Punkte über verschiedene, häufig parallele Routenführungen miteinander verbunden werden, die unterschiedliche Vorteile mit sich bringen. Hierzu zählen, z.B. eine direktere Führung oder die Anbindung eines weiteren Quell- und Zielpunktes oder aber auch zwei Routen, die durch ein Hindernis (z.B. eine Autobahn) voneinander getrennt sind. Weisen beide Routen hohe Potenziale auf, so dass die Kosten für eine Parallelführung zu rechtfertigen sind, werden beide Routen im idealtypischen Netz aufgenommen.

Planungsprinzip: Bündelung

Wenn möglich, sollen Parallelführungen vermieden werden, um die hohen Standards für das Radverkehrsnetz auf wichtigen Korridoren zu bündeln. Manche Ziele können daher über einen Stich an eine „Stammstrecke“ zwischen zwei Punkten angebunden werden – vor allem dann, wenn die Potenziale keine eigene, direkte Anbindung rechtfertigen.

STATEMENT KREIS EUSKIRCHEN

„Um die Klimaziele zu erreichen, brauchen wir unter anderem eine Verkehrs- und Mobilitätswende, bei der auch das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen wird. Hier ist der Kreis Euskirchen als 'Fahrradfreundlicher Kreis' schon gut aufgestellt, gemäß ADAC-Radreiseanalyse (2020) ist die Eifel unter den Top 10 der beliebtesten Radreiseregionen. Über die touristischen Angebote hinaus, muss aber auch der Alltagsradverkehr gestärkt werden. Dafür ist das Modellprojekt 'Gesamtregionales Radverkehrsnetz' im Rheinischen Radrevier der richtige Ansatz, weil es schnelle und gleichzeitig sichere Radverbindungen zwischen den Kommunen auch im Kreis Euskirchen schaffen wird.“
(Markus Ramers, Landrat)



Planungsprinzip: Stützpunkt

Liegen wichtige Quell- und Zielpunkte fast auf der direkten idealtypischen Verbindung zwischen zwei Orten (z.B. Gewerbegebiete zwischen zwei Städten), kann die Routenführung direkt über diese Punkte verlaufen. Dabei ist abzuwägen, wie hoch der Umwege-Faktor ist oder ob eine Bündelung durch eine eigene Anbindung sinnvoller ist.

Planungsprinzip: Kommunale Anbindung

Unter Berücksichtigung der Kosten, der Direktheit und der Potenziale kann es auch vorkommen, dass bestimmte Quell- und Zielpunkte nicht direkt an das regionale Radverkehrsnetz angebunden werden.

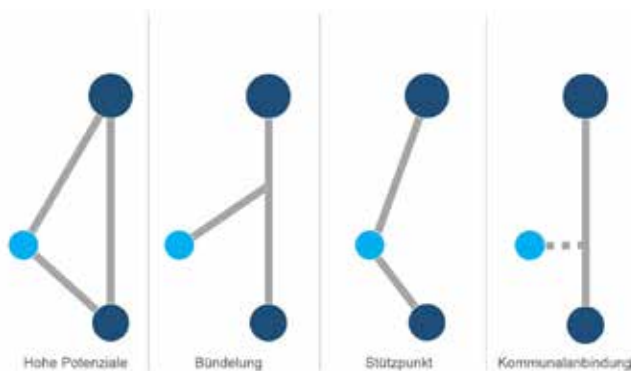


Abbildung 8: Planungsprinzipien (Quelle: SVK)

Dies betrifft z.B. kleinere Regionalbahnhöfe, deren Potenzial gesamtregional eher niedrig eingestuft wird. Wichtig ist dabei jedoch, dass diese Punkte Teil der kommunalen Netze (Kreisnetze und kommunale Netze) sind und über diese an das gesamtregionale Radverkehrsnetz angebunden werden. Standards und Potenziale sollten dann denen des Basisradnetzes entsprechen (in Vorbereitung: ERA 2022).

4.3.3.2 Berücksichtigung kommunaler Planungen

In allen beteiligten Gebietskörperschaften existieren bereits Planungen oder sogar umgesetzte Maßnahmen für regional bedeutsame Radverbindungen. Diese sollen teilweise auch als Radschnellverbindungen oder als Radvorrangrouten qualitativ hochwertig umgesetzt werden. Bestehende Planungen wurden in das Gesamtregionale Radverkehrsnetz Rheinisches Revier integriert und auch im idealtypischen Netz dargestellt. Neben den Radschnellverbindungen Köln-Frechen und Aachen-Herzogenrath, sind hierbei vor allem folgende zu nennen:

- Kommunale Radschnellverbindungen in der Stadt Mönchengladbach,
- Konzept der schnellen Radwege im Kreis Euskirchen,

- Rad-Vorrang-Route zwischen Düren und Jülich,
- Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, Kommunale Rad-Vorrang-Routen in den Städten Aachen und Düren,
- Speedway, Alleenradweg und Grubenrandweg im Rhein-Erft-Kreis,
- Überlegungen zu Radschnellwegen im Rhein-Kreis Neuss,
- Überlegungen zu Rundwegen um die Tagebaue.

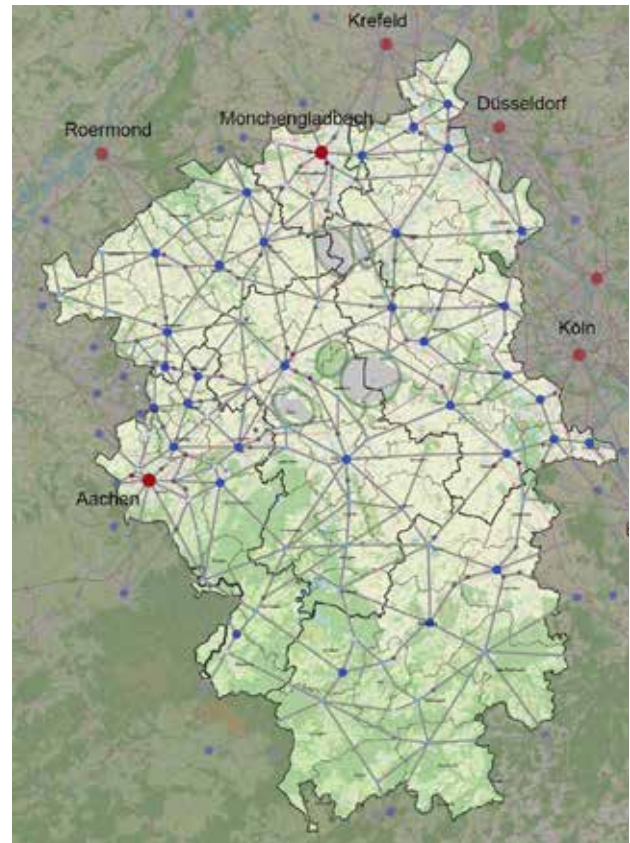


Abbildung 9: Abgestimmtes idealtypisches Netz im Rheinischen Revier (Quelle: SVK) (Kartengrundlage OSM)

Unter Abwägung der Planungsprinzipien und unter Berücksichtigung aller bestehenden Planungen und Ideen wurde ein idealtypisches, gemäß Verbindungsfunktion gleichmäßig verdichtetes Netz erstellt, welches als Grundlage für die Potenzialabschätzung dient.

4.3.4 Potenzialabschätzung

Durch das „Gesamtregionale Radverkehrskonzept Rheinisches Revier“ soll ein Netz aus Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten entstehen, welches vom Alltagsradverkehr zügig befahren werden kann. Der Bund fördert Radschnellverbindungen erst ab Radverkehrsmengen von durchschnittlich 2.000 Radfahrern/Tag im Querschnitt (Anmerkung: einzelne Bundesländer fördern teilweise auch kommunale Radschnellwege mit geringeren Potentialen). Im folgenden Arbeitsschritt wurde mittels einer Potenzialabschätzung das idealtypische Netz in zukünftige Korridore für Radschnellverbindungen (> 2.000 Rad-

fahrende/Tag) und Radvorrangrouten (< 2.000 Radfahrende/Tag) eingeteilt.

Eine Untergrenze für Potenziale von Radvorrangrouten wurde nicht definiert, da auch Verbindungen mit geringen Potenzialen (z.B. im ländlichen Raum oder in topografisch bewegten Gebieten) aufgrund

ihrer Verbindungsfunktion gemäß RIN Teil des Radvorrangroutennetzes sind. Die Verbindungsfunktion gemäß RIN (IR / AR III als Verbindung von Grundzentren) entscheidet darüber, dass Routen Teil der Netzplanung sind. Die tatsächlichen Potenziale auf den Routen dagegen entscheiden über den Ausbau-

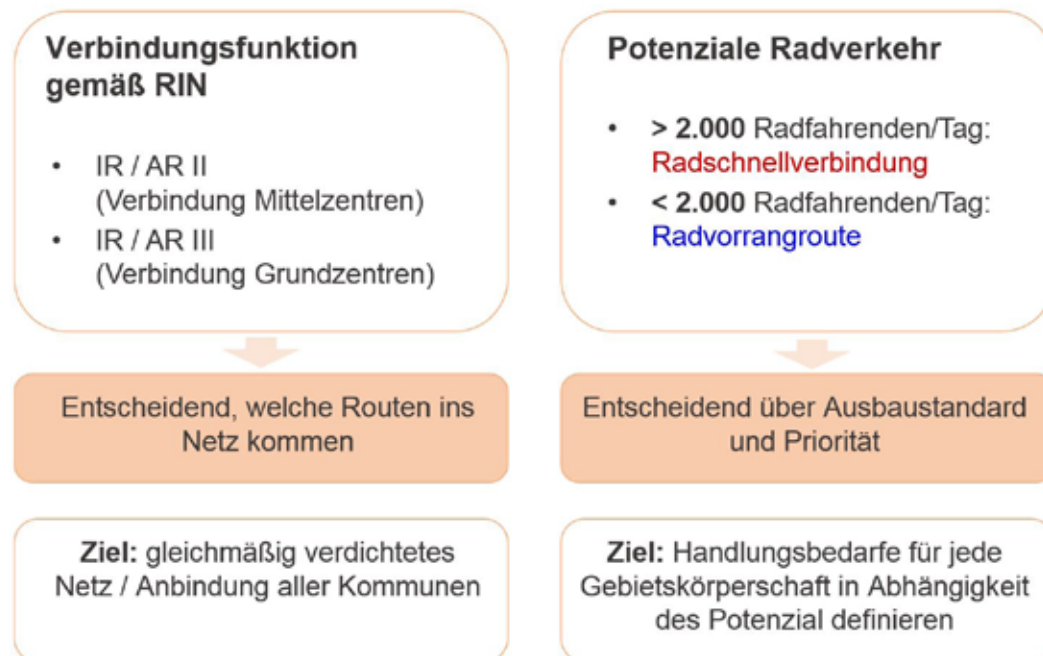


Abbildung 10: Hierarchisierung gemäß Verbindungsfunktion nach RIN und gemäß der Potenziale (Quelle: SVK)

standard und die Priorität. Bei Radvorrangrouten mit sehr geringen Potenzialen steht daher zunächst eine Grundsicherung des Radverkehrs entsprechend den Standards im Basisradnetz (gemäß ERA 2022) im Fokus. Ein Ausbau auf höhere Standards gemäß H RSV ist im Rahmen einer langfristigen Planung vorgesehen.

4.3.4.1 Methodik

Um die idealtypischen Verbindungen zu hierarchi-

sieren, ist eine Potenzialabschätzung mit Hilfe von Pendlerströmen erforderlich. Diese erfolgte gemäß den „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) durch ein standardisiertes Verfahren, welches dort detailliert beschrieben wird.

Das Verfahren zur Abschätzung mithilfe von Pendlerströmen kann unabhängig von der Datenqualität

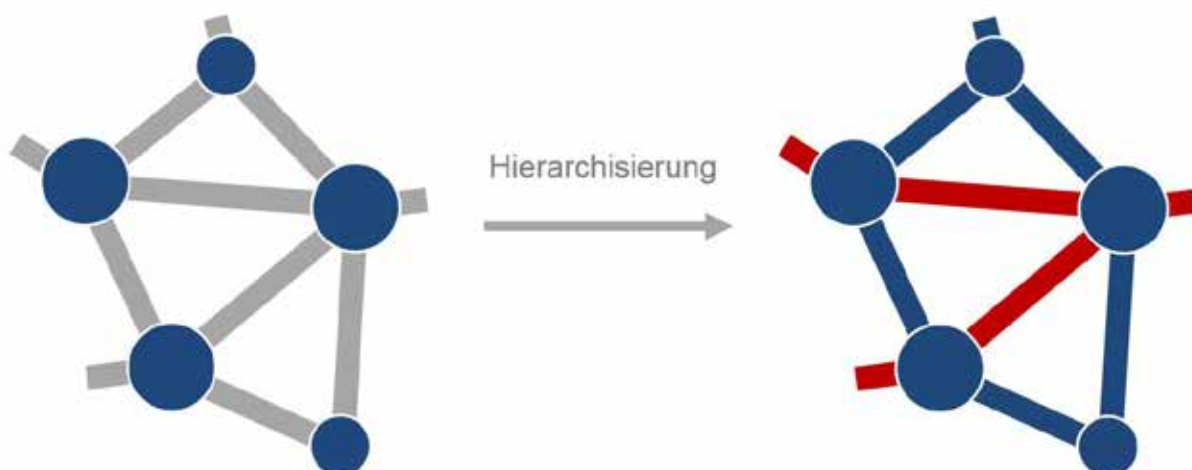
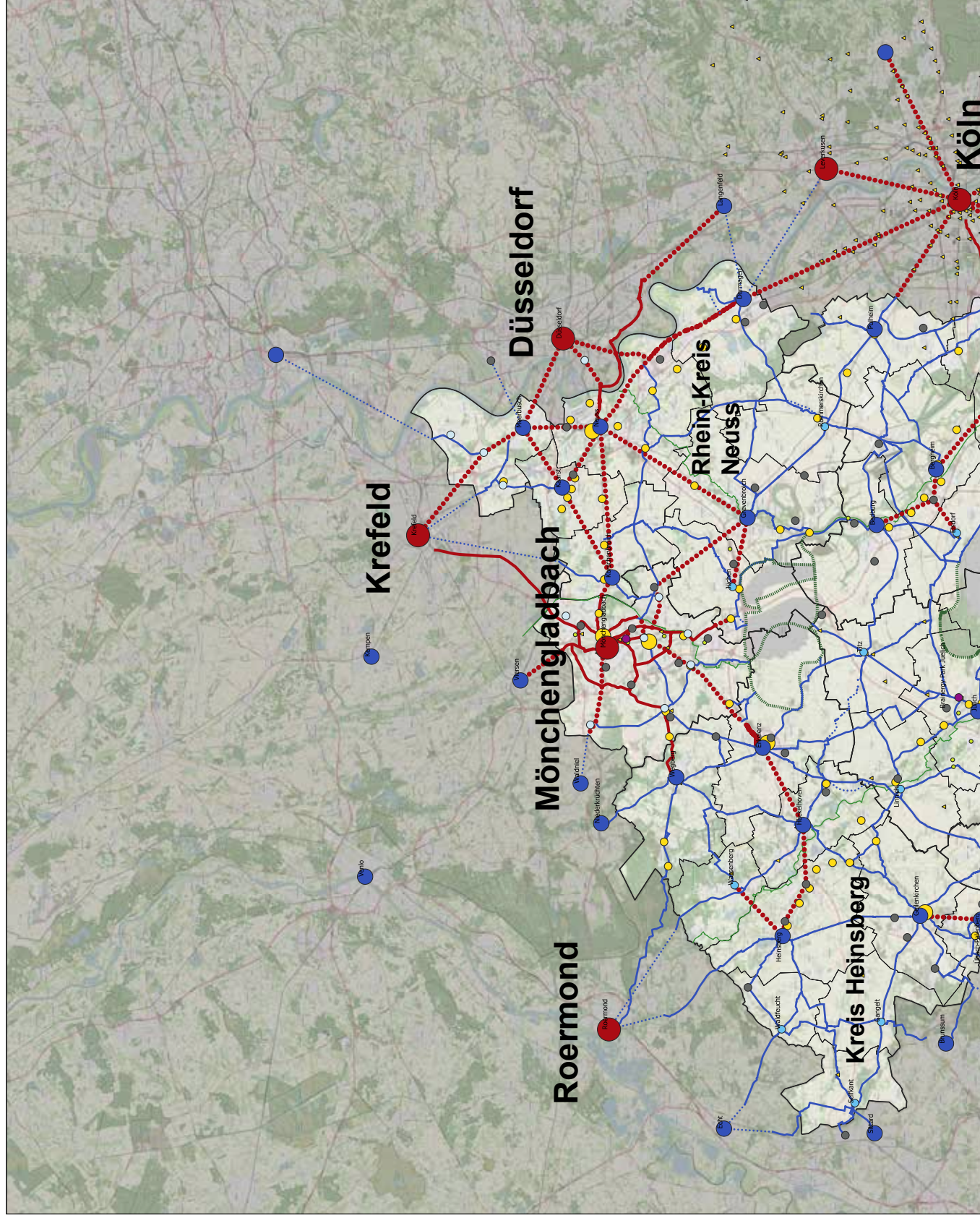


Abbildung 11: Hierarchisierung des idealtypischen Netzes in RSV (rot) und RVR (blau) (Quelle: SVK)

Gesamtregionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier



Legende

Radwegeverbindungen

- Radschnellverbindung
Machbarkeitsstudie schon durchgeführt bzw.
Trassenverlauf bereits definiert
- ... Radschnellverbindung idealtypisch
Machbarkeitsstudie erforderlich
- Radvorrangrouten
möglichst direkte Umlegung auf bestehendes
Straßen- und Wegenetz;
Routenführung überwiegend festgelegt, lokale
Anpassungen bei Bedarf möglich
- ... Radvorrangrouten idealtypisch /
alternative Routenführung
- Überregionale Freizeitradwege
- |||| Rundwege um Tagebauseen
vorläufiger Verlauf abhängig vom
finalen Tagebaubrand

Zentralörtliche Gliederung

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Stadt- / Ortsteil
- Hochschule

Öffentlicher Verkehr

- Bahnhöfe mit Fernverkehr
- Bahnhöfe mit Nahverkehr
- Neue Haltepunkte Schienenverkehr
- ▲ Mobilstationen

Grenzen

-
- Planquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

03.12.2021

Maßstab: 1:250.000



Planquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

einzelner Kreise durchgeführt werden. Dies hat den Vorteil, dass die Potenzialabschätzung stringent und gleichermaßen für alle Korridore angewendet werden kann.

4.3.4.2 Potenzialermittlung und Hierarchisierung des Netzes

Das angewendete Verfahren zur Ermittlung der Potenziale beruht auf der Annahme, dass zwischen zwei Kommunen A und B ein Verkehrsaustausch (von A nach B und von B nach A) besteht. Die beiden Kommunen haben eine bestimmte Entfernung

voneinander und in Abhängigkeit von der Entfernung entscheiden sich Pendler für ein Verkehrsmittel. Zwischen zwei Kommunen A und B liegt also ein von der Entfernung abhängiger Radverkehrsanteil, der sogenannte „Modal Split“.

Für die Anzahl der gefahrenen Fahrten zwischen A und B müssen zunächst die Pendlerströme gemäß H RSV von A nach B und von B nach A addiert werden. Um die Hin- und Rückfahrt abzubilden wird die Summe anschließend mit dem Faktor 2 multipliziert. Die Multiplikation mit dem Faktor 0,8 berücksichtigt anschließend den Fahrtausfall, z.B. im Falle von



Abbildung 13: Pendlerpotenziale zwischen zwei Kommunen (Quelle: SVK)

Dienstfahrten bzw. Krankheits- und Urlaubstagen von Pendlern. Der ermittelte Wert stellt dann die durchschnittliche Anzahl an Fahrten zwischen A und B dar, die durch Pendler generiert werden.

Um von der Anzahl der Pendlerfahrten nun auf den Anteil der Pendlerfahrten mit dem Fahrrad zu kommen, müssen die Entfernung und der entfernungsabhängige „Modal Split“ berücksichtigt werden. Denn liegen die Kommunen A und B beispielsweise nur zwei Kilometer auseinander, so ist der Anteil der mit dem Rad zur Arbeit fahrenden Pendler deutlich höher als würden beide Kommunen sieben Kilometer voneinander entfernt liegen. Es muss daher ein Faktor bestimmt werden, der den prognostizierten Radverkehrsanteil in

Abhängigkeit von der Entfernung ermittelt.

Prognose-Radverkehrsanteil

Dieser Faktor lässt sich aus einer „Modal-Split-Funktion“ ablesen. Die Funktion beschreibt dabei das Verhältnis zwischen dem Verkehrsaufkommen von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV) in Abhängigkeit von der Entfernung. Es ist erkennbar, dass mit steigender Entfernung das Radverkehrsaufkommen im Vergleich zum MIV-Aufkommen sinkt. Wird der Faktor 1 erreicht, nutzen gleich viele Menschen das Fahrrad wie den MIV. Dies wird nur bei Entfernungen von max. 3,5 km erreicht.

Die Kurve der Modal-Split-Funktion weist eine Spannweite zwischen einer oberen und einer unteren Kurve

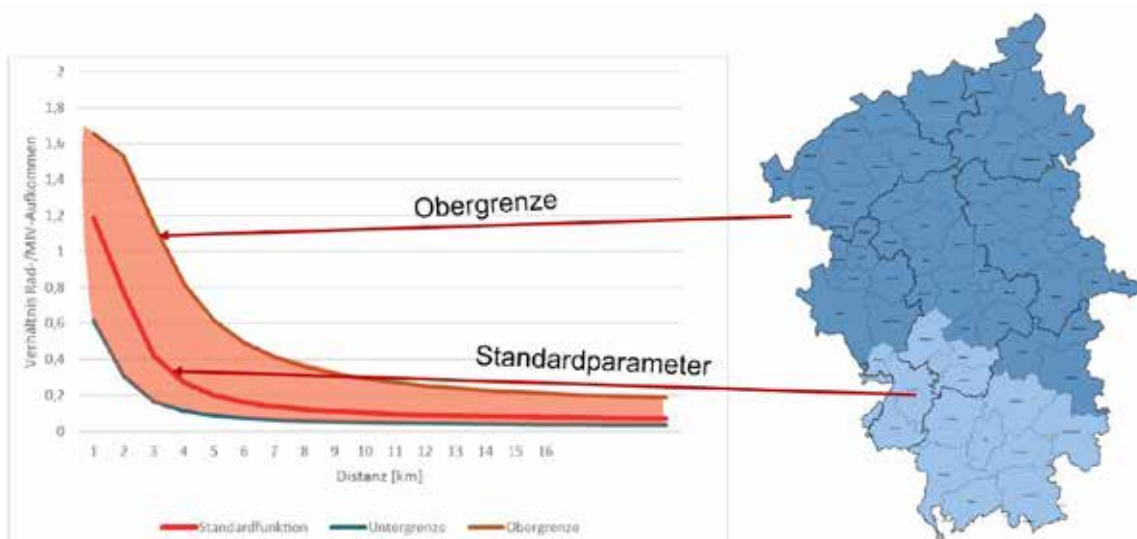


Abbildung 14: Modal Split Funktion in Abhängigkeit von Entfernung und Lage im Rheinischen Revier (Quelle: BAST 2019, Darstellung: SVK)

auf, die unterschiedliche Regionsarten abbildet. Die Obergrenze stellt hierbei Gebiete mit einem hohen Radverkehrsanteil dar, während die Untergrenze Gebiete zeigt, bei denen bereits auf kurzen Strecken nur ein geringes Radverkehrsaufkommen vorhanden ist. Die Potenzialabschätzung soll mit einem Prognosehorizont bis 2040 künftige Entwicklungen berücksichtigen. Es kann davon ausgegangen werden, dass in Folge der Realisierung des Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes sowie diverser Veränderungen in den Rahmenbedingungen (Verkehrswende, steigende Anzahl von Pedelecs und Lastenrädern, etc.) der Radverkehrsanteil am „Modal Split“ bis 2040 steigen wird. Um die Erhöhung des Modal-Splits darzustellen, wird der mittlere bis obere Kurvenbereich der Funktion verwendet. Dabei wird zwischen den heterogenen Landschaften im Rheinischen Revier unterschieden, um ein realistisches Bild der Radverkehrspotenziale zu ermitteln (vergl. Abb. 13):

- Nutzung der Obergrenze für das nördliche Rheinische Revier mit flacherer Topographie und höherer Siedlungsdichte,
- Nutzung der Standardparameter für die südliche Städteregion, den südlichen Kreis Düren sowie große Bereiche des Kreises Euskirchen (Eifel).

Prognostizierte Radpendlerfahrten

Über die prognostizierten Radverkehrsanteile kann auf Grundlage der Pendlerfahrten das Radverkehrsaufkommen für jeden im idealtypischen Netz dargestellten Korridor abgeschätzt werden. Es liegen Pendlerdaten aus dem Jahre 2017 für alle Kommunen des Rheinischen Reviers sowie die jeweiligen (Luftlinien-) Entfernungen zwischen den Kommunen vor. Hieraus kann eine Matrix aus allen idealtypischen Verbindungen aufgebaut werden. Betrachtet werden nur Relationen bis 20 km, da darüber hinaus das Radverkehrsaufkommen gegen null sinkt.

Die Bestimmung des Radverkehrsaufkommens wird für alle möglichen Relationen innerhalb eines Um-

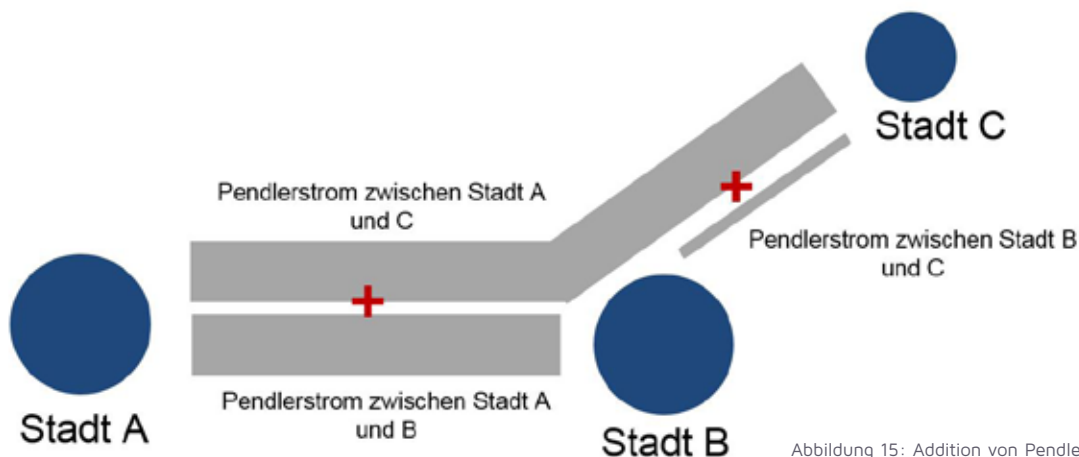


Abbildung 15: Addition von Pendlerströmen auf gleichen Routen (Quelle: SVK)

kreises von 20 km durchgeführt. Die so ermittelten Radpendlerströme müssen dann mit anderen Strömen, die über die gleiche Route laufen, addiert werden (vergl. Abb. 14). In der folgenden Abbildung wird dies verdeutlicht: Auf der Strecke zwischen Stadt A und Stadt B pendeln zum einen die Radpendler zwi-

schen A und B, zum anderen aber auch Radpendler zwischen A und C, deren Route über die Stadt B verläuft. Die Potenziale beider Relationen müssen dann auf Teilabschnitten zusammengefasst werden. So kann das Gesamtaufkommen abgeschätzt werden.

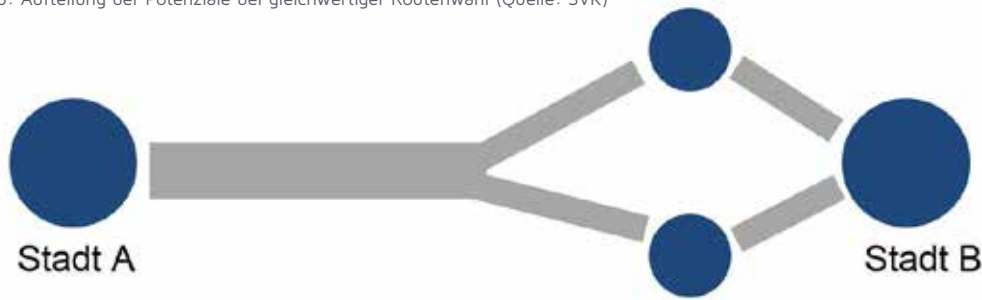
STATEMENT VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG GMBH/ NAHVERKEHR RHEINLAND GMBH

„Ein gut ausgebautes regionales Radverkehrsnetz zusammen mit modernen Mobilstationen werden essentiell für die sogenannte 'Erste und Letzte Meile' im Rheinischen Revier sein und somit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Ich bedanke mich bei der Landfolge Garzweiler dafür, dass sie die Federführung bei der Ausarbeitung des Radverkehrsnetzes übernommen hat.“
(Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer)



Abbildung 16: Aufteilung der Potenziale bei gleichwertiger Routenwahl (Quelle: SVK)



Für den Fall, dass es zwei gleichwertige Routenführungen zwischen zwei Städten gibt (z.B. über Gewerbegebiet B1 und Gewerbegebiet B2), wurden die Potenziale entsprechend aufgeteilt (vergl. Abb. 15).

Liegen die gesamten Radpendlerzahlen vor, kann beurteilt werden, ob sich für eine bestimmte Verbindung eher eine Radschnellverbindung oder eine Radvorrangroute eignet. Werden für eine Verbindung Radverkehrsmengen von über 2.000 Radfahrenden pro Tag im Querschnitt prognostiziert, sollte hier eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung durchgeführt werden. Im Plan der idealtypischen Verbindungen ist die Verbindung rot eingefärbt. Bei Prognosewerten von unter 2.000 Radfahrenden pro Tag wurde die Verbindung als zukünftige Radvorrangroute eingestuft und ist entsprechend blau eingefärbt.

Berücksichtigung kleinräumiger Potenziale

Die Pendlerdaten liegen in einer für das gesamte Rheinische Revier gleichbleibenden Qualität nur für Verbindungen zwischen den Kommunen vor, entsprechend werden auch nur interkommunale Pendlerbewegungen erfasst. Kleinräumige Einflüsse von großen Gewerbegebieten, Hochschulstandorten oder wichtigen Stadtteilzentren in hochverdichteten Kom-

munen sind hier noch nicht ausreichend berücksichtigt. Die Prognosewerte bedürfen daher eines entsprechenden Zuschlags.

Um nahräumige, radiale Pendlerbewegungen in hochverdichteten Siedlungsbereichen zu berücksichtigen, wurden im Umkreis die Potenziale neu bewertet. Für die Großstädte Aachen, Mönchengladbach, Düsseldorf und Köln wurde dabei ein Umkreis von 10 km betrachtet, für die Mittelstädte Düren, Erkelenz, Jülich (aufgrund des Forschungszentrums) und Euskirchen ein Umkreis von 5 km. Innerhalb des Umkreises wurden die Verbindungen, die bereits aus den interkommunalen Pendlerbewegungen resultierende hohe Potenziale hatten, auf ihr Potenzial für eine Radschnellverbindung neu bewertet. Eine genauere Untersuchung oder sogar eine Machbarkeitsstudie ist bei Verbindungen mit über 1.500 Radfahrenden pro Tag sicherlich sinnvoll.

Für den Zuschlag fand (aufgrund fehlender flächendeckender Daten) keine Quantifizierung nahräumiger Potenziale statt. Die in Frage kommenden Verbindungen sind im Plan jedoch auch rot dargestellt (Farbe für Radschnellverbindungen). Die im Plan stehenden bezifferten Potenziale beziehen sich aber weiterhin nur auf die interkommunalen Radpendlerbewegungen.

STATEMENT ZUKUNFTSAGENTUR RHEINISCHES REVIER

„Wer mehr Rad fährt, schont das Klima und tut seiner Gesundheit Gutes: Diese bekannte Gleichung geht besonders gut auf, wenn ein gut ausgebautes Radwegenetz sowohl ländliche Gebiete untereinander als auch mit den Städten verbindet. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, die gesamte Region für Radfahrer noch besser zu erschließen und den Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.“

Die geplanten direkten und sicheren Radwege setzen einen zukunftsweisenden Impuls, damit künftig noch mehr Menschen aus Überzeugung mit dem Fahrrad mobil sind.“ (Dirk Brügge, Vorsitzender des Revierknotens „Infrastruktur und Mobilität“)



4.3.5 Erarbeitung des Netzplans

Auf der Grundlage der Darstellung der hierarchisierten idealtypischen Zielverbindungen von Radvorrangrouten erfolgte ein Entwurf der Netzplanung, indem die idealtypischen Zielverbindungen auf konkrete Routen übertragen werden.

Neben den in der Bestandsanalyse genannten allgemeinen Kriterien für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, lassen sich für das Netz der Alltagsrouten spezielle Vorgaben formulieren. Wichtig für Alltagsrouten sind:

- eine umwegfreie Verknüpfung,
- eine Einbindung von möglichst vielen Zielen durch eine Route.

Ziel ist es zudem, die Vielzahl an bestehenden lokalen und kommunalen Netzen zu nutzen und miteinander zu verknüpfen, sodass daraus ein gesamtregionales Netz aus Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten entsteht. Als Grundlage dienen u.a.

- landesweites Radverkehrsnetz NRW,
- Knotenpunktnetz,
- Themenrouten,
- kommunale Netze,
- unbeschilderte Routen und
- wichtige Freizeitrouten.

Konkrete Planungen, wie unter Punkt 4.3.3.2 beschrieben, finden sich auch im umgelegten Netz der RVR wieder und werden wie vorgesehen in das regionale Radnetz integriert.

Kann keine direkte Route über die bestehenden Netze oder Planungen gefunden werden, wird die Verbindung auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt, wobei die Routen möglichst geradlinig und direkt geführt werden.

Ob entlang der gewählten Straßen und Wege aktuell eine Radverkehrsführung vorliegt oder diese den Standards entspricht, ist dabei zunächst unerheblich. Dass die Routen zukünftig dem Ausbaustandard einer Radvorrangroute entsprechen, ist Teil des Maßnahmenkonzeptes.

Die gewählte Methodik der Zielnetzplanung stellt sicher, dass im Sinne einer Angebotsplanung für den Fahrradverkehr die bedeutsamen Verbindungen herausgefiltert werden, um ein möglichst optimales Netz für das Rheinische Revier zu entwickeln. Das entwickelte Netz stellt eine flächendeckende Erschließung der Region sowie eine Anbindung an die umliegenden Kreise und Kommunen dar.

Neben dem umgelegten Alltagsnetz sind auch touristische Hauptrouten, wie z.B. die Flussradwege (RurUfer-Radweg, Niers-Radweg, etc.) sowie die Rundwege um die Tagebaue und deren Verbindungen untereinander Teil des Netzplans.

4.3.6 Netzabstimmung

Der nun vorliegende, finale Netzentwurf wurde durch die im Lenkungskreis vertretenen Gebietskörperschaften, in Rückkoppelung mit den kreisangehörigen Kommunen, im Oktober 2021 beschlossen. Das auf diese Weise im Konsens erarbeitete Netz dient als Grundlage der Netzanalyse und des daraus abgeleiteten Maßnahmenprogramms. Der Netzplan findet sich auf Seite 20-21.

Das gesamtregionale Radverkehrsnetz ist kein statisches System, sondern bedarf einer regelmäßigen Überprüfung und Fortschreibung. Zum einen, um auf Veränderungen der Siedlungsstrukturen zu reagieren und zum anderen, um eine Flexibilität zum Maßnahmenkonzept zu gewährleisten. Falls sich im späteren Verlauf der Umsetzung zeigt, dass Routen z.B. auf einigen hundert Metern doch anders verlaufen müssen oder kommunale Planungen zu dem Zeitpunkt weiter fortgeschritten sind und nicht mehr deckungsgleich mit den Radvorrangrouten des regionalen Netzes verlaufen, sind kleinräumige Änderungen jederzeit möglich (Fortschreibung des Netzplans).

STATEMENT RHEIN-ERFT-KREIS

„Für uns im Rhein-Erft-Kreis ist der Strukturwandel eine sehr große Herausforderung, die wir insgesamt aber auch als Chance begreifen müssen. Mit dem Projekt des Gesamtregionalen Radverkehrsnetzes haben wir die Möglichkeit, den Fahrrad-Verkehr in unserer Region nachhaltig neu zu ordnen und für uns in der Region neue Wege der umweltfreundlichen und gesunden Fortbewegung zu gehen.“
(Frank Rock, Landrat)







5

Ausbau- und Qualitätsstandards

5.1 Zielsetzung: Die Planung von Radverkehrsanlagen stellt eine besondere Herausforderung dar, da es eine Vielzahl verschiedener Führungsformen und Sicherungselemente gibt. Jedes Element besitzt wiederum eigene Rahmenbedingungen und Anforderungen. Damit unterscheidet sich der Radverkehr erheblich vom Kfz- und Fußverkehr. Auch für die Ausgestaltung der Führungsformen existieren unterschiedliche Anforderungen, z.B. bezüglich der Dimensionierung. So finden sich in den Gesetzen und Regelwerken unter anderem differenzierte Werte der notwendigen Bewegungs- und Sicherheitsräume. Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegebenen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) sind bereits über zehn Jahre alt und werden aktuell fortgeschrieben. Das Erscheinen der neuen ERA wird für 2022 erwartet. Höhere Geschwindigkeiten von E-Bikes und Pedelecs sowie breitere Fahrradtypen (z.B. Lastenfahrräder) erfordern eine Anpassung der Planungselemente.

Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen		Radverkehr im Mischverkehr / Sonstige Wege		Ungesicherte Abschnitte / Netzlücken	
2-Richtungs-Radwege		Schutzstreifen		Mischverkehr bei Tempo 70	
Radweg und getrennter Geh- und Radweg		Fahrradstraßen		Mischverkehr bei Tempo 50	
Kombinierter Geh- und Radweg		Mischverkehr Tempo 30-Zonen		Mischverkehr bei Tempo 30	
Radfahrstreifen		Sonstige Wege		Für Radverkehr gesperrt	
Umweltschrauba als Radfahrstreifen		Gehweg, Radfahrer frei		Für Radverkehr gesperrt	
		Umweltschrauba als Bussonderfahrstreifen		Für Radverkehr gesperrt	

Abbildung 17: Führungsformen des Radverkehrs (Quelle: SVK)

Grundlage der Qualitätsempfehlungen

Grundlage der Radverkehrsinfrastrukturplanung bilden die gesetzlichen und technischen Bedingungen der Bundesrepublik Deutschland. Neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zählen hierzu insbesondere die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV).

Die gesetzlichen Vorgaben der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) bilden als zwingend einzuhaltende Kriterien den wichtigsten Baustein der Anforderungen. Diese beziehen sich jedoch überwiegend auf benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, da für diese Führungsformen eine verkehrsrechtliche Anordnung notwendig ist.

Die Empfehlungen der Richtlinien gelten streng genommen nur für Neubauten und für größere Veränderungen des Bestandes. Die Richtlinien beschreiben die Anforderungen genauer als die Gesetze und decken ein größeres Spektrum an Führungsformen ab. So unterscheidet die ERA bei den Anforderungen beispielsweise nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen.

Sichere Alternativen zu Radverkehrsanlagen, wie z.B. die Führung auf landwirtschaftlichen Wegen (Kfz-frei) oder im Mischverkehr innerhalb von Tem-

po 30-Zonen haben sich im Alltag bewährt, fehlen jedoch in den Richtlinien oder sind dort nur unzureichend beschrieben.

Die Auswahl der Führungsformen richtet sich stark nach den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs. Die Qualität des Radverkehrs findet dagegen wenig Berücksichtigung. Zur Radverkehrsförderung, zur Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung der angestrebten Fahrgeschwindigkeiten sowie der Minimierung von Zeitverlusten muss die Qualität für den Radverkehr stärker in den Fokus genommen werden.

Kategorie		angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h ²⁾	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–

Abbildung 18: Auszug aus ERA 2010, S. 10, Tabelle 2 (Quelle: FGSV)

Störungen zwischen Radfahrenden, Kfz-Verkehr und Fußgängern sollten nach Möglichkeit vermieden bzw. minimiert werden. Außerdem muss die Vielfältigkeit des Radverkehrs hinsichtlich Fahrradttypen, Fahrgeschwindigkeiten und verschiedener Radfahrer-Typen und Zielgruppen berücksichtigt werden. Daher ist es notwendig, zu folgenden Aspekten des Radverkehrs Antworten zu finden bzw. Aussagen zu treffen:

- Art der Radverkehrsführung
- Breite der Radverkehrsanlagen (größere Radverkehrsmengen, Möglichkeit des Überholens, größere Wahrscheinlichkeiten von höheren Differenzgeschwindigkeiten)
- Knotenpunktgestaltung (Vorfahrtregelungen gegenüber anderen Netzelementen)
- Oberflächengestaltung
- Prioritäten bei Reinigung, Winterdienst, Pflege und Unterhalt, etc.



Abbildung 19: Maßgebliche Regelwerke für die Qualitätsstandards im Rheinischen Revier

5.2.1 Führungsformen und Regelbreiten im Rheinischen Revier

Für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten bieten die Regelwerke diverse Führungsformen, die für spezifische und ortsbezogene Situationen anzuwenden sind. Um eine hohe Qualität und Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten, werden für das Netz des Rheinischen Reviers Führungsformen bevorzugt, bei denen Fuß- und Kfz-Verkehr voneinander getrennt sind. Mischverkehre bilden dabei die Ausnahme.

Auch die erforderlichen Breiten der Radverkehrsanlagen wurden entsprechend der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) dimensioniert. Ziel ist es, die Radverkehrsstärken bei sehr hohem Radverkehrsaufkommen zu berücksichtigen und die Breiten entsprechend zu vergrößern. Sicherheitstrennstreifen sind bei Bedarf zusätzlich erforderlich.

5.2 Qualitätsstandards im Rheinischen Revier

Um Kommunen und Landkreise bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) zu unterstützen, hat das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen einen Leitfaden für die Planung sowie den Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW veröffentlicht. Zudem wurden 2021 durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), die bundesweit einheitliche Standards definieren, veröffentlicht. Beide Papiere sind Grundlage für das Radverkehrskonzept des Rheinischen Reviers.

5.2.2 Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sollen, gemäß H RSV, zukünftig bundesweit einheitlich gekennzeichnet und markiert werden. Das Radverkehrsnetz des Rheinischen Reviers wird dabei eine Vorreiterrolle einnehmen, denn sowohl RSV als auch RVR werden in einem zusammenhängenden Netz konzipiert und einheitlich markiert und beschildert. Im Sinne der Wiedererkennbarkeit und zur Verdeutlichung der Linienführung soll die Farbe Grün verwendet werden. RSV werden dabei entlang der Fahrbahnbegrenzung (sofern vorhanden) mit einem durchgehenden grünen Schmalstrich markiert, RVR hingegen mit einem unterbrochenen.

Für alle weiteren Entwurfsanforderungen und Trassierungselemente sowie für detailliertere Informationen zu den Führungsformen wird auf den vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

STATEMENT RADREGION RHEINLAND E.V.

„Das gesamtregionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier bietet eine große Chance zur nachhaltigen Förderung des Alltags- und Freizeitradverkehrs und somit einen bedeutenden Mehrwert für die Naherholungssuchenden und Einwohner in der Region. Durch die Abstimmung mit den vorhandenen Strukturen der Radregion Rheinland wird die Radinfrastruktur attraktiv und grenzenlos gestaltet.“ (Mirca Litto, Geschäftsführerin)



herausgegebenen „Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW“ sowie insbesondere auf die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) verwiesen. Dies sind die maßgeblichen Regelwerke zur Umsetzung und Gestaltung des Radverkehrsnetzes im Rheinischen Revier und sollten, nicht nur wegen des Modellcharakters dieses Projekts, möglichst eingehalten werden.

Übersicht der für RSV bzw. RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten (zzgl. gegebenenfalls erforderlicher Sicherheitsräume)

(grün = Regellösung, gelb = in Ausnahmefällen, rot = nicht geeignet)

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	[vgl. Abschnitt 4.5.1]
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen)	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	4,60 m (4,10 m)	4,75 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 Kfz/Tag; außerorts bis 1.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.2]
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.3]
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag; außerorts über 1.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.3]
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsradverkehr)		4,00 m	3,00 m	3,00 m	[vgl. Abschnitt 4.5.3]
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradverkehr)		5,00 m *	4,00 m	3,50 m	[vgl. Abschnitt 4.5.1 und 4.5.3]
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	3,25 m		2,75 m		auf Straßen über 2.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.4]
Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse/h und Richtung [vgl. Abschnitt 4.5.4]
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 bis 10.000 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.5]
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m *		4,50 m	[vgl. Abschnitt 4.5.6]
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.7]
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 30			4,70 m		bis 1.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.7]
Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)			4,00 m		bis 2.500 Kfz/Tag [vgl. Abschnitt 4.5.7]

Abbildung 20: Auszug aus den Qualitätsstandards nach H RSV (Quelle: FGSV)

*Anmerkung: Führungsform wird bei RSV in NRW nicht angewendet.





Foto: Frank Heldemann/Zweckverband

6

Maßnahmenplanung

Bis zum Projektende wurde ein detaillierter Maßnahmenplan mit insgesamt ca. 1.300 Einzelmaßnahmen erarbeitet, der als Grundlage für die tatsächliche Umsetzung des Netzplans und den Aus- bzw. Neubau von Radverbindungen im Rheinischen Revier dienen soll. Nachfolgend finden Sie einige Beispiele für diese Einzelmaßnahmen.

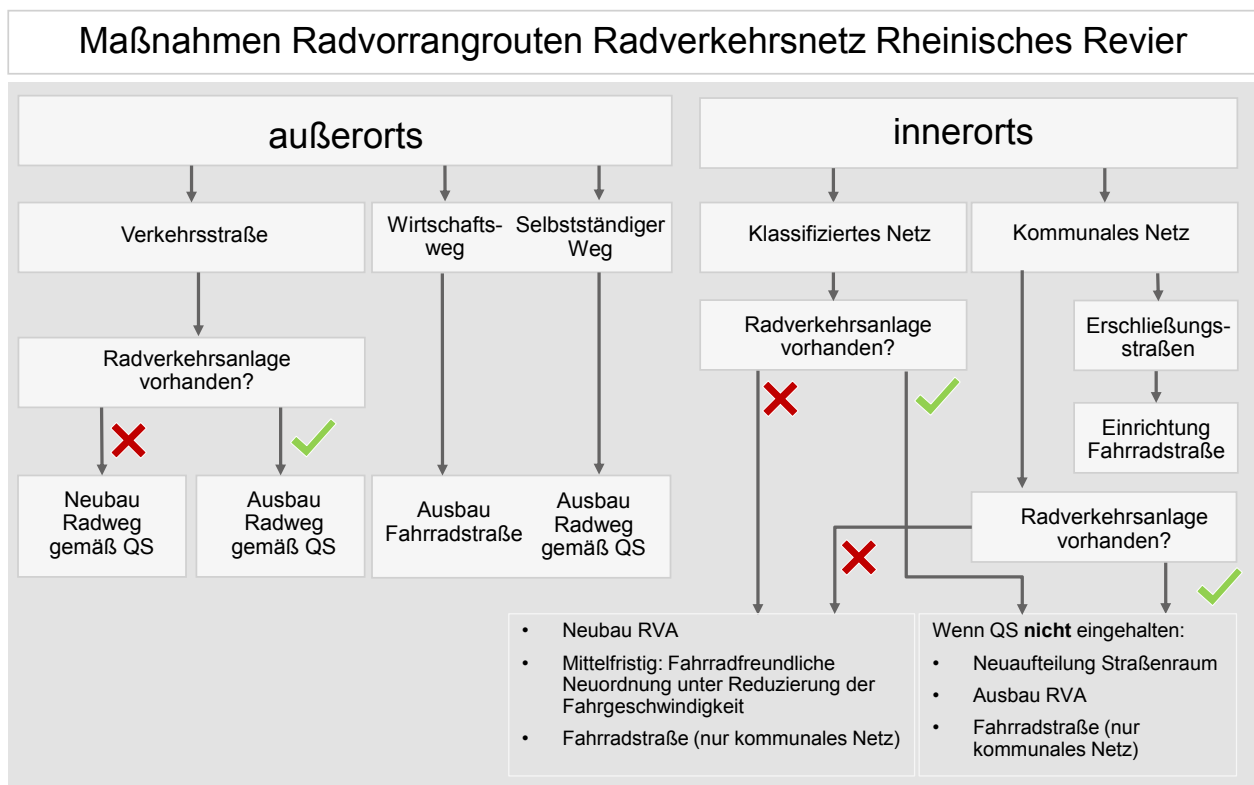


Abbildung 21: Maßnahmenplanung (Auszug) – Schema (Quelle: SVK)

STATEMENT RHEIN-KREIS NEUSS

„Der Radverkehr kann zukünftig einen signifikanten Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der alltäglichen Mobilität im Rheinischen Revier leisten. Das Gesamtregionale Radverkehrskonzept legt einen zentralen Grundstein, schnelle und leistungsfähige Radverkehrsverbindungen als eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr für die Bürgerinnen und Bürger im Rhein-Kreis Neuss und im gesamten Revier zu etablieren. Ich danke allen Beteiligten für die geleistete Arbeit.“

(Hans-Jürgen Petrauschke, Landrat)

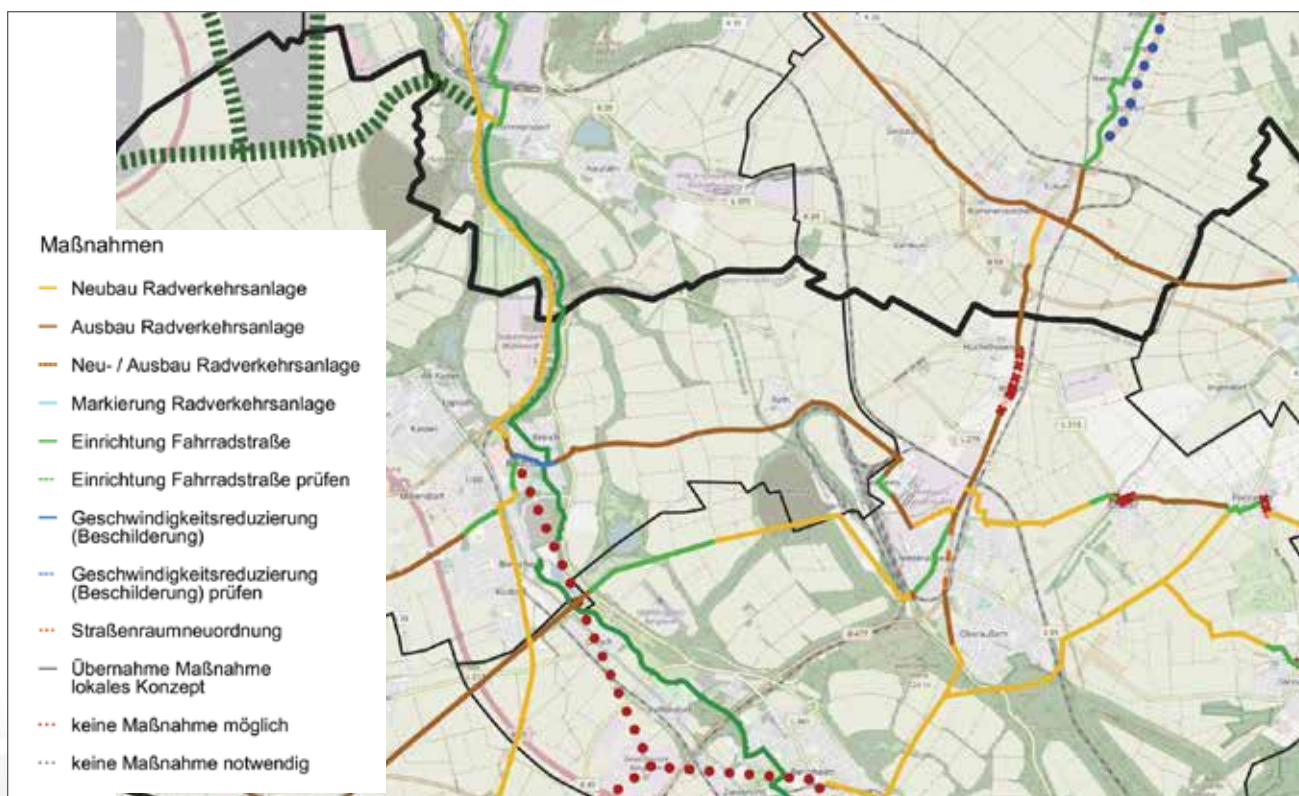


Abbildung 22: Maßnahmenplanung (Auszug) – Legende (Quelle: SVK, Kartengrundlage: OSM)

STATEMENT LANDESBETRIEB STRASSENBAU NRW

„Ein attraktives und flächendeckendes Radverkehrsnetz in NRW ist uns von großer Bedeutung. Der Landesbetrieb Straßenbau ist für Bundes- und Landesstraßen sowie deren begleitende Geh-/Radwege und Radschnellverbindungen als Straßenbaulastträger für die Planung, den Bau sowie die Erhaltung dieser Radwege zuständig. Die Entwicklung eines gesamtsystemischen Radverkehrskonzeptes für das Rheinische Revier trägt als Grundstein zum flächendeckenden Radverkehrsnetz in NRW bei.“ (Dr. Petra Beckefeld, Technische Direktorin)



Neubau Radverkehrsanlage

Maßnahmen

— Neubau Radverkehrsanlage

Zwischen Titz und
Mersch entlang der
L 241

außerorts, nicht gesichert an
Verkehrsstraßen – Neubaumaßnahme

Keine Radverkehrsanlage
vorhanden

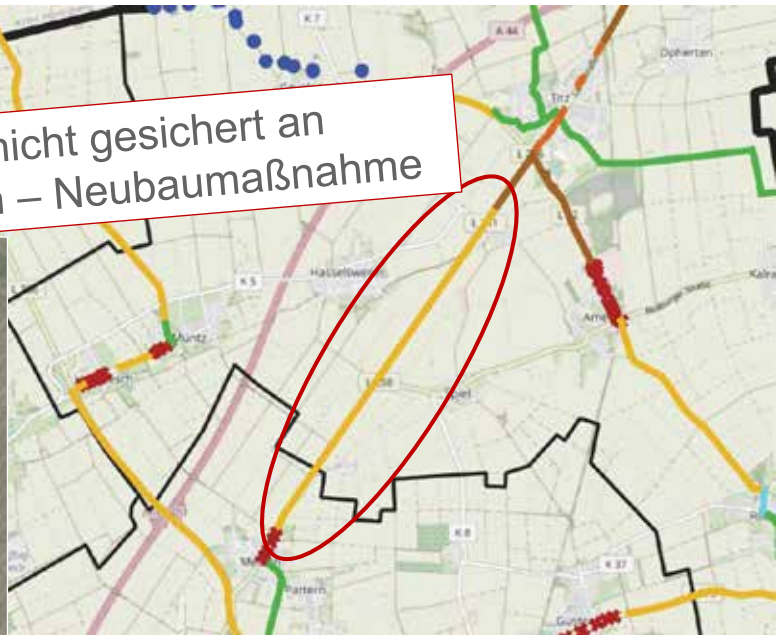


Abbildung 23: Maßnahmenplanung (Auszug) – Beispiel: Neubau Radverkehrsanlage (Quelle: SVK, Kartengrundlage: OSM)

STATEMENT KREIS HEINSBERG

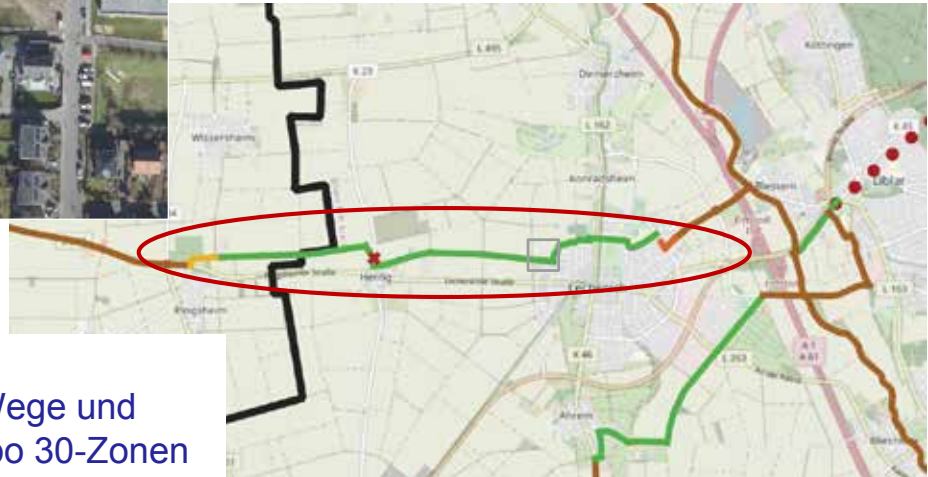
„Der anstehende Strukturwandel im Rheinischen Revier bietet die große Chance, eine 'Modellregion für eine nachhaltige Mobilität' zu gestalten. Das Gesamtregionale Radverkehrskonzept legt den zentralen Grundstein, schnelle und leistungsfähige Radverkehrsverbindungen für das gesamte Revier innovativ, klimafreundlich und nachhaltig zur Förderung des Alltags- und Freizeitradverkehrs zu installieren.“ (Stephan Pusch, Landrat)



Einrichtung Fahrradstraße



Fahrradstraßen können innerorts und außerorts eingerichtet werden



Lechenich, Ertstadt:
landwirtschaftliche Wege und
Führung durch Tempo 30-Zonen

Maßnahmen

- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung Fahrradstraße prüfen

Abbildung 24: Maßnahmenplanung (Auszug) – Beispiel: Einrichtung Fahrradstraße (Quelle: SVK, Kartengrundlage: OSM)

STATEMENT ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB NRW E.V.

„Wir freuen uns, dass nun ein abgestimmtes, regionales Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier vorliegt. Denn Fahrradverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung für Berufspendler*innen, ist zentraler Baustein der Verkehrswende und fördert zudem Gesundheit und Klimaschutz. Auf Basis dieses Konzeptes muss es nun konsequent an die Umsetzung gehen, so dass zügig hochwertige, sichere und komfortable regionale Radverbindungen entstehen. Dann kann Radverkehr einen Beitrag zum Strukturwandel im Rheinischen Revier leisten und zum Vorbild für andere Regionen werden.“
(Axel Fell & Annette Quaedvlieg,
Vorsitzende des ADFC NRW)



Foto: R. Wolff

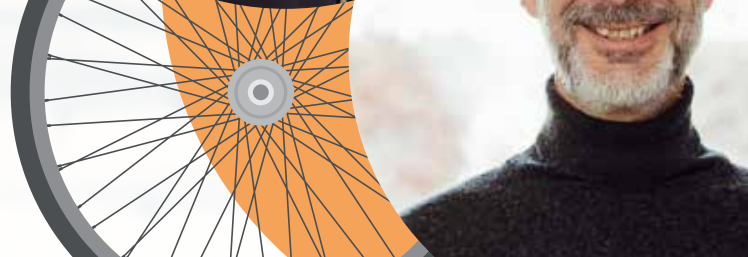


Foto: Daniela Schönwald

7

Ausblick

Das „Gesamtregionale Radverkehrskonzept für das Rheinische Revier“ bildet die strategische Grundlage für die darauffolgende Umsetzung durch die jeweils zuständigen Baulastträger. Daher ist es das Ziel, dass der Netzplan durch den Beschluss der Zukunftsagentur Rheinisches Revier und möglichst auch durch Beschlüsse der Kreistage der beteiligten Kreise, des Städteregionstags der StädteRegion Aachen, des Stadtrats der Stadt Mönchengladbach und möglichst vieler Kommunen Verbindlichkeit bekommt. Von Seiten des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, FaNaG NRW) und des Bundes bestehen günstige Rahmenbedingungen, gerade auch im Hinblick auf Fördermittel.

Die guten Beispiele aus anderen Regionen Europas, aber auch die vielen bereits laufenden Projekte in der Region zeigen, dass es möglich ist, ein Radverkehrsnetz systematisch umzusetzen. Wenn das Angebot im Hinblick auf die Infrastruktur stimmt und die übrigen Säulen der Radverkehrsförderung wie Service, Information und Kommunikation konsequent umgesetzt werden, entscheiden sich schnell immer mehr Menschen für das Fahrrad als preiswertes, umweltfreundliches und gesundes Fortbewegungsmittel. Klar wird aber auch: die Umsetzung eines Radwegenetzes braucht Zeit und ist eine für alle Beteiligten ernst zu nehmende große Herausforderung.

Daher ist es wichtig, dass die Umsetzung durch ein regional angelegtes Strukturwandelprojekt weiter unterstützt wird. Zum einen ist das Thema Radverkehr als Teil der Verkehrs- und Klimawende noch nicht breit im Bewusstsein der Bürgerschaft verankert. Zum anderen müssen die zahlreichen Akteure zielgerichtet koordiniert und der Erfahrungsaustausch organisiert werden. Zurzeit wird ein Folgeprojekt „Rheinisches Radverkehrsrevier“ aufgelegt, welches neben einer Koordinierungsstelle für die Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit auch Planungsmittel für wesentliche Radverbindungen des Gesamtnetzes beinhaltet.

Der Strukturwandel im Rheinischen Revier und die Modellregion für zukunftsfähige Mobilität können nur als großes Gemeinschaftswerk gelingen. Als ein wichtiger Baustein hierfür braucht das Thema Radverkehr weiterhin die Unterstützung von vielen Seiten.



8

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abstimmungsprozess Radverkehrskonzept Rheinisches Revier	10
Abbildung 2: Dritter Workshop des Lenkungskreises	11
Abbildung 3: Exkursion des Lenkungskreises nach Antwerpen	11
Abbildung 4: Netzhierarchie für Radverkehrsnetze nach RIN	15
Abbildung 5: Beispiel für die Integration von RSV und RVR in ein Radverkehrsnetz	16
Abbildung 6: Methodisches Vorgehen bei der Zielnetzplanung	18
Abbildung 7: Spannungsdreieck Planung	19
Abbildung 8: Planungsprinzipien	20
Abbildung 9: Abgestimmtes idealtypisches Netz im Rheinischen Revier	20
Abbildung 10: Hierarchisierung gemäß Verbindungsfunktion nach RIN und gemäß der Potenziale	21
Abbildung 11: Hierarchisierung des idealtypischen Netzes in RSV (rot) und RVR (blau)	21
Abbildung 12: Gesamtnetzplan „Radverkehrsnetz Rheinisches Revier“	22/23
Abbildung 13: Pendlerpotenziale zwischen zwei Kommunen	24
Abbildung 14: Modal Split Funktion in Abhängigkeit von Entfernung und Lage im Rheinischen Revier	24
Abbildung 15: Addition von Pendlerströmen auf gleichen Routen	25
Abbildung 16: Aufteilung der Potenziale bei gleichwertiger Routenwahl	26
Abbildung 17: Führungsformen des Radverkehrs	30
Abbildung 18: Auszug aus ERA 2010	31
Abbildung 19: Maßgebliche Regelwerke für die Qualitätsstandards im Rheinischen Revier	32
Abbildung 20: Auszug aus den Qualitätsstandards nach H RSV	33
Abbildung 21: Maßnahmenplanung – Schema	36
Abbildung 22: Maßnahmenplanung – Legende	37
Abbildung 23: Maßnahmenplanung – Beispiel: Neubau Radverkehrsanlage	38
Abbildung 24: Maßnahmenplanung – Beispiel: Einrichtung Fahrradstraße	39

9. ABKÜRZUNGEN

A

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

E

ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, FGSV
----------	---

F

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FaNaG NRW	Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

H

H RSV 2021	Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Ausgabe 2021, FGSV
------------	---

K

Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeuge pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer/Stunde

M

MiD	Mobilität in Deutschland (Untersuchung zum alltäglichen Verkehrsverhalten des Bundesverkehrsministeriums, 2017)
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr

N

NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland

O

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

P

P+R	Park+Ride
Pkw	Personenkraftwagen

R

RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, in Bearbeitung, FGSV
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006, FGSV
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, 2008, FGSV
RSV	Radschnellverbindung
RVR	Radvorrangroute
RVA	Radverkehrsanlage

S

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVK	Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

V

VwV	Verwaltungsvorschrift
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

W

WSP	Wirtschafts- und Strukturprogramm
-----	-----------------------------------

Z

ZRR	Zukunftsagentur Rheinisches Revier
-----	------------------------------------

10. IMPRESSUM

Projektträger/Herausgeber:



Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler
In Kuckum 68a
41812 Erkelenz

Volker Mielchen (Geschäftsführer)
Frank Heidemann (Projektmanager)

Telefon.: 02164/70366-0
info@landfolge.de
www.landfolge.de

Planungsbüro:



Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)
Deliussstraße 2
52064 Aachen

Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen (Inhaber)
Sarah Dartenne, M. Sc. (Projektbearbeitung)

Telefon: 0241/33444
Telefax: 0241/33445
info@svk-kaulen.de
www.svk-kaulen.de

Mitglieder des Lenkungskreises:

Dr. Marcel Deckert	Straßen.NRW
Ralf Dick	Kreis Heinsberg
Laura Ehlen	Zukunftsagentur Rheinisches Revier
Peter London	Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
Katja Naeve	Zukunftsnetz Mobilität NRW als Vertretung für NVR & VRR
Ralf Oswald	StädteRegion Aachen
Jens Postelmann	Stadt Mönchengladbach
Matthias Schaarwächter	ADFC NRW
Anne Schüssler	Kreis Düren
Patrick Schumann	Radregion Rheinland e.V.
Marcus Sprung	Kreis Euskirchen
Martin Stiller	Rhein-Kreis Neuss
Ralph Zünskes	Rhein-Erft-Kreis

Layout & Satz STORMS|MEDIA, Erkelenz

Stand: Dezember 2021

KOOPERATIONSPARTNER



WEITERE PARTNER



FÖRDERMITTELGEBER

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Sitzungsvorlage-Nr. 61/1255/XVII/2022

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss		öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Stationsbericht VRR für das Jahr 2021

Sachverhalt:

Der VRR legt mit dem Stationsbericht 2021 zum fünfzehnten Mal eine umfassende Darstellung des Zustandes der SPNV-Stationen im VRR vor. Der Stationsbericht ist als Anlage beigefügt.

Die Überprüfung der Stationen durch die VRR AöR erfolgt mittels fünf eigens dafür geschulten Profitester, die zeitweise von 7 Aushilfe-Profitester unterstützt werden, um den Prüfumfang wahrnehmen zu können. Jede Station wird in der Regel 4 x pro Jahr (jeweils quartalsweise) geprüft, so dass zirka 1.200 Prüfungen vorgenommen werden.

Im Jahr 2020 wurde erstmals eine vollständig neue Erhebungs- und Bewertungssystematik angewandt, welche die Erwartungshaltung des Fahrgastes vermehrt in den Mittelpunkt rückt. Eine vierstufige Ergebnisdarstellung löst die Ampelfarben-Systematik ab. Es werden unter anderem keine Unterscheidung mehr zwischen Bahnsteigen und Zugängen gemacht und die Barrierefreiheit wird erstmals berücksichtigt. Die Stationen werden dabei als Gesamteinheiten betrachtet und es wird eine „Ideal-Station“ aus Kundensicht definiert, bei deren Bewertung prozentuale Abzüge für fehlende Ausstattungsmerkmale sowie qualitative Mängel hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit vorgenommen werden.

Im Jahr 2021 lag das Verhältnis zwischen den Stationen, die in der Gesamtbewertung eine tendenziell positive Wirkung beim Fahrgast erzielen, zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die in der Außenwahrnehmung eher negativ bewertet wurden, im Gesamtverbund bei ca. 50 % zu 50 %. Dies ist eine leichte Verbesserung gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere in der Kategorie Aufenthaltsqualität konnten gegenüber dem Vorjahresergebnis deutliche Verbesserungen ermittelt werden.

Etwas über 95 % der Stationen erhielten eine zufriedenstellende oder hervorragende Bewertungen in der Kategorie Fahrgastinformation. Fehlende bzw. defekte Informationsmedien sind insgesamt eher Ausnahmen.

Sehr differenziert wurde die Kategorie der Barrierefreiheit betrachtet. Zwar besitzen ca. 60% aller Stationen einen stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen über Aufzüge oder Rampen sowie eine ausreichende Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante, dennoch besteht bei ca. 40% der Stationen ein erhöhter bis sehr hoher Handlungsbedarf.

Im Rhein-Kreis Neuss werden die Haltepunkte der Regiobahn auf Kaarster Stadtgebiet insgesamt sehr positiv bewertet. Mit der höchsten Qualitätsstufe „Ausgezeichnet“ werden auch die Haltepunkte der S8 in Kleinenbroich sowie der RB 39 in Kapellen-Wevelinghoven bewertet.

Der Bahnhof Grevenbroich wurde im Gesamtergebnis als „nicht tolerierbar“ bewertet.

Als „entwicklungsbedürftig“ wurden die Haltepunkte Dormagen Chempark, Frimmersdorf, Gustorf, Hochneukirch, Jüchen, Meerbusch-Osterath, Neuss am Kaiser, Neuss Rheinparkcenter und Rommerskirchen.

Die Haltepunkte Büttgen, Dormagen, Holzheim, Korschenbroich, Neuss Hbf, Neuss Allerheiligen, Neuss-Süd, Nievenheim und Norf haben die Bewertung „ordentlich“ erhalten.

Eine Übersicht über die Bewertung der Haltepunkte im Rhein-Kreis Neuss ist ebenfalls als **Anlage** beigefügt.

Beschlussempfehlung:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Stationsbericht des VRR zur Kenntnis

Anlagen:

Anlage_VRR_Stationsbericht_2021 (1)

Stationsbewertungen 2021_Rhein-Kreis Neuss



Stationsbericht

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für 2021



Abkürzungsverzeichnis

AT	Aufgabenträger
Bf	Bahnhof
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DB	Deutsche Bahn
DSA	Dynamischer Schrifthanzeiger
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABB	Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen
FIA	Fahrgastinformationsanlage
Hbf	Hauptbahnhof
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan
MOF	Modernisierungsoffensive
NFC	Near Field Communication
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
P+R	Park+Ride
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1. Überblick	4
2. Stationsbewertungen im VRR-Gebiet	5
2.1 Ausgangslage und Zielsetzung	5
2.2 Grundlagen des Bewertungsschemas	7
2.3 Datenerhebung	8
2.4 Datenauswertung	10
2.5 Bewertung	11
2.6 Ergebnisdarstellung	13
2.7 Vorjahresvergleich / Entwicklung	18
3. Beleuchtung von Stationen	20
4. Bahnhofsgebäude	21
5. Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen	22
6. Fahrgastbefragungen	23
7. Fahrgastinformation	24
8. Vertrieb	24
9. Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau	25
10. Zusammenfassung	30

Anlagen zum Stationsbericht 2021 befinden sich im Anlagenband	
Anlage 1: Stationsbewertungen	
Anlage 2: Beleuchtung von Stationen	
Anlage 3: Bahnhofsgebäude	
Anlage 4: Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen	

1. Überblick

Mit dem Stationsbericht 2021 geht der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in die mittlerweile 15. Auflage. Im Fokus steht dabei erneut die qualitative Bewertung der Zustände an den Verkehrsstationen im Zuständigkeitsbereich des VRR, die durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angefahren und bedient werden.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der VRR als Aufgabenträger kein unmittelbares Vertragsverhältnis mit den Eigentümern und Betreibern der Stationen unterhält. Die entsprechenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), im VRR-Gebiet sind dies die DB Station&Service AG sowie die Regiobahn GmbH, schließen stattdessen Stationsnutzungsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche die entsprechenden SPNV-Linien betreiben. Die hier vertraglich vereinbarten Stationsnutzungsentgelte werden wiederum durch die Verkehrsverträge zwischen EVU und Aufgabenträger an den VRR durchgereicht. Im Fahrplanjahr 2021 sind auf diese Art Stationsnutzungsentgelte in Höhe von ca. 68,3 Millionen Euro im gesamten VRR-Gebiet angefallen. Dies bedeutet ein Plus von 1,9 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr. Aufgrund seiner verkehrlichen Aufgaben und trotz der beschriebenen vertraglichen Situation strebt der VRR eine gewisse Einflussnahme auf die Situation an den SPNV-Stationen an, um den Zustand der Stationen hinsichtlich Ausstattung, Schadensfreiheit, Sauberkeit, baulichem Zustand, Fahrgastinformation und der barrierefreien Erschließung zu verbessern. Daher erfassen die VRR-Profitester*innen bereits seit 2003 neben ihren verkehrsvertraglich vereinbarten Stichproben in den Zügen (die Ergebnisse hierzu werden jährlich mit dem SPNV-Qualitätsbericht veröffentlicht) auch die Qualität an den Verkehrsstationen.

In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2020 erstmals eine vollständig neue Erhebungs- und Bewertungssystematik eingeführt, welche die Erwartungshaltung des Fahrgastes vermehrt in den Mittelpunkt der Betrachtung rücken sollte. Auch im Stationsbericht 2021 bildet diese Methodik wieder die zentrale Grundlage. Die wesentlichen Fakten zur Bewertungssystematik sind in der nachfolgenden Infobox nochmals dargestellt:



Infobox – wesentliche Fakten zur Bewertungssystematik



- Fokus liegt auf der Erwartungshaltung des Fahrgastes (Schaffung einer „Ideal“-Station aus Sicht der Kund*innen)
- Betrachtung der Stationen als Gesamteinheiten
- Bewertung unabhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten
- Mindestausstattungsmerkmale sowie eine qualitative Bewertung hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit als Kriterien
- Bezifferung der „Ideal“-Station mit 100 %; prozentuale Abzüge bei auftretenden Mängeln bzw. bei fehlender Ausstattung an jeder einzelnen Station auf Basis der Erhebungen durch die VRR-Profitester*innen
- Betrachtung der Barrierefreiheit als wichtige Komponente
- Bewertung in den Kategorien „Aufenthaltsqualität“, „Fahrgastinformation“ und „Barrierefreiheit“ sowie in einer gewichteten Gesamtbewertung
- vierstufige Ergebnisdarstellung

Im weiteren Verlauf des Berichtes werden die Bewertungssystematik ausführlich beschrieben und die Ergebnisse entsprechend dargestellt. Dabei wird es auch einen Vergleich mit den Vorjahresergebnissen geben, um darzustellen, wie sich die Qualitätsstandards im VRR entwickelt haben. Dies war im vergangenen Stationsbericht aufgrund der dort erstmals angewandten neuen Bewertungssystematik noch nicht möglich.

Neben der qualitativen Bewertung der Stationen werden in den folgenden Kapiteln außerdem wieder Informationen zur Beleuchtungssituation an den Stationen, zur Nutzung bestehender Bahnhofsgebäude sowie zu den Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen der Stationen veröffentlicht. Zudem beinhaltet dieser Stationsbericht Beiträge zu Fahrgastbefragungen, zur Fahrgastinformation sowie zum Thema Vertrieb und gibt darüber hinaus einen Überblick über aktuelle und zukünftige Modernisierungsmaßnahmen an den SPNV-Stationen im Verbundraum.

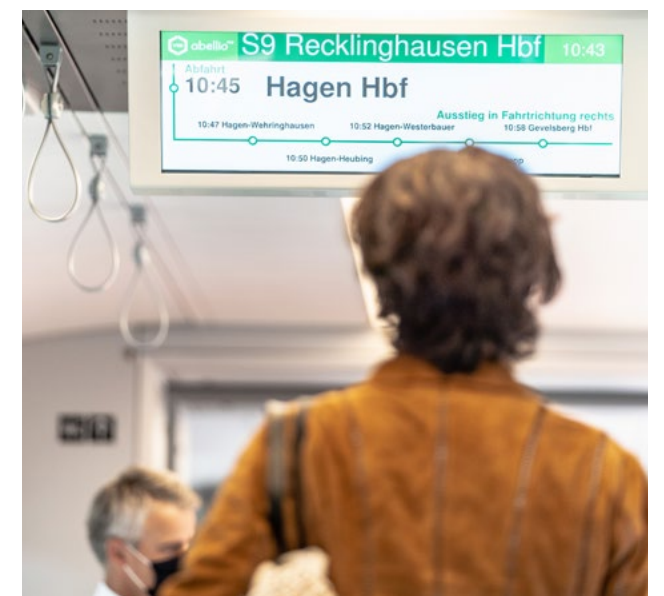
2. Stationsbewertungen im VRR-Gebiet

Grundlegendes Ziel des VRR ist es, die Attraktivität des SPNV kontinuierlich zu steigern. Neben dem Fahrplanangebot, der Pünktlichkeit der Züge und dem Einsatz moderner Fahrzeuge mit ausreichendem Platzangebot spielt hier auch die Situation an den jeweiligen Verkehrsstationen eine wichtige Rolle. Da die Nutzung des SPNV für jeden Fahrgast bereits an der jeweiligen Ausgangsstation beginnt, entsteht genau hier der erste Eindruck. Verschmutzte Bahnhöfe und Haltepunkte, defekte Fahrgastinformationssysteme oder fehlende barrierefreie Zuwegungen beispielsweise vermitteln einen negativen Eindruck, der sich auch unmittelbar auf den SPNV als Ganzes überträgt. Um hier einen Überblick über die Gesamtsituation darstellen und entsprechende Handlungsbedarfe ableiten zu können, erfassen die VRR-Profitester*innen jede einzelne Station im gesamten Verbundgebiet. Auf Basis der erhobenen Daten erfolgt anschließend eine entsprechende Auswertung und Beurteilung.

2.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Im vergangenen Jahr haben eine eingehende Analyse der Stationsbewertungen aus den vorausgegangenen Stationsberichten sowie durchaus kritische Rückmeldungen aus Politik und Öffentlichkeit den VRR dazu veranlasst, die Systematik zur Bewertung der Stationsinfrastruktur komplett neu auszurichten. Hierdurch wurde die Gewichtung bestehender Kriterien optimiert und bis dato nicht berücksichtigte Parameter ergänzt.

Beispielsweise wurde die Graffiti-problematik in der Vergangenheit sehr hoch priorisiert; meist in einem so hohen Maße, dass eine Station allein durch Graffiti-Schäden eine sehr schlechte Gesamtbewertung erhielt, selbst wenn sie unter Berücksichtigung aller anderen Kriterien sehr gut abgeschnitten hätte. Das Thema Graffiti stellt zwar auch im neuen Bewertungssystem einen wichtigen Faktor dar, bestimmt das Ergebnis jedoch nicht mehr allein. Um dennoch einen wirksamen Beitrag zur Bekämpfung von Graffiti-Schäden zu leisten, wurde im Oktober 2020 durch den Verwaltungsrat





des VRR eine Richtlinie zur Förderung der Entfernung von graffiti bedingten Verschmutzungen an Zuwegungen zu SPNV-Stationen beschlossen. Der VRR gewährt hiernach finanzielle Zuschüsse, um illegale Graffiti beseitigen und sogenannte Anti-Graffiti-Schutzanstriche in Zugangsbereichen zu SPNV-Stationen und zu SPNV-Bahnsteigen aufbringen zu können. Diese Anti-Graffiti-Richtlinie bietet zunächst kommunalen Trägern eine finanzielle Unterstützung im Kampf gegen Graffiti-Verunreinigungen an Wandflächen öffentlicher Zugangsbereiche. Die Höhe der insgesamt bereitgestellten Fördermittel beträgt 200.000 Euro. Dieses Förderprogramm hat noch eine Laufzeit bis zum 31.12.2022. Darüber hinaus arbeiten die DB Station&Service AG und der VRR momentan gemeinsam an einem ersten Baustein zur Neuauflage der Graffiti-Offensive. Bereits im Zeitraum von 2010 bis 2018 trug das damals vom Land NRW geförderte Programm dazu bei, Graffiti-Schäden an SPNV-Stationen zu beseitigen. Mit einem Abschluss ist im Jahr 2022 zu rechnen.

Die barrierefreie Erschließung von Stationen für mobilitätseingeschränkte Personen ist vor der Umstellung auf die neue Bewertungssystematik nicht in die Stationsbewertungen eingeflossen. Hier hat der VRR dringenden Nachsteuerungsbedarf identifiziert, wodurch dieser wichtige Aspekt in das neue Bewertungssystem integriert wurde.

Die neue Bewertungsmethodik orientiert sich grundsätzlich stärker am Bedarf der Nahverkehrskund*innen und betrachtet die Stationen im VRR als Gesamteinheiten. Außerdem ist es für die Bewertung der Stationen unbedeutend, in welchen Zuständigkeitsbereich auftretende Mängel fallen. Egal ob ein fehlender Wetterschutz, für den das EIU zuständig ist, defekte Fahrkartenautomaten in der Verantwortung des Vertriebspartners oder beschädigte Bauwerke, die sich im Eigentum von Kommunen, Privatpersonen oder sonstigen Dritten befinden: die Stationen werden ganzheitlich bewertet. Für detailliertere Informationen steht jedoch auch weiterhin die gewohnte Übersicht über die Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen (vgl. **Kapitel 5 – Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen**) zur Verfügung.

Da sich in der Bewertungsmethodik für das Jahr 2021 keine Änderungen ergeben haben, ist in diesem Jahr erstmalig auch ein Vergleich der Ergebnisse mit den Vorjahreswerten möglich, wodurch eine entsprechende Entwicklung abgeleitet werden kann. Dies war aufgrund der komplett neuen Datengrundlage und fehlender plausibler Vergleichswerte im vergangenen Jahr noch nicht möglich.

2.2 Grundlagen des Bewertungsschemas

Das Bewertungsschema basiert auf dem Grundgedanken einer „Ideal“-Station. Unabhängig von den jeweiligen unternehmensinternen Vorgaben bei den EIU, definiert der VRR erforderliche Mindestausstattungsmerkmale, die eine Verkehrsstation aus Sicht der Kund*innen aufweisen sollte. Eine barrierefreie Erschließung wird in diesem Zusammenhang zwingend vorausgesetzt. Dabei wird eine Bahnsteighöhe von 76 bzw. 96 Zentimetern über Schienenoberkante als ausreichend definiert, da mobilitätseingeschränkte Personen so mindestens über fahrzeuggebundene Rampen ein- und aussteigen können. Sämtliche Mindestausstattungsmerkmale sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Mindestausstattungsmerkmale
Stationsnamensschilder
Fahrkartenautomaten und Entwerter
dynamische Fahrgastinformationssysteme (FIA, DSA, etc.)
Zeitanzeigen
Vitrinen mit Fahrplanaushängen
Beleuchtung
Sitzgelegenheiten
Wetterschutz
Abfallbehälter
Aufzüge bzw. Rampen (stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen)
angemessene Bahnsteighöhe (76 bzw. 96 Zentimeter über Schienenoberkante)
taktile Wegeleitsysteme

Diese Mindestausstattungsmerkmale werden zudem um eine qualitative Bewertung der Stationen hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit ergänzt. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Bewertung der nachfolgend dargestellten Qualitätsmerkmale:

qualitative Bewertung hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit
Funktionstüchtigkeit der Ausstattungsgegenstände
herumliegender Müll
Verschmutzung von Böden, Wänden, Scheiben und Ausstattungsgegenständen
Geruchsbelästigung
Feuchtigkeit
Graffiti
bauliche Schäden und Mängel
Vegetation / Herbstlaub

Die Bewertung der Stationen erfolgt nach dem Prinzip der prozentualen Abwertung. Die „Ideal“-Station wird in Summe mit 100 % beziffert. Für fehlende bzw. defekte Mindestausstattungsmerkmale sowie für qualitative Mängel werden je nach Relevanz der jeweiligen Merkmale prozentuale Abwertungen in unterschiedlicher Höhe vorgenommen.

2.3 Datenerhebung

Grundlage einer aussagekräftigen Bewertung der Stationsinfrastruktur bildet eine entsprechend fundierte Datenerhebung. Hierzu setzt der VRR, wie bereits in der Vergangenheit, auf seine Profitester*innen. In insgesamt vier Erhebungswellen pro Jahr bereisen sie jeweils jede der 295 Stationen in Verbundgebiet und erheben in diesem Zusammenhang quartalsweise alle bewertungsrelevanten Daten. Im Jahresergebnis werden diese Quartalswerte dann gemittelt.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass es im vergangenen Jahr noch 294 Stationen im VRR-Verbundraum gab. Seit der Inbetriebnahme der Station Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel entlang der Linie S 28 im Dezember 2020 sind es 295 Bahnhöfe und Haltepunkte.

Nicht alle Stationen konnten in sämtlichen Quartalen erhoben werden. Langfristige unwetter- oder baubedingte Streckensperrungen führten im Jahr 2021 dazu, dass einige Stationen vorübergehend nicht angefahren werden konnten und entsprechende Schienenersatzverkehre (SEV) eingerichtet werden mussten. Eine Erhebung durch die Profitester*innen war demnach nicht möglich, wodurch die Jahresergebnisse der betreffenden Stationen über die restlichen Quartale gemittelt werden mussten. Folgende Stationen waren zeitweise ohne SPNV-Angebot und teilweise sogar abgesperrt und nicht zugänglich:



Station Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel

Streckensperrung aufgrund von Unwetterfolgen auf den Linien S 9 und RE 49 zwischen Essen-Steele und Wuppertal-Vohwinkel im 3. Quartal 2021:

- Essen-Überruhr (konnte im 3. Quartal vor dem Unwetter noch erhoben werden)
- Essen-Holthausen
- Essen-Kupferdreh
- Velbert-Nierenhof
- Velbert-Langenberg
- Velbert-Neviges
- Velbert-Rosenhügel
- Wülfrath-Aprath

Streckensperrung aufgrund von Unwetterfolgen auf den Linien RE 16 und RB 91 zwischen Hagen und Werdohl im 3. Quartal 2021:

- Hohenlimburg

Streckensperrung aufgrund von Unwetterfolgen auf der Linie RB 52 zwischen Hagen und Lüdenscheid im 3. Quartal 2021:

- Hagen-Oberhagen
- Dahl
- Rummenohl

Streckensperrung aufgrund der Elektrifizierungsarbeiten auf der Linie RE 19a zwischen Wesel und Bocholt im 3. und 4. Quartal 2021:

- Blumenkamp
- Hamminkeln
- Dingden

Streckensperrung aufgrund von Bauarbeiten auf der Linie S 4 zwischen Dortmund Stadthaus und Dortmund-Brackel im 3. Quartal 2021:

- Dortmund Knappschafts Krankenhaus
- Dortmund-Körne West
- Dortmund-Körne

Die im **Kapitel 2.2** dargestellten Kriterien werden durch die Profitester*innen erhoben, unterteilt in die drei Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit. Die Datenerhebung erfolgt nach dem folgenden Schema:

Aufenthaltsqualität

Sauberkeit / baulicher Zustand	keine Mängel	leichte Mängel	mittlere Mängel	starke Mängel
herumliegender Müll	☐	☐	☐	☐
Verschmutzung (Boden / Wände / Scheiben / Ausstattung)	☐	☐	☐	☐
Geruchsbelästigung	☐	☐	☐	☐
Feuchtigkeit / Pfützenbildung	☐	☐	☐	☐
Graffiti	☐	☐	☐	☐
bauliche Schäden und Mängel	☐	☐	☐	☐
Vegetation / Herbstlaub	☐	☐	☐	☐

Ausstattung / Schadenstreiheit	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt?
Fahrkartenautomaten und Entwerter	☐	☐
Aufzüge	☐	☐
Vitrinen	☐	☐
Beleuchtung	☐	☐
Sitzgelegenheiten	☐	☐
Wetterschutz	☐	☐
Abfallbehälter	☐	☐

Fahrgastinformation

statische Fahrgastinformation	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt / nicht aktuell?
Stationsnamenschilder	☐	☐
Fahrplanaushang	☐	☐

dynamische Fahrgastinformation	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt / nicht aktuell?
elektronische Anzeigetafeln	☐	☐
Zeitanzeige	☐	☐

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit	Aussage trifft zu
stufenloser Zugang zu den Bahsteigen vorhanden und Bahnsteighöhe min. 76 Zentimeter	☐
taktils Leitsystem auf den Bahnsteigen und in den Zugangsbereichen vorhanden	☐

Neben den oben dargestellten Kriterien erfassen die Profites-ter*innen zusätzlich auch sicherheitsrelevante Mängel, wie beispielsweise Stolperkanten, Glasschäden oder defekte Not-rufsäulen. Diese Mängel werden dann unmittelbar an die Infrastrukturbetreiber weitergegeben. Darüber hinaus haben insgesamt 45 Stationen eine Bahnhofspatin bzw. einen Bahn-hofspaten, welche die Infrastrukturbetreiber durch zusätz-liche Hinweise auf Mängel und Verschmutzungen unter-stützen. Die betreffenden Stationen sind in der **Anlage 1** mit einem Sternchen (*) gekennzeichnet.

2.4 Datenauswertung

Nach der Erhebung durch die Profites-ter*innen müssen die Daten nun in einem nächsten Schritt ausgewertet werden. Wie bereits erwähnt, erfolgt dies nach dem Prinzip der pro-zentualen Abwertung. Dabei erreicht jede der drei Kategorien (Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefrei-heit) ein Ergebnis von 100 %, wenn keine Mängel vorliegen („Ideal“-Station). Für jeden Mangel wird in unterschiedlicher Höhe abgewertet. Die Höhe der einzelnen Abwertungen richtet sich dabei nach der Wichtigkeit des entsprechenden Merkmals. Erhält eine Kategorie bei sämtlichen Merkmalen die maximale Abwertung, bedeutet dies in Summe Abwertungen von 100 %. Die Stationen hätten folglich 0 % der „Ideal“-Station erreicht. Die Einzelabwertungen sind nachfolgend dargestellt:

Aufenthaltsqualität

Sauberkeit / baulicher Zustand	keine Mängel	leichte Mängel	mittlere Mängel	starke Mängel
herumliegender Müll	0,00 %	5,00 %	10,00 %	20,00 %
Verschmutzung (Boden / Wände / Scheiben / Ausstattung)	0,00 %	2,50 %	5,00 %	10,00 %
Geruchsbelästigung	0,00 %	1,00 %	2,00 %	3,00 %
Feuchtigkeit / Pfützenbildung	0,00 %	1,00 %	2,00 %	3,00 %
Graffiti	0,00 %	2,50 %	5,00 %	10,00 %
bauliche Schäden und Mängel	0,00 %	2,50 %	5,00 %	10,00 %
Vegetation / Herbstlaub	0,00 %	1,00 %	2,00 %	3,00 %

Ausstattung / Schadenstreiheit	fehlend	beschädigt / defekt?
Fahrkartenautomaten und Entwerter	15,00 %	7,50 %
Aufzüge	–	10,00 %
Vitrinen	2,75 %	1,50 %
Beleuchtung	5,00 %	2,50 %
Sitzgelegenheiten	2,75 %	1,50 %
Wetterschutz	2,75 %	1,50 %
Abfallbehälter	2,75 %	1,50 %



Fahrgastinformation

statische Fahrgastinformation	fehlend	beschädigt / defekt / nicht aktuell?
Stationsnamenschilder	15,00 %	7,50 %
Fahrplanaushang	35,00 %	17,50 %

dynamische Fahrgastinformation	fehlend	beschädigt / defekt / nicht aktuell?
elektronische Anzeigetafeln	35,00 %	17,50 %
Zeitanzeige	15,00 %	7,50 %

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit	nicht zutreffend
stufenloser Zugang zu den Bahsteigen vorhanden und Bahnsteighöhe min. 76 Zentimeter	90,00 %
taktils Leitsystem auf den Bahnsteigen und in den Zugangsbereichen vorhanden	10,00 %

2.5 Bewertung

Um final Aussagen über den Zustand der Stationen treffen zu können, müssen die ausgewerteten Ergebnisse nun einer abschlie-ßenden Bewertung zugeordnet werden. Hierzu wurden für die drei Kategorien Cluster gebildet:

Aufenthaltsqualität

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
0 % bis ≤ 7,5 %	hervorragend	
> 7,5 % bis ≤ 15 %	zufriedenstellend	
> 15 % bis < 30 %	verbesserungswürdig	
≥30 %	unzureichend	

Fahrgastinformation

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
0 %	hervorragend	
> 0 % bis ≤ 7,5 %	zufriedenstellend	
> 7,5 % bis < 35 %	verbesserungswürdig	
≥35 %	unzureichend	

Barrierefreiheit

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
0 %	kein Handlungsbedarf	
10 %	geringfügiger Handlungsbedarf	
90 %	erhöhter Handlungsbedarf	
100 %	sehr hoher Handlungsbedarf	

Um zu einem Gesamtergebnis für jede Station zu kommen, werden die drei Kategorien nun in einem letzten Schritt gewichtet und zusammengeführt. Dabei wird das Ergebnis in der Kategorie Aufenthaltsqualität mit 60 %, das Ergebnis in der Kategorie Fahrgastinformation mit 30 % und das Ergebnis in der Kategorie Barrierefreiheit mit 10 % angerechnet. Die gewichteten Abwertungen werden anschließend von der Höchstpunktzahl („Ideal“-Station = 100 %) abgezogen. Der daraus resultierende Anteil an der „Ideal“-Station führt im Gesamtergebnis zu folgenden Bewertungen:

Gesamtergebnis

Summe Abwertungen	Bewertung	Symboldarstellung
100 % bis $\geq 92,5$ %	ausgezeichnet	
$< 92,5$ % bis ≥ 85 %	ordentlich	
< 85 % bis ≥ 70 %	entwicklungsbedürftig	
< 70 %	nicht tolerierbar	



2.6 Ergebnisdarstellung

Auf Basis des Bewertungsschemas, welches in den vorherigen Kapiteln detailliert dargestellt wurde, ist jede der 295 Stationen im Verbundgebiet für das Jahr 2021 bewertet worden. Insgesamt kamen die Profitester*innen zu folgendem Ergebnis:

„ausgezeichnet“	24 Stationen (8,14 %)
„ordentlich“	123 Stationen (41,69 %)
„entwicklungsbedürftig“	141 Stationen (47,80 %)
„nicht tolerierbar“	7 Stationen (2,37 %)

In der **Anlage 1** sind die Bewertungsergebnisse für jede einzelne Station dargestellt. Neben dem Gesamtergebnis sind dort auch die Bewertungen in den drei Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit nachzulesen. Das Gesamtergebnis ist darüber hinaus auch im Übersichtsplan auf der Doppelseite 16/17 in einer Kartenansicht (Netzgrafik) zu finden.

Insgesamt 24 Bahnhöfe und Haltepunkte bewerteten die Profitester*innen mit dem Prädikat „ausgezeichnet“, weitere 123 haben eine „ordentliche“ Gesamtbewertung erreicht. Diese Stationen bilden in Summe einen Anteil von 49,83 % aller Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR und haben in diesem Zusammenhang einen positiven Eindruck vermittelt.

Dem entgegen stehen im Gesamtergebnis 141 Stationen, die im Jahr 2021 als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden. Hinzu kommen 7 Stationen, die laut Datenauswertung „nicht tolerierbar“ sind. In Summe repräsentieren somit diese beiden Bewertungsbereiche etwas mehr als die andere Hälfte (50,17 %) aller Stationen im VRR-Gebiet und bescheinigen diesen damit eine eher negative Außenwahrnehmung.

Gesamt betrachtet ist somit noch etwas mehr als die Hälfte der Stationen im VRR-Gebiet in einem unbefriedigenden Zustand. Die Gründe hierfür variieren weiterhin von Station zu Station. Um dennoch einige Ursachen eruieren und eine Tendenz ableiten zu können, lohnt sich ein Blick auf die drei betrachteten Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit.

Aufenthaltsqualität

In der Kategorie Aufenthaltsqualität kam es zu folgender Verteilung bei den jeweiligen Bewertungen:

„hervorragend“	21 Stationen (7,12 %)
„zufriedenstellend“	95 Stationen (32,20 %)
„verbesserungswürdig“	160 Stationen (54,24 %)
„unzureichend“	19 Stationen (6,44 %)

Insgesamt erreichten in diesem Jahr 21 Stationen die Spitzenplatzierung „hervorragend“. Sie bieten SPNV-Kund*innen eine weit überdurchschnittliche Aufenthaltsqualität. Bei 95 Stationen identifizierten die Profitester*innen lediglich geringfügige Mängel, sodass diese Stationen insgesamt „zufriedenstellend“ bewertet wurden. Dem gegenüber waren mit 160 Stationen die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte in einem „verbesserungswürdigen“ Zustand. Hier führten die Menge bzw. die Qualität der Mängel zu einer negativen Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität. Hinzu kommen weitere 19 Stationen, bei denen die Mängel so eklatant waren, dass die Aufenthaltsqualität nur noch als „unzureichend“ eingestuft werden konnte. Treiber für die Abwertungen im Bereich der Aufenthaltsqualität der Stationen waren wie bereits im letzten Jahr hauptsächlich Müll, Graffiti und anderweitige Verschmutzungen sowie bauliche Mängel. Geruchsbelästigungen, Feuchtigkeitsmängel sowie Beeinträchtigungen durch Grünbewuchs bzw.



Bahnhofsgebäude in Dahl

Herbstlaub wurden hingegen weniger stark wahrgenommen. Kaum negativen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität hatten erneut fehlende Ausstattungsmerkmale. Hier sind die Stationen im VRR-Gebiet überwiegend gut ausgerüstet. Auch der Zustand und die Funktionalität der Ausstattungsmerkmale wurden verhältnismäßig selten bemängelt. Hauptansatzpunkt für eine verbesserte Aufenthaltsqualität bleibt daher weiterhin eine intensive Reinigung und Instandhaltung der Stationen und der Ausstattung. Mögliche Optionen können sein, die Reinigungsintervalle zu verkürzen, Graffiti häufiger zu entfernen und Beschädigungen zügiger auszubessern. Weiterhin bleibt aber auch jede und jeder Einzelne in der Verantwortung, einen Beitrag für eine ordentliche Verkehrsstationen zu leisten: Fahrgäste sollten Müll möglichst vermeiden bzw. ordnungsgemäß entsorgen und Beschädigungen jeglicher Art unterlassen. Eventuelle Mängel können Nahverkehrskund*innen bei den zuständigen Stellen (z. B. den 3-S-Zentralen) melden.

Fahrgastinformation

In der Kategorie Fahrgastinformation wurden folgende Ergebnisse erreicht:

„hervorragend“	244 Stationen (82,71 %)
„zufriedenstellend“	39 Stationen (13,22 %)
„verbesserungswürdig“	11 Stationen (3,73 %)
„unzureichend“	1 Station (0,34 %)

Im Bereich der Fahrgastinformation konnten 244 Stationen eine „hervorragende“ Bewertung erzielen und somit alle erforderlichen Bedingungen erfüllen. Bei diesen Stationen sind alle definierten Merkmale vorhanden und zudem in einem funktionalen Zustand. Weitere 39 Stationen wiesen lediglich geringfügige Mängel auf und erreichten dadurch eine „zufriedenstellende“ Bewertung. Bei insgesamt 11 Stationen haben die vorhandenen Beeinträchtigungen bei der Fahrgastinformation eine Qualität erreicht, die nur eine „verbesserungswürdige“ Bewertung zuließ. Lediglich eine Station wurden in Folge massiver Mängel und fehlender Informationsmedien als „unzureichend“ eingestuft.

In Summe sind die Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR mit qualitativ hochwertigen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet. Fehlende Fahrpläne oder defekte Auskunftsmidien waren eher die Ausnahme. Zudem stellten die Profitester*innen fest, dass technische Mängel, die bei den Ortsbegehungen bemerkt wurden, im nächsten Quartal häufig bereits behoben waren. Dies lässt grundsätzlich auf eine schnelle Reaktionszeit der zuständigen Stellen schließen und ist positiv zu bewerten.

Trotzdem waren bei einigen, wenn auch nur verhältnismäßig wenigen Stationen, Mängel vorhanden, die teilweise auch über mehrere Erhebungswellen Bestand hatten. Beispielfhaft zu nennen sind hier fehlende elektronische Anzeigetafeln in Düsseldorf-Benrath sowie in Schwelm. Auch hier sollten die Mängel zeitnah behoben werden.

Barrierefreiheit

Die Ergebnisse in der Kategorie Barrierefreiheit stellen sich wie folgt dar:

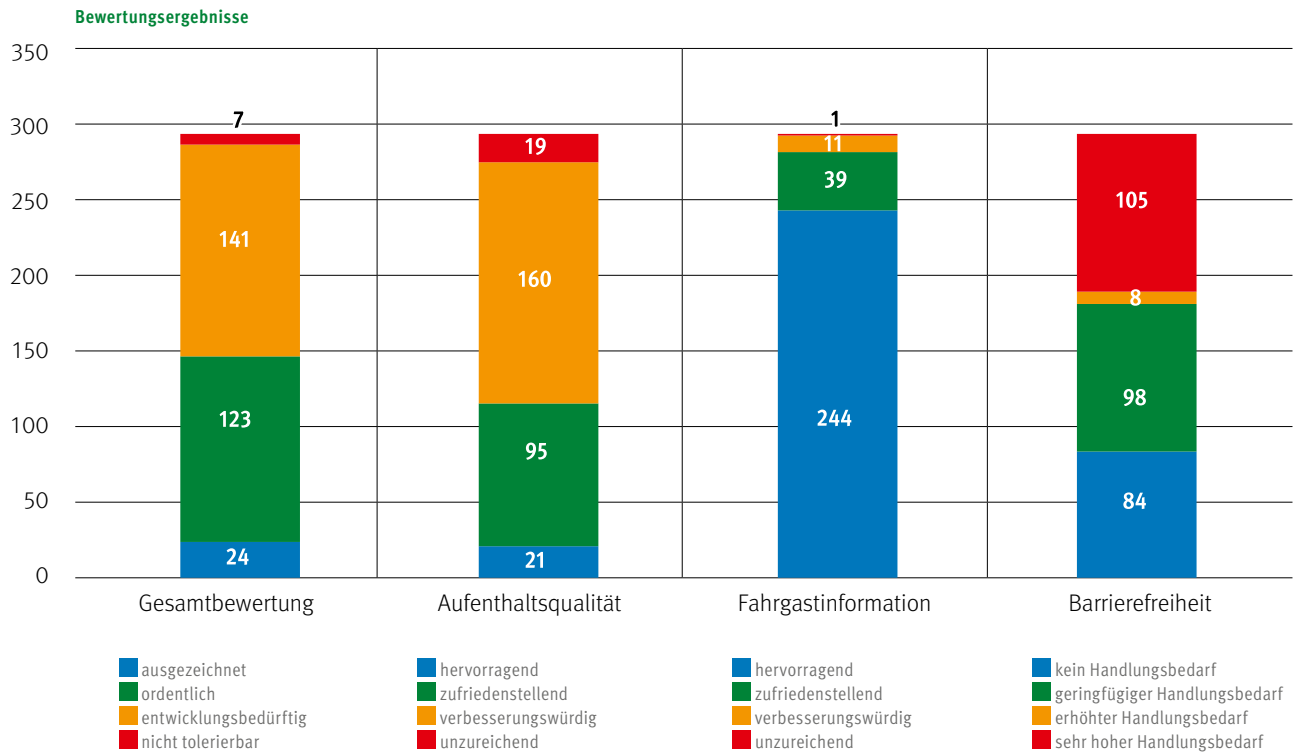
„kein Handlungsbedarf“	84 Stationen (28,48 %)
„geringfügiger Handlungsbedarf“	98 Stationen (33,22 %)
„erhöhter Handlungsbedarf“	8 Stationen (2,71 %)
„sehr hoher Handlungsbedarf“	105 Stationen (35,59 %)

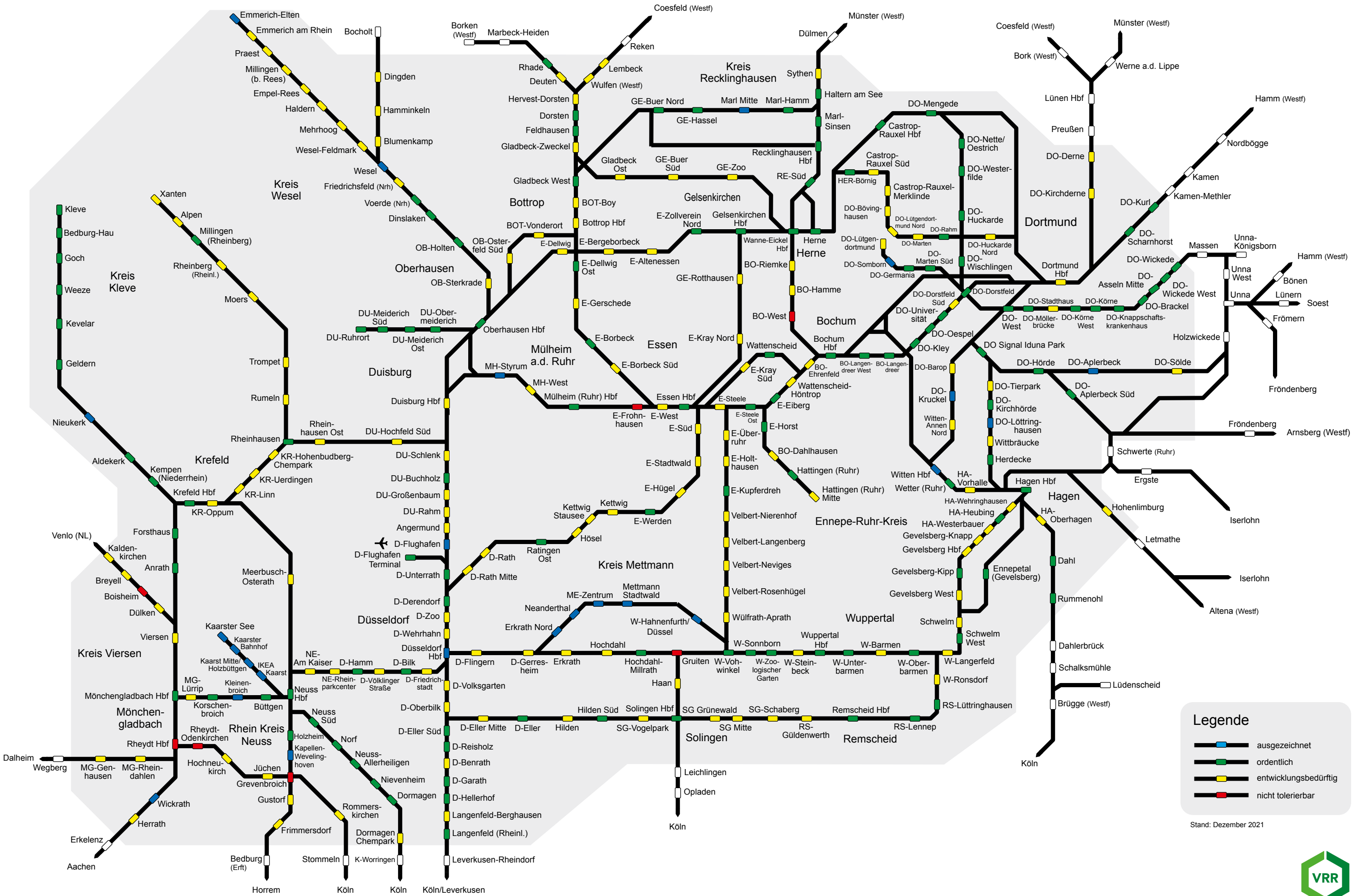
Bei der Betrachtung der Barrierefreiheit im VRR-Gebiet lässt sich weiterhin ein sehr differenziertes Bild erkennen. Insgesamt 84 Stationen weisen eine stufenfreie Zuwegung zum Bahnsteig, eine Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante sowie ein ausreichendes taktiles Leitsystem auf und erfordern somit „keinen Handlungsbedarf“. Bei 98 Stationen sind die taktilen Leitsysteme entweder gar nicht vorhanden, nicht vollständig oder sie fehlen in den Zugangsbereichen. Für diese Stationen wurde ein „geringfügiger Handlungsbedarf“ abgeleitet. Stationen mit „erhöhtem Handlungsbedarf“ verfügen zwar über ein ausreichendes taktiles Leitsystem, haben jedoch keinen stufenfreien Zugang und/oder die Bahnsteighöhe ist niedriger als 76 Zentimeter über Schienenoberkante. Diese Bewertung haben in Summe 8 Stationen erhalten. Stationen, die weder eine stufenfreie Zuwegung und/oder eine ausreichende Bahnsteighöhe aufweisen noch über ein taktiles Leitsystem verfügen, wurde ein „sehr hoher Handlungsbedarf“ bescheinigt. Im gesamten Verbundraum trifft dies auf 105 Stationen zu.

Die Ergebnisse zeigen, dass die SPNV-Stationsinfrastruktur momentan immer noch ein ganzes Stück von einer vollständigen Barrierefreiheit entfernt ist. Immerhin verfügt mit gut 60 % die Mehrheit aller Stationen über eine stufenfreie Anbindung in Kombination mit einer ausreichenden Bahnsteighöhe. Die Art der stufenfreien Zuwegung (Aufzug oder Rampe bzw. höhengleicher Zugang) an den jeweiligen Stationen ist zusätzlich in der **Anlage 1** nachzulesen. Dies bedeutet allerdings gleichzeitig auch, dass weiterhin knapp 40 % der Stationen hinsichtlich der Barrierefreiheit modernisierungsbedürftig sind. In diesem Zusammenhang setzt sich der VRR zusammen mit den weiteren SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen, dem Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Landesregierung NRW sowie den EIU für einen barrierefreien Ausbau der SPNV-Stationsinfrastruktur ein. Im Fokus stehen hierbei vordergründig die Stationen, die bisher keine stufenfreie Zuwegung haben bzw. bei denen die Bahnsteige nicht ausreichend hoch sind. Detaillierte Informationen über die entsprechenden Modernisierungsmaßnahmen und den damit verbundenen barrierefreien Ausbau der Stationen sind im **Kapitel 9** „Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau“ nachzulesen.



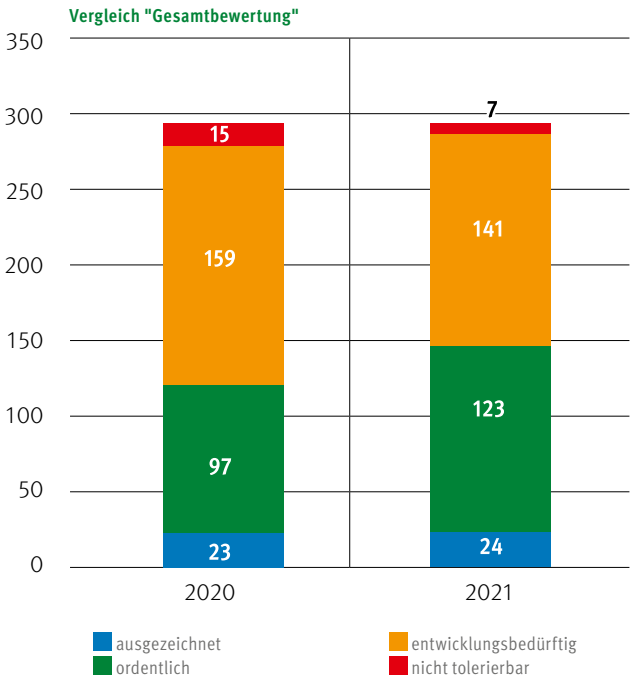
Abschließend geben die nachfolgenden Säulengrafiken nochmals einen zusammenfassenden Überblick über die Bewertungsergebnisse aus dem Jahr 2021:





2.7 Vorjahresvergleich / Entwicklung

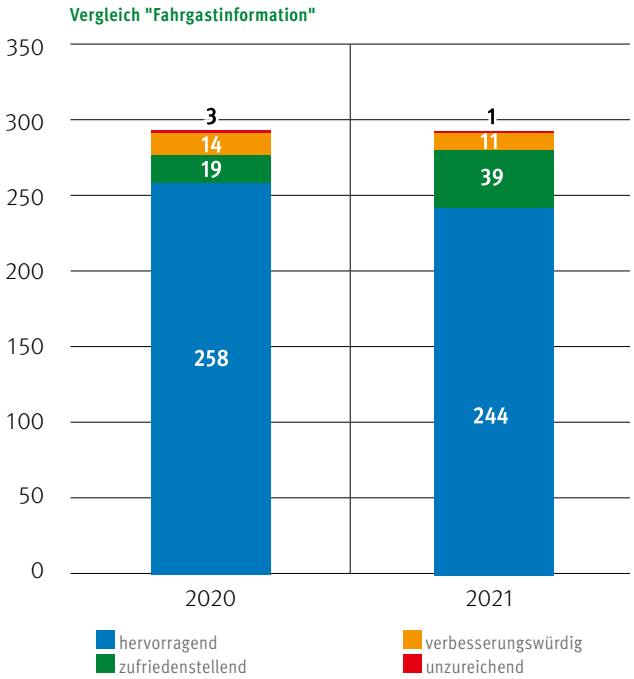
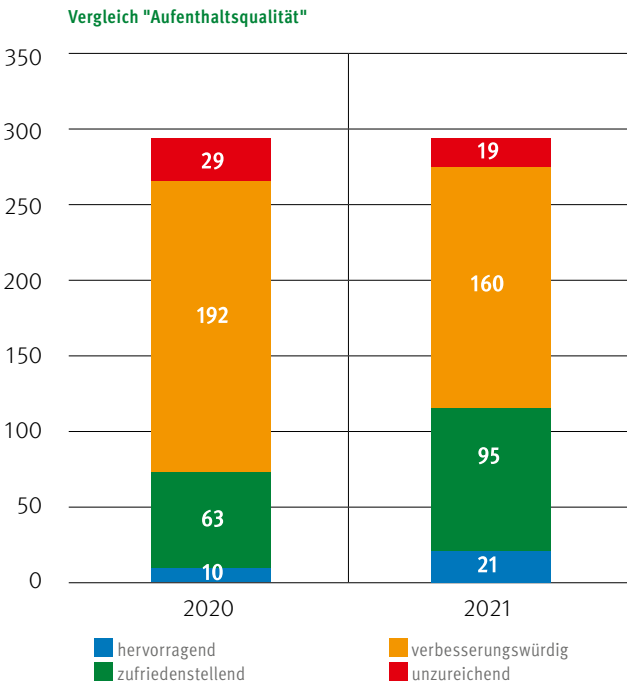
Die in **Kapitel 2.6** dargestellten Bewertungen aus dem Jahr 2021 können nun mit den Vorjahresergebnissen verglichen werden. Bei der Gesamtbewertung ist die nachfolgende Entwicklung erkennbar:



Die Anzahl der als „ausgezeichnet“ bewerteten Stationen ist geringfügig von 23 auf 24 gestiegen. Das entspricht einem Plus von 0,34 %. Auch die Anzahl der Stationen mit einem „ordentlichen“ Gesamtergebnis hat sich erhöht, hier sogar deutlich von 97 auf 123 (+ 8,70 %). Der Anteil der Stationen, die als „entwicklungsbedürftig“ eingestuft wurden, verringerte sich hingegen um 6,29 % von 159 auf 141. Bei den „nicht tolerierbaren“ Stationen ist erfreulicherweise ebenfalls ein Rückgang von 15 auf nun nur noch 7 zu beobachten. Das macht ein Minus von 2,73 %. Zusammenfassend kann somit eine doch spürbare Verbesserung der Gesamtbewertung festgehalten werden. Welchen Einfluss die betrachteten Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit auf die Entwicklung der Gesamtergebnisse haben, darauf wird in den nachfolgenden Abschnitten eingegangen.

Aufenthaltsqualität:

Bei der Aufenthaltsqualität ist der Anteil der als „hervorragend“ bewerteten Stationen um 3,72 Prozentpunkte von 10 auf 21 gestiegen. Auch der Anteil der Stationen mit einer „zufriedenstellenden“ Bewertung hat deutlich zugenommen, um 10,77 % von 63 auf 95. Dem gegenüber ist die Anzahl „verbesserungswürdiger“ Stationen im Vergleich zum Vorjahr von 192 auf 160 gesunken. Das macht ein Minus von 11,07 %. Auch bei den als „unzureichend“ bewerteten Stationen konnte ein Rückgang verzeichnet werden, von 29 Stationen im Vorjahr auf nun noch 19. Dies bedeutet einen Rückgang von 3,42 %. Bei der Aufenthaltsqualität kann somit ein durchaus positiver Trend beobachtet werden, der sich maßgeblich in der verbesserten Entwicklung der Gesamtergebnisse widerspiegelt. Wurden 2020 lediglich ca. 25 % aller Stationen im VRR positiv wahrgenommen („hervorragende“ sowie „zufriedenstellende“ Bewertung), so konnte dieser Anteil in diesem Jahr auf knapp 40 % gesteigert werden. Trotz dieser erfreulichen Entwicklung ist dennoch festzuhalten, dass die Aufenthaltsqualität bei ca. 60 % aller Bahnhöfe und Haltepunkte weiterhin unbefriedigend ist.



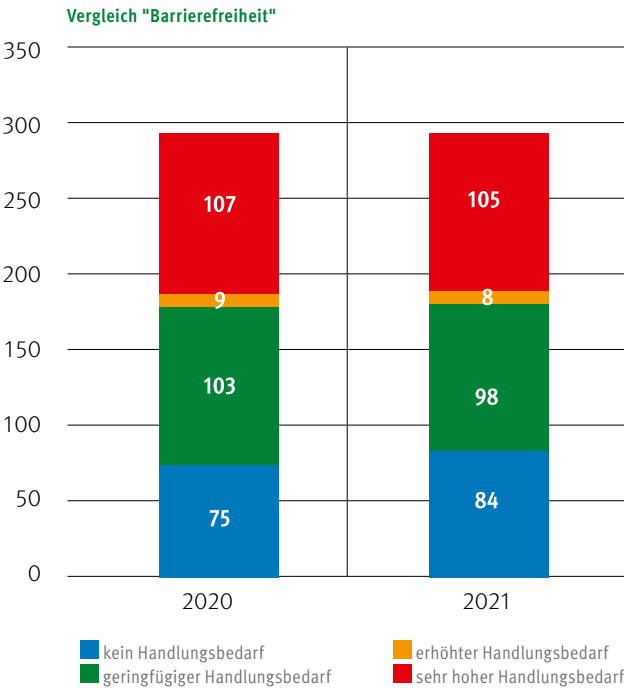
Fahrgastinformation:

Die Situation hinsichtlich der Fahrgastinformation an den Stationen im VRR-Gebiet gestaltete sich auch im Jahr 2021 wieder erfreulich gut, auch wenn die Anzahl der als „hervorragend“ bewerteten Stationen von 258 auf 244 zurückging. Das macht ein Minus von 5,04 %. Bei den „zufriedenstellenden“ Stationen konnte stattdessen ein Anstieg von 19 auf 39 verbucht werden, was eine Steigerung um 6,76 % bedeutet. Die Stationen mit einer „verbesserungswürdigen“ Bewertung nahmen anteilig leicht um 1,03 % von 14 auf 11 ab. Der Anteil der als „unzureichend“ eingestufte Stationen ging um 0,68 % zurück, von 3 auf jetzt nur noch eine Station. Der Anteil der mit Blick auf die Fahrgastinformation als „hervorragend“ bzw. „zufriedenstellend“ bewerteten Stationen konnte somit in diesem Jahr die 95 %-Marke überspringen (2020: 94,2 % || 2021: 95,9 %) und somit das Gesamtergebnis wieder positiv beeinflussen.

Barrierefreiheit:

Die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit an den SPNV-Stationen im Verbundraum verbesserte sich im Jahr 2021 an einigen Stellen durch den Abschluss örtlicher Modernisierungsarbeiten. Beispielsweise konnte in Haltern am See u. a. die neue Personenunterführung mit integrierter Aufzugsanlage in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig mussten allerdings auch fehlerhafte Bestandsdaten aktualisiert werden. Hierdurch ist es beispielsweise in Dortmund-Derne und Dortmund-Kirchderne formal zu Verschlechterungen gekommen, da hier bisher teils falsche Bahnsteighöhen hinterlegt waren. Verbesserungen gab es in diesem Zusammenhang beispielsweise am Kaarster Bahnhof da hier im vergangenen Jahr fälschlicherweise kein taktiles Leitsystem berücksichtigt wurde.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Stationen „ohne Handlungsbedarf“ von 75 auf 84 erhöht. Das macht ein Plus von 2,96 %. Der Anteil der Stationen mit einem „geringfügigen Handlungsbedarf“ ist hingegen um 1,81 % von 103 auf 98 gesunken. Von 9 auf 8 Stationen und somit um 0,35 % hat sich der Anteil der Stationen mit einem „erhöhten Handlungsbedarf“ reduziert. Ein „sehr hoher Handlungsbedarf“ konnte im Jahr 2021 noch bei 105 Stationen identifiziert werden. Bei 107 Stationen im Vorjahr macht das ein Minus von 0,80 %. Insgesamt hat sich die Situation hinsichtlich der Barrierefreiheit folglich leicht verbessert.



3. Beleuchtung von Stationen



Seit 2005 informiert der Stationsbericht des VRR über die Beleuchtungssituation an ausgewählten Stationen im Verbundgebiet. Eine ausreichende Stationsbeleuchtung ist ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des SPNV, denn sie hilft, Gefahren vorzubeugen und das Sicherheitsempfinden der Nahverkehrskund*innen zu stärken. Speziell in den Wintermonaten, wenn es weniger Sonnenstunden gibt und die Tage kürzer werden, steigert eine unzureichende Beleuchtung das Unfallrisiko an den Verkehrsstationen. So können beispielsweise Bodenunebenheiten schnell zu Stolperfallen werden, die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes mit Ausstattungsgegenständen erhöht sich und auch der Gefahrenbereich nahe der Bahnsteigkante wirkt dann eventuell weiter entfernt als er in Wirklichkeit ist.

Ein weiterer wichtiger Ansatz ist in diesem Zusammenhang die Minimierung sogenannter „Angsträume“, die u. a. durch fehlende oder defekte Beleuchtungsanlagen entstehen können. Neben Beleuchtungsdefiziten erhöhen zudem auch alte, nicht transparente Wetterschutzeinrichtungen aus Beton das Angstempfinden der Fahrgäste. Um zu erkennen, an welchen Stationen Handlungsbedarf besteht, haben die VRR-Profitester*innen, zusätzlich zu den standardmäßigen Quartalerhebungen, in den Monaten November und Dezember 2021 auch wieder gezielt die Beleuchtungssituation erfasst. Da diese Erhebungen zwangsläufig zu dunklen Tageszeiten stattfinden müssen, ist eine gesamthafte Übersicht über alle Stationen zeitlich nicht umsetzbar. Daher wurde bei der Erfassung auf große, gut beleuchtete Stationen sowie auf Bahnhöfe und Haltepunkte, die kürzlich erst modernisiert und in diesem Zusammenhang mit ausreichend Licht ausgestattet wurden, verzichtet. Die in **Anlage 2** dargestellte Übersicht konzentriert sich daher auf festgestellte Mängel an insgesamt 113 mittelgroßen bis kleineren Stationen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Beleuchtung als definiertes Mindestausstattungsmerkmal auch in die in **Kapitel 2** dargestellten Stationsbewertungen eingeflossen ist. Hierbei führte eine nicht vorhandene Beleuchtungsanlage zur Abwertung, allerdings konnte die Funktionalität nicht bei jeder Erhebung geprüft werden, da die meisten Stationsbegehungen im Jahresverlauf zu hellen Tageszeiten stattfanden. Um dennoch einen Überblick über die Funktionalität geben zu können, wurde dieser Aspekt in diesem Kapitel nochmals vertieft behandelt.

Bei insgesamt 77 Stationen machten die VRR-Profitester defekte Beleuchtungskörper aus. Das entspricht einem Anteil von etwa zwei Dritteln (68,14 %) aller betrachteten Stationen. Allerdings handelte es sich in den meisten Fällen um den Ausfall einiger weniger Leuchten, die sich dann auch häufig über die gesamte Station verteilen. Somit waren die betreffenden Stationen insgesamt weitestgehend ausreichend beleuchtet.

Bei 15 der betrachteten Stationen gab es zudem noch alte Wetterschutzhäuschen aus Beton, die durch ihre nur schlecht einsehbare Bauweise das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste negativ beeinflussen können. Bei zukünftigen Umbaumaßnahmen an den jeweiligen Stationen wird daher auch gezielt darauf geachtet, die bestehenden Wetterschutzhäuschen durch moderne, verglaste und somit transparente Wetterschutzvorrichtungen zu ersetzen.



Wetterschutzhäuschen aus Beton in Dortmund-Körne West

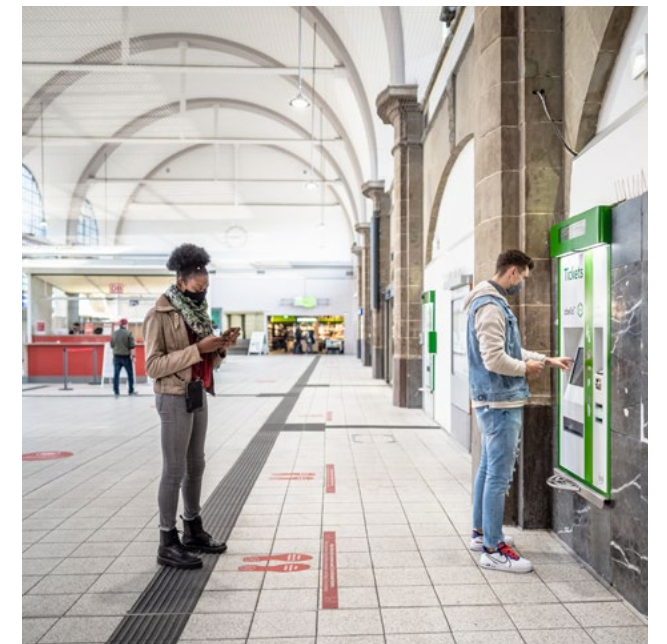
4. Bahnhofsgebäude

Bahnhofsgebäude haben für Fahrgäste je nach Immobilie einen unterschiedlichen Nutzen. Sie dienen u. a. als Aufenthaltsbereich, bieten Schutz vor Witterungseinflüssen und ermöglichen Einkäufe in vorhandenen Geschäften. Dabei sind Bahnhofsgebäude längst nicht mehr nur im Besitz der EIU. Viele Bahnhofsgebäude haben in den letzten Jahrzehnten die Eigentümer*innen gewechselt und werden dementsprechend heute auf ganz unterschiedliche Weise genutzt: als ergänzende Verkehrsinfrastruktur, als Aufenthaltsbereich, zum Fahrkartenverkauf bzw. zur Fahrgastinformation oder insbesondere als Verkaufsflächen im Gastronomie- und Einzelhandelsbereich. Immer mehr Bahnhofsgebäude werden zudem privat genutzt, wodurch sie der Öffentlichkeit bzw. den Fahrgästen teilweise gar nicht mehr zur Verfügung stehen. Nicht selten werden Bahnhofsgebäude überhaupt nicht mehr genutzt und enden im schlimmsten Fall sogar als Bauruinen.

Das Bahnhofsgebäude in Rheydt wurde mittlerweile vollständig abgerissen. Hier soll ab dem Frühjahr 2022 ein komplett neues Bahnhofsgebäude entstehen, in dem sowohl die Polizei als auch diverse Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe Platz finden sollen. Die Fertigstellung ist derzeit für 2024 geplant.

Insgesamt gibt es aktuell 114 Bahnhofsgebäude im VRR-Gebiet, die allesamt in **Anlage 3** aufgeführt sind. Dabei wird neben den Eigentumsverhältnissen auch dargestellt, ob eine private oder öffentliche Nutzung (beispielsweise in Form von Geschäften) vorliegt und ob Fahrgäste durch das Bahnhofsgebäude zu den Bahnsteigen gelangen.

Dabei befinden sich insgesamt 31 Bahnhofsgebäude im Eigentum der EIU, bei 16 liegt der Inhaber im kommunalen Bereich, eine Immobilie gehört zum Bundeseisenbahnvermögen und 66 sind mittlerweile in den Besitz von privaten Dritten übergegangen. Folglich ist die Mehrheit der Bahnhofsgebäude im Verbundraum mittlerweile in privatem Besitz. Zudem liegt bei 97 Stationen und somit bei rund 85 % aller Bahnhofsgebäude eine verkehrliche, kommerzielle oder private Nutzung vor. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt in 50 Fällen und damit nur noch bei knapp 45 % der Stationen durch das jeweilige Bahnhofsgebäude.



5. Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen

Wie bereits in den vorherigen Kapiteln dargestellt, werden die einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte als Ganzes bewertet – und zwar ohne die Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Dies geschieht, da Fahrgäste eine Verkehrsstation meist gesamtheitlich betrachten.

Ungeachtet dessen können die Zuständigkeiten an einer Verkehrsstation dennoch sehr vielfältig sein. Neben den klassischen Bahnsteigbereichen, die in der Regel durch die EIU betrieben werden, gibt es insbesondere in den Zugangsbereichen teils unterschiedliche Eigentumsverhältnisse. Treppen, Rampen, Personenunter- und Personenüberführungen, angrenzende Brücken, Vorplätze oder anderweitige Zuwegungen; all dies sind Stationsmerkmale, die nicht zwingend im Zuständigkeitsbereich der EIU liegen, aber trotzdem zum Erscheinungsbild der Stationen beitragen.

Aus diesem Grund bietet der Stationsbericht des VRR auch für das Jahr 2021 wieder einen detaillierten Überblick über die Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen von insgesamt 261 Stationen im Verbundraum. Alle Informationen hierzu bietet Anlage 4.

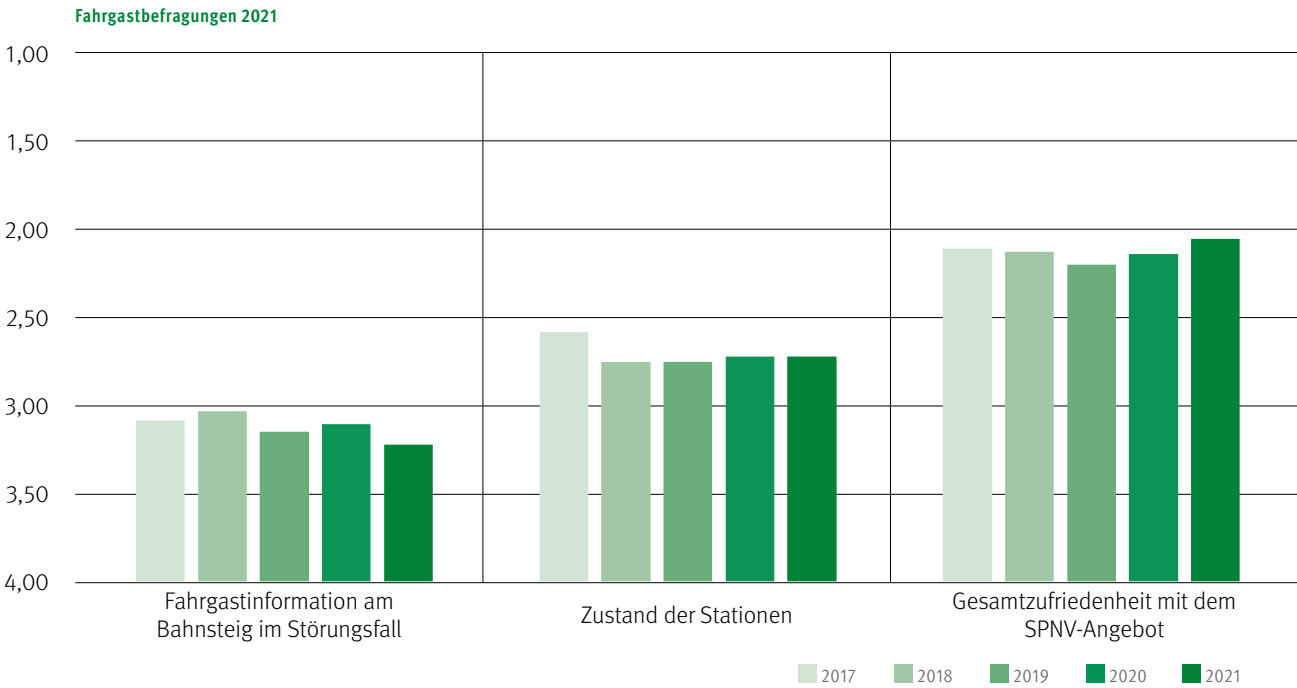


6. Fahrgastbefragungen

Im Rahmen seines Qualitätscontrollings lässt der VRR zur Überprüfung der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen und zur Berechnung eventueller Pönalzahlungen seit 2004 regelmäßig Kundenzufriedenheitsbefragungen durch externe Gutachter durchführen – so auch wieder im Jahr 2021. Die Fahrgäste werden nach ihrer Zufriedenheit mit typischen Leistungsmerkmalen einer Linie bzw. zu Bahnhöfen und Haltepunkten befragt. Die Interviewten geben das Maß ihrer Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit mittels einer an das gängige Schulnotensystem angelehnten 6-stufigen Skala mit Ausprägungen von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden) ab.

Bestandteil der regelmäßigen Kundenzufriedenheitsbefragungen sind u. a. die Qualitätsstandards „Fahrgastinformation an den Stationen im Störfall“ und „Zustand der Stationen“. Da die Erhebungsmethodik seit Beginn der Befragungen im Jahr 2004 unverändert geblieben ist, sind die Ergebnisse als Zeitreihe dargestellt. So können die Kundenzufriedenheitswerte miteinander verglichen werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt einerseits die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem Verkehrsangebot des SPNV im VRR und andererseits, wie die befragten Nahverkehrskund*innen die Fahrgastinformationen an den Stationen im Störfall und den Zustand der Stationen bewerten.



Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit dem SPNV im VRR hat sich seit 2004 insgesamt verbessert. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Note hier um 0,08 Notenpunkte auf eine 2,13 gestiegen. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den beiden stationsbezogenen Qualitätsstandards ist hingegen leicht zurückgegangen bzw. stagniert auf dem Vorjahreswert: Bei der Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall sehen die Kund*innen weiterhin Verbesserungspotenzial und benoten diese lediglich mit einer 3,25 (Verschlechterung um 0,11 Notenpunkte). Die Beurteilung der Fahrgäste für die Zustände der Stationen ist auf dem Vorjahresniveau geblieben: Die Fahrgäste geben hier die Durchschnittsnote 2,77.

7. Fahrgastinformation



Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, alle für die Information der Reisenden notwendigen Daten über die Betriebslage ihrer Züge (insbesondere Verspätungsprognosen, Halt- und Fahrtausfälle, Zusatzhalte und Gleiswechsel) zur Verfügung zu stellen. Diese Daten werden über standardisierte Schnittstellen und Datendrehscheiben ausgetauscht und kommen auch an den Stationen zur Anzeige bzw. Ansage.

Die DB Station&Service AG hat im Jahr 2021 begonnen, auch in Nordrhein-Westfalen die Datenwelt auf das neue Hintergrundsystem IRIS+ zu migrieren. Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen übermittelten Prognosen und Ausfallinformationen werden über das neue System unmittelbar ausgegeben und nicht mehr über zwischengeschaltete Systeme an den Stationen. Die regionalen Anszagezentren der DB Station & Service AG müssen die Daten nicht mehr bearbeiten, um sie an den Stationen zur Fahrgastinformation ausgeben zu können. Die Informationen an den Stationen sind damit konsistent zu den Online-Medien. Mit der Umstellung gehen auch veränderte Layouts auf den Monitoren und eine Umstellung auf eine Text-to-Speech-Sprachausgabe einher. Im Bereich des VRR wurden zunächst die Stationen in den Bereichen Düsseldorf und Wuppertal umgestellt. SPNV-Haltepunkte, die nur über einen einzelnen dynamischen Schriftanzeiger als Anzeigeelement verfügen, sind von der Umstellung nicht betroffen.

Insbesondere im Störfungsfall ist es wichtig, dass Fahrgäste übergreifend und umfassend informiert werden. Die SPNV-Aufgabenträger in NRW haben 2018 im Rahmen der sogenannten Vernetzungsinitiative die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine betreiberneutrale und übergreifende Störungskommunikation getroffen und eine sogenannte SPNV-Steuerungszentrale etabliert. Ziel ist es, Fahrgästen Zusatzinformationen zur Verfügung zu stellen, sobald Störungen auftreten. Hierzu gehören Informationen zur Ursache, den Auswirkungen und der geschätzten Dauer einer Störung sowie Hinweise zu verbleibenden Reisealternativen. Zentrale Elemente sind die Website <https://zuginfo.nrw> sowie der Export der Meldungen in die Auskunftssysteme. Störungsinformationen an Stationen werden hingegen direkt über das Reisendeninformationszentrum der DB Station&Service AG bereitgestellt. Über das Hintergrundsystem IRIS+ können im Störfungsfall Tickertexte auf den Monitoren angezeigt und Text-to-Speech-Freitexte im Bahnhof ausgegeben werden.

Gegenwärtig werden die Störungsinformationen parallel in die beiden Systeme zuginfo.nrw und IRIS+ eingegeben. Dies kann dazu führen, dass sich die Auskunftssysteme online und an den Stationen widersprechen oder Informationen in einem der Systeme fehlen. Damit eine widerspruchsfreie und zeitgleiche Kommunikation an den Stationen gelingen kann, müssen die betreiberübergreifenden Informationen von zuginfo.nrw noch automatisiert in die Hintergrundsysteme der DB Station & Service AG übernommen und in die Anzeige- und Anszagesysteme von Stationen mit IRIS+-Hintergrundsystem transportiert werden.

8. Vertrieb



Seit Mitte Dezember 2019 hat die Transdev Vertrieb GmbH den Verkauf von Nahverkehrstickets an den Bahnhöfen und Haltepunkten im gesamten VRR-Gebiet übernommen. Insgesamt betreibt Transdev Vertrieb jeweils 445 Ticketautomaten und Entwerter. Hinzu kommen noch 50 personenbediente Verkaufsstellen, wo sich die Fahrgäste persönlich an Servicemitarbeiter*innen wenden können. Die Automaten bieten neben einer modernen Menüführung auch einen besseren Schutz vor Vandalismus und Aufbrüche durch ein widerstandsfähiges Gehäuse. Des Weiteren erfüllen sie die aktuell gültigen europäischen Anforderungen an die Bedienung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Verfügbarkeit der Ticketautomaten im gesamten Verbundraum lag im Jahr 2021 bei 97,7 %. Das Erscheinungsbild war leider vielfach durch Graffiti, Scratching oder weitere Beschädigungen beeinträchtigt. Diese Mängel wurden im Rahmen der Stationsbewertungen entsprechend berücksichtigt. Im Jahr 2021 wurden an den Automaten verbundweit insgesamt 6.098.114 Tickets verkauft. Bei den Entwertern treten ebenso wie bei den Automaten oftmals Beeinträchtigungen vor allem beim Erscheinungsbild auf. Die Verfügbarkeit der Ticketentwerter im VRR-Gebiet lag im Jahr 2021 bei 98,5%.

9. Modernisierung von Stationen / barrierefreier Ausbau



Ein zentrales Anliegen des VRR ist es, den Zustand der SPNV-Stationen im eigenen Verbundgebiet zu verbessern. Aus den regelmäßigen Bestandsaufnahmen der Profitester*innen leiten die zuständigen Akteur*innen kurzfristige Maßnahmen ab: Sie bessern kleinere Mängel aus, beseitigen Graffiti und setzen beschädigte Infrastruktur instand. Außerdem treibt der VRR die Modernisierung von Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV voran. Dabei übernimmt er zum einen die Rolle des Zuwendungsgebers für Maßnahmen, die nach § 12 des ÖPNV-Gesetzes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) bezuschusst werden können, und zum anderen die der Bewilligungsbehörde im Auftrag der Landesregierung für ÖPNV-Vorhaben nach § 13 ÖPNVG NRW.

Im Rahmen der § 12-Förderung, der sogenannten „Pauschalisierten Investitionsförderung“, wurden im Jahr 2021 zahlreiche Stationsmaßnahmen umgesetzt. Das vom Land NRW zugewiesene Zuwendungsvolumen betrug im Jahr 2021 rund 86 Millionen Euro. Neben der Bewilligung von Fördermitteln für den kommunalen Bereich, wie z. B. dem barrierefreien Ausbau zahlreicher Bushaltestellen (in Summe ca. 26 Millionen Euro) oder dem Bau von P+R-Anlagen und Mobilstationen (in Summe ca. 10 Millionen Euro), werden aus § 12-Mitteln rund 20 Millionen Euro für die Modernisierung von SPNV-Stationen genutzt. Diese werden im Folgenden näher betrachtet.

Für den § 12-Förderkatalog 2021 wurden etwa der Stationsneu- bzw. -ausbau in Hertener-Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Hertener Bahn angemeldet, ebenso Elektrifizierungsmaßnahmen an der Strecke Wesel – Bocholt und der damit verbundene barrierefreie Stationsausbau in Hamminkeln, Blumenkamp und Dingden. Die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt, der sogenannten Bocholter Bahn, ist ein Gemeinschaftsprojekt der DB Netz AG, des VRR und des NWL. Die 22 Kilometer lange Strecke wird derzeit elektrifiziert und mit elektronischer Stellwerkstechnik ausgerüstet. Neben dem damit möglich werdenden Einsatz umweltfreundlicherer Elektrotriebzüge profitieren die Fahrgäste von verbesserten SPNV-Verbindungen. Die Linie RE 19 soll nach baulicher Realisierung über Wesel hinaus bis nach Hamminkeln und Bocholt verkehren und schafft somit eine Direktverbindung zwischen Düsseldorf und dem Ruhrgebiet bis ins westliche Münsterland. Im Zuge des infrastrukturell sehr aufwendigen Projektes werden alle Stationen entlang der Strecke (Blumenkamp, Hamminkeln, Dingden und Bocholt) ausgebaut und modernisiert, sodass ein niveaugleicher Zugang zu den Zügen möglich ist.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität werden die Bahnsteige mit Sitzmöglichkeiten, Wetterschutzhäusern, neuer Beleuchtung und Lautsprechern zur Fahrgastinformation ausgerüstet.

Darüber hinaus wurden im vergangenen Jahr eine Vielzahl an Stationsmaßnahmen über die Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW auf den Weg gebracht. Dies sind Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, die der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und dem Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur für die Fahrgäste dienen. Dabei handelt es sich vor allem um Vorhaben, die wegen ihrer Größe oder ihrer landesweiten Bedeutung im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan der Landesregierung verabschiedet worden sind.

Einen großen Anteil im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW haben die Modernisierungsoffensiven (MOF) 2 und 3. Diese zwischen der DB Station&Service AG, dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW und den drei Aufgabenträgern in NRW geschlossene Finanzierungsvereinbarung dient dem barrierefreien Ausbau und der kundenfreundlichen Neugestaltung kleiner und mittlerer Bahnhöfe im Verbundraum. Im Zuge der Modernisierungsmaßnahmen werden Bahnsteige und die dazugehörigen Zugangsbereiche barrierefrei umgebaut, die Aufenthaltsqualität verbessert und die Kundeninformation optimiert.

Die MOF 2 umfasst 53 Stationen im VRR (insgesamt 117 Stationen in NRW) und hat ein Gesamtvolumen von rund 415,6 Millionen Euro. Bis zum Redaktionsschluss dieses Stationsberichtes wurde der Großteil (39 SPNV-Stationen) bereits baulich realisiert und in Betrieb genommen. Zehn weitere SPNV-Haltepunkte befanden sich in der Realisierung. Beispielhaft sei die Station Haltern am See genannt, welche am 05.11.2021 feierlich eröffnet wurde. Die neue Personenunterführung dort wurde bereits Ende 2020 für den Kundenverkehr freigegeben, der Bahnsteig wurde inzwischen verlängert und ein neues Bahnsteigdach errichtet. Mobilitätseingeschränkte Personen gelangen seit Juni 2021 über Aufzüge barrierefrei zu den Fahrzeugen. Diese Arbeiten hatten sich wegen unvorhersehbarer Probleme mit dem Grundwasserpegel und verengter Platzverhältnisse verzögert.



Station Haltern am See

Die seit dem Jahr 2016 laufende MOF 3 umfasst Modernisierungsmaßnahmen an insgesamt 52 Stationen in NRW, davon 21 im VRR mit einem Gesamtvolumen von ca. 101 Millionen Euro. Elf Projekte dieses Programms befinden sich bereits in der sogenannten Entwurfs-/Genehmigungsplanung, ein Projekt (Marl-Sinsen) wird realisiert. Im Wesentlichen werden im Rahmen der MOF 3 Bahnsteige umgebaut und abhängig von den dort verkehrenden Fahrzeugen in Höhe und Länge angepasst, die Bahnsteigausstattung modernisiert und Zuwegungen optimiert – beispielsweise durch neue Treppen- und Rampenanlagen, Aufzüge oder Personenunterführungen –, damit Reisende die Stationen barrierefrei nutzen können.



Auch im Zuge der zwischen dem Verkehrsministerium NRW, der DB Station&Service AG und den drei SPNV-Zweckverbänden in NRW geschlossenen Finanzierungsvereinbarung zum Umbau der Bahnhöfe der sogenannten RRX-Außenäste wurden im vergangenen Jahr weitere Stationen fertiggestellt. Das Programm wurde aufgelegt, um im RRX-Vorlaufbetrieb die Stationen, welche auf den Zulaufstrecken von den RRX-Fahrzeugen angefahren werden, auf eine ausreichende Bahnsteignutzlänge (215 Meter) und -höhe (76 Zentimeter) zu bringen. In ganz NRW sind rund 50 Stationen Bestandteil des RRX-Außenäste-Programms. Es hat ein Volumen von 210 Millionen Euro. Die Baumaßnahmen an den betreffenden Stationen sind größtenteils abgeschlossen, seit 2021 beispielsweise in Wuppertal-Vohwinkel, Wetter (Ruhr) und Dormagen.

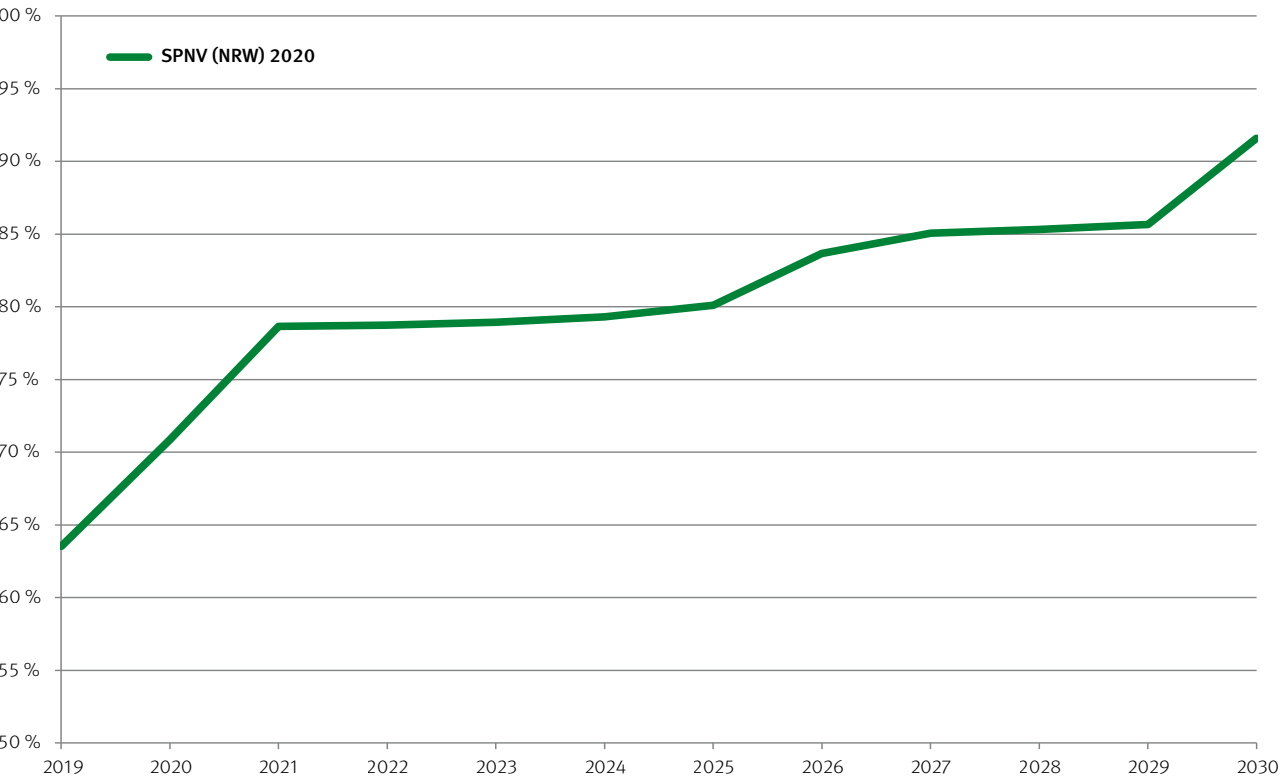
Damit auch kleinere und mittlere Stationen mit 1.000 bis 4.000 Reisenden pro Tag bei der Modernisierung und dem barrierefreien Umbau berücksichtigt werden, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) aufgesetzt. Das Land übernimmt dabei mit 50 % die Komplementärfinanzierung und hat in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern die Stationen

vorgeschlagen, die davon profitieren sollen. Als Bestandteil der Säule 2 der FABB wurde 2021 vertraglich vereinbart, die Stationen Essen-Borbeck, Wuppertal-Steinbeck, Düsseldorf-Eller Mitte, Dormagen Chempark, Rheinhausen Ost, Xanten und Essen-Borbeck Süd aufzunehmen. Im Rahmen des Modernisierungsprogramms werden barrierefreie Bahnsteigzüge durch Aufzüge bzw. Rampen, taktile Handlaufschilder und Wegeleitsysteme auf und zu den Bahnsteigen, Stufenmarkierungen an Treppen und Reisendeninformationssysteme realisiert. Außerdem werden zu niedrige Bahnsteige erhöht und auf die betrieblich erforderliche Länge gebracht.

Um langfristig einen möglichst niveaugleichen und weitestgehend restspaltfreien Ein- und Ausstieg an allen SPNV-Stationen sicherzustellen, haben das Land NRW, die drei Zweckverbände, die DB Station&Service AG sowie die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e. V. Ende 2019 die Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit abgeschlossen. Diese dient als „kooperationsraumübergreifendes Umsetzungskonzept zur Harmonisierung der Bahnsteig- und Fahrzeugeinstiegshöhen“. Ziel ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg für 90 % der SPNV-Kund*innen in NRW bis zum Jahr 2030. Der jährlich stattfindende Arbeitskreis aller Beteiligten dokumentiert den Fortschritt des Vorhabens. Der Anteil der barrierefrei ausgebauten Stationen stieg bis zum Jahr 2021 insbesondere durch den Einsatz der RRX-Fahrzeuge auf vielen Hauptachsen stark an. In den Jahren 2022 bis 2026 wird dieser Anteil insbesondere durch den Infrastrukturausbau im Rahmen der MOF 3 und der FABB (Säule 2) weiter steigen. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die geplante Entwicklung:



Anteil des stufenfreien Ein- und Ausstiegs der Fahrgäste im SPNV in NRW- gesicherte, erwartete und angestrebte Finanzierung (Stand: November 2020)



Insbesondere an den S-Bahn-Stationen im VRR ist die Vereinheitlichung der Bahnsteighöhe ein komplexes Vorhaben, denn die S-Bahn-Systeme in NRW sind auf unterschiedliche Ausgangssituationen zurückzuführen, vor allem aufgrund von Fahrzeugen mit unterschiedlicher Einstiegshöhe. Die zunehmend ausgelastete, aber begrenzte Schieneninfrastruktur lässt eine ursprünglich geplante separate Trassenführung für S-Bahnen nicht zu, sodass es immer häufiger zu sogenannten Mischverkehren mit Regionalexpressen und Regionalbahnen, Güter- und Fernverkehrszügen kommt. Der VRR verfolgt in diesem Zusammenhang für die Stationen in seinem Verbundraum den Ansatz einer einheitlichen Einstiegshöhe von 76 Zentimetern und beschafft in Ausschreibungsverfahren entsprechend neue, niveaugleiche SPNV-Fahrzeuge. Der NVR hingegen plant, aufgrund seines weitestgehend in sich geschlossenen S-Bahn-Netzes und des möglichen übergangsweisen Einsatzes von Altfahrzeugen bei der S-Bahn Köln, auch längerfristig eine Bahnsteig- und Fahrzeugfußbodenhöhe von 96 Zentimetern beizubehalten. Für VRR-Stationen, die von Kölner S-Bahn-Linien angefahren werden, muss es daher technische Lösungen geben, um einen barrierefreien Fahrgastwechsel bei Fahrzeugen mit 76 Zentimetern sowie bei Fahrzeugen mit 96 Zentimetern Einstiegshöhe zu ermöglichen. In enger Abstimmung mit der DB Station&Service AG hat der VRR im vergangenen Jahr die Planungen von Stationen mit sogenannten Kombibahnsteigen (Bahnsteige mit Teilerhöhung) konkretisiert. Partielle Erhöhungen am Anfang und am Ende eines Bahnsteigs auf 96 Zentimeter sollen einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg für S-Bahnen des NVR ermöglichen, während der mittlere und überwiegende Bahnsteigbereich passend zur Positionierung der Mehrzweckbereiche in den Fahrzeugen mit einer Einstiegshöhe von 76 Zentimetern ausgestaltet sein wird. Für die beiden in der MOF 3 enthaltenen Stationen Erkrath und Gruiten wurden im Rahmen der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI erste konkrete Entwürfe zur baulichen Umsetzung der Kombibahnsteige erstellt. Die genannten Stationen werden sowohl von Fahrzeugen der Linie S 8 als auch der Linie S 68 angefahren. Darüber hinaus gibt es weitere in Planung befindliche S-Bahn-Stationen zwischen Düsseldorf und Neuss, die im Zuge der MOF 3 erneuert werden und einen Kombibahnsteig erhalten sollen.

Dass die Modernisierung von SPNV-Stationen im VRR-Raum eine große Bedeutung hat und sowohl bei größeren als auch kleineren Haltepunkten und Bahnhöfen intensiv verfolgt wird, zeigt die Vielzahl an Modernisierungs- und Förderprogrammen, die es derzeit gibt. Dabei spielt der barrierefreie Ausbau eine zentrale Rolle und ist grundlegend für das Gelingen der Verkehrswende. Barrierefreie Stationen erleichtern den Zugang zum SPNV und sorgen für ein attraktiveres Gesamtsystem. Der VRR treibt die Modernisierung von Stationen aktiv voran und stimmt sich bei DB-eigenen Vorhaben eng mit der DB Station&Service AG ab, um den Anforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden. Die Bündelung der Angebotsplanung, der Finanzierung, des Fahrzeugmanagements und der Infrastrukturplanung im Hause des VRR sorgt für eine koordinierte und zielgerichtete Planung des Schienenpersonennahverkehrs.

10. Zusammenfassung



Der Stationsbericht ist trotz fehlender Vertragsverhältnisse mit den EIU – oder vielleicht auch genau deshalb – ein wichtiges Instrument, um einen fortlaufenden Überblick über die SPNV-Stationsinfrastruktur im Verbundraum des VRR zu geben. Die qualitative Bewertung der Stationen bildet in diesem Zusammenhang den Kern des Berichtes und wird darüber hinaus um vielfältige Informationen rund um das Thema Bahnhöfe und Haltepunkte ergänzt. Die Stationsbewertungen basieren dabei seit 2020 auf einem neuen Bewertungssystem, das die Erwartungshaltung des Fahrgastes in den Mittelpunkt rückt. Die Stationen werden als Gesamteinheiten ohne Differenzierung der unterschiedlichen Zuständigkeitsbereiche betrachtet. Dabei wird eine „Ideal-Station“ aus Sicht der Kund*innen definiert, bei deren Bewertung prozentuale Abzüge für fehlende Ausstattungsmerkmale sowie qualitative Mängel hinsichtlich Sauberkeit und Schadensfreiheit vorgenommen werden. So wird jede einzelne Station im VRR-Gebiet in den Kategorien Aufenthaltsqualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit sowie in einer gewichteten Gesamtbewertung beurteilt.

Im Jahr 2021 lag das Verhältnis zwischen den Stationen, die in der Gesamtbewertung eine tendenziell positive Wirkung beim Fahrgast erzielen, zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, die in der Außenwahrnehmung eher negativ bewertet wurden, bei ca. 50 % zu 50 %. Im Vergleich zum Vorjahr (40 % zu 60 %) ist bei den Stationen im VRR-Gebiet somit ein positiver Trend erkennbar. Insbesondere in der Kategorie Aufenthaltsqualität konnte das Vorjahresergebnis deutlich verbessert werden. Befanden sich 2020 rund 75 % der Stationen in einem verbesserungswürdigen bzw. unzureichenden Zustand, so waren es in diesem Jahr nur noch ca. 60 %. Die Fahrgastinformation an den Bahnhöfen und Haltepunkten wurde erneut sehr gut bewertet. Etwas über 95 % der Stationen erreichten eine zufriedenstellende bis hervorragende Bewertung. Bereits im Jahr 2020 war dieser Wert erfreulich hoch, lag allerdings noch knapp unter 95 %. Die Kategorie der Barrierefreiheit wiederum ist erneut sehr differenziert zu betrachten. Zwar besitzen weiterhin ca. 60 % aller Stationen einen stufenfreien Zugang zu den Bahnsteigen über Aufzüge oder Rampen sowie eine ausreichende Bahnsteighöhe von mindestens 76 Zentimetern über Schienenoberkante, dennoch bleibt bei ca. 40 % der Stationen ein erhöhter bis sehr hoher Handlungsbedarf. An ausgewählten Stationen nahmen die VRR-Profitester*innen wie bereits in den Vorjahren die Beleuchtung genauer unter die Lupe.



Diese Erhebungen finden gewöhnlich in den dunklen Wintermonaten November und Dezember statt, um Schwachstellen insbesondere hinsichtlich der Gefahrenvorbeugung und bezogen auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu identifizieren. Im Ergebnis konnten zwar an vielen Stationen defekte Leuchten festgestellt werden, allerdings war die Anzahl meist gering bzw. sie verteilten sich über die gesamte Station. Hierdurch waren die betrachteten Bahnhöfe und Haltepunkte dennoch meist ausreichend beleuchtet.

Weitere Informationen liefert der Stationsbericht auch zu den 114 Bahnhofsgebäuden im Verbundraum. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass sich mittlerweile über die Hälfte aller Immobilien im Besitz von Privatpersonen oder privaten Unternehmen befindet. Trotzdem übernehmen diese Gebäude teilweise eine Funktion für den Fahrgast, meist zur Versorgung durch Einzelhandelsgeschäfte. Im Trend ist aber eher erkennbar, dass immer mehr Bahnhofsgebäude, die sich im privaten Besitz befinden, keinen Nutzen mehr für SPNV-Kund*innen aufweisen und stattdessen für Restaurants, Geschäftsräume, Wohnflächen oder kulturelle Einrichtungen genutzt werden. Positiv festzuhalten ist dabei allerdings die Tatsache, dass immerhin rund 85 % aller Bauten überhaupt noch einen privaten, öffentlichen, kommerziellen oder verkehrlichen Nutzen aufweisen und somit nur 16 Immobilien leer stehen. Wünschenswert wäre an dieser Stelle natürlich, wenn auch

diese Gebäude zukünftig wieder einer (verkehrlichen) Nutzung zugeführt werden könnten. Auch die unterschiedlichen Zuständigkeiten in den Zugangsbereichen der Stationen werden im Stationsbericht dokumentiert. Bei den Stationsbewertungen wurden diese zwar nicht berücksichtigt, insbesondere als Nachschlagewerk macht eine entsprechende Übersicht aber durchaus Sinn. Weiterhin gibt der Bericht einen Überblick über relevante Ergebnisse der Fahrgastbefragungen im Jahr 2021. Trotz der Corona-Situation verbesserte sich die Gesamtzufriedenheit der Nahverkehrskund*innen mit dem SPNV-Angebot im VRR minimal. Die stationsrelevanten Qualitätsstandards „Fahrgastinformation am Bahnsteig im Störfall“ sowie „Zustand der Stationen“ wurden hingegen leicht schlechter beurteilt als 2020 bzw. stagnieren auf dem Vorjahreswert. Auch zur Fahrgastinformation gibt der Stationsbericht zusätzliche Auskünfte. In diesem Zusammenhang sind die derzeit laufende Umstellung auf das neue Datenhintergrundsystem „IRIS+“ bei der DB Station&Service AG sowie die neuen technischen und organisatorischen Voraussetzungen für eine betreiberübergreifende Störungskommunikation durch die SPNV-Steuerungszentrale zu erwähnen.

Die Transdev Vertrieb GmbH ist seit Dezember 2019 Vertriebspartner des VRR im gesamten Verbundraum. Die insgesamt 445 Ticketautomaten hatten im Jahr 2021 eine Verfügbarkeit von 97,7 %. Die Entwerter, die an jeden Automaten angeschlossen sind, waren in 98,5 % der Fälle funktionsfähig. Neben den Ticketautomaten und -entwertern stehen den Kund*innen auch noch 50 personenbediente Verkaufsstellen zur Verfügung, an denen eine persönliche Beratung möglich ist.

Der VRR wird sich auch zukünftig weiter für die Modernisierung und Weiterentwicklung der Stationsinfrastruktur einsetzen. Eines der Hauptziele wird dabei insbesondere der barrierefreie Ausbau sein. Dies wurde auch in der „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“ festgehalten. Zusammen mit den Partnern aus Politik und Wirtschaft werden identifizierte Schwachstellen mit verschiedenen Finanzierungs- und Förderkonzepten hinterlegt und in entsprechenden Modernisierungs- und Ausbauprogrammen zusammengeführt, um mittel- bis langfristig eine moderne und zukunftsorientierte Stationsinfrastruktur realisieren zu können. Hierzu leistet der Stationsbericht einen wichtigen Beitrag, indem er erforderliche Handlungsbedarfe aufzeigt.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
AugustastraÙe 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de



Stadt/Kreis	Station	Bewertung Aufenthaltsqualität	Bewertung Fahrgastinformation	Bewertung Barrierefreiheit	Gesamtbewertung	Anmerkungen zu den Bewertungen	Stufenfreiheit über: Aufzug / Rampe (bzw. höhengleicher Zugang)	Förderprogramme / Ausbaumaßnahmen	aktueller Projektsstand
	Wesel-Blumenkamp						R	Elektrifizierung Wesel - Bocholt	baulich fertiggestellt, Inbetriebnahme erst mit Abschluss der Streckenelektrifizie- rung
	Wesel-Feldmark						R		
	Xanten						R	FABB Säule 2	in Planung
Rhein-Kreis Neuss	Büttgen						R		
	Dormagen						A	RRX-Ausbau	fertiggestellt
	Dormagen Chempark						-	FABB Säule 2	in Planung
	Frimmersdorf						R		
	Grevenbroich						A		
	Gustorf						R		
	Hochneukirch						-		
	Holzheim (b Neuss) *						R		
	IKEA Kaarst						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Jüchen						-		
	Kaarster Bahnhof						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Kaarst Mitte/Holzbüttgen						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Kaarster See						R	§ 13 ÖPNVG NRW	in Planung
	Kapellen-Wewelinghoven						R		
	Kleinenbroich						R	§ 13 ÖPNVG NRW	fertiggestellt
	Korschenbroich *						R	§ 13 ÖPNVG NRW	fertiggestellt
	Meerbusch-Osterrath						R	MOF 2	in Planung
	Neuss Hbf						A	MOF 2	fertiggestellt
	Neuss Allerheiligen *						R		
	Neuss Am Kaiser						-	MOF 3	in Planung
	Neuss Rheinpark-Center *						-	MOF 3	in Planung
	Neuss Süd *						R	§ 13 ÖPNVG NRW	im Bau
	Nievenheim						R		
	Norf						A		
	Rommerskirchen						A	§ 12 ÖPNVG NRW (Aufzugsnachrüstung), MOF 3 (Modernisierung)	fertiggestellt, in Planung

Legende

	Aufenthaltsqualität: "hervorragend"
	Aufenthaltsqualität: "zufriedenstellend"
	Aufenthaltsqualität: "verbesserungswürdig"
	Aufenthaltsqualität: "unzureichend"

	Fahrgastinformation: "hervorragend"
	Fahrgastinformation: "zufriedenstellend"
	Fahrgastinformation: "verbesserungswürdig"
	Fahrgastinformation: "unzureichend"

	Barrierefreiheit: "kein Handlungsbedarf"
	Barrierefreiheit: "geringfügiger Handlungsbedarf"
	Barrierefreiheit: "erhöhter Handlungsbedarf"
	Barrierefreiheit: "sehr hoher Handlungsbedarf"

	Gesamtbewertung: "ausgezeichnet"
	Gesamtbewertung: "ordentlich"
	Gesamtbewertung: "entwicklungsbedürftig"
	Gesamtbewertung: "nicht tolerierbar"

* Station mit Bahnhofspaten

Rhein-Kreis Neuss

Neuss/Grevenbroich, 21.03.2022

66 - Tiefbauamt

**rhein
kreis
neuss****Sitzungsvorlage-Nr. 66/1253/XVII/2022**

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	07.04.2022	öffentlich

Tagesordnungspunkt:**K 33n - Neubau der AS Delrath****Sachverhalt:**

Am 01.02.2022 wurden der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Planfeststellungsbehörde für das obige Straßenbauvorhaben die überarbeiteten und ergänzten Planfeststellungsunterlagen übergeben.

In der Zeit vom 08.02.2022 bis 07.03.2022 erfolgte in den Städten Neuss und Dormagen die Offenlage dieser Planfeststellungsunterlagen zu jedermanns Einsicht.

Die Einwendungsfrist für die beteiligten Träger öffentlicher Belange und für die privaten Einwender endet mit dem heutigen Tage, dem 07.04.2022.

Neue Erkenntnisse gegenüber dem Sachstandsbericht in der Sitzung vom 10.02.2022 haben sich nicht ergeben, so dass nach derzeitigem Stand weiterhin von der Durchführung des Erörterungstermins Ende Oktober 2022 und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Mitte 2023 ausgegangen wird.

An den Vorsitzenden des
Mobilitätsausschusses
Herr Erhard Demmer
Kreisverwaltung
41460 Neuss

29. März 2022

Anfrage für den Mobilitätsausschuss am 7. April 2022

Beschwerden über Unzulänglichkeiten beim Betrieb der S 28 (Regio-Bahn)

Sehr geehrter Herr Demmer,

die Kreistagsfraktionen von **SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bitten um die Beantwortung der folgenden Anfrage:

Seit ca. zwei Jahren häufen sich Beschwerden über Unzulänglichkeiten beim Betrieb der S 28 (Regio-Bahn). Dies wurde bei einem Bürgergespräch am 11. März 2022 in Kaarst noch mal sehr deutlich. Die Beschwerden im Einzelnen:

- Seit der Inbetriebnahme der Fahrzeuge vom Typ „Integral“ häufen sich erhebliche Verspätungen und Zugausfälle.
- Bei Abfahrt in Holzbüttgen um 5.08 Uhr in Richtung Düsseldorf muss ein bis zwei Mal in der Woche mit erheblicher Verspätung gerechnet werden, evtl. sogar mit Zugausfall. Die entsprechende Fahrgastinformation erfolgt oft spät und mit schrittweisen Hinweisen auf mehr Verspätung oder sogar Zugausfall.
- Bei der Rückfahrt von Düsseldorf-Flingern ab 15.42 Uhr oder 16.02 Uhr in Richtung Kaarst wären in letzter Zeit angeblich die Züge praktisch jeden Tag mindestens 10 Minuten verspätet gewesen oder ganz ausgefallen.
- Darüber hinaus enden die verspäteten Züge oft schon an der Station Ikea-Kaarst und treten dann direkt die Rückfahrt in Richtung Düsseldorf an. Die Information der Fahrgäste erfolgt häufig erst am Neuss Hbf.
- Weiterhin fuhr zeitweise morgens ab Kaarst nur ein Zug pro Stunde nach Mettmann, die anderen Züge endeten schon in Düsseldorf Hbf.
- Informationen zum evtl. Schienenersatzverkehr waren völlig unzureichend.

Weiterhin wurde bemängelt, dass

- häufig Türen defekt sind,
- die Sauberkeit nicht dem Standard entspricht,
- im Sommer die Heizung nicht abgestellt werden konnte und somit wegen der geringen Fensteröffnungen eine zu hohe Temperatur im Fahrgastraum vorhanden war.

Dazu folgende Anfrage:

- Welche Informationen liegen der Kreisverwaltung im Hinblick auf die o.g. Beschwerden vor? Wie reagiert die Kreisverwaltung auf diese Beschwerden der Bürger*innen?
- Welche Maßnahmen wurden und werden von Seiten des Linienbetreibers der S 28 eingeleitet, um die o.g. Mängel möglichst bald zu beseitigen? Welche Schritte ergreift die Kreisverwaltung, um die Beseitigung der dargestellten Mängel voranzubringen?

Leider wurde von vielen Bürgern*innen vorgebracht, dass schon zahlreichen Kund*innen der Regio-Bahn ihr Monatsticket abbestellt haben. Es wurde sehr bedauert, dass die einst sehr zuverlässige Regio-Bahn in den letzten zwei Jahren erheblich an Attraktivität eingebüßt habe.

Weiterhin wurden entsprechende Bürgerbeschwerden freundlich von der Beschwerdestelle entgegengenommen; aber dabei schon angedeutet, dass kaum Möglichkeiten bestünden, die Mängel in absehbarer Zeit abzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Udo Bartsch
Fraktionsvorsitzender (SPD)

Swenja Krüppel
Fraktionsvorsitzende (GRÜNE)

Horst Fischer
Sachkundiger Bürger (SPD)

An den Vorsitzenden des
Mobilitätsausschusses
Herr Erhard Demmer
Kreisverwaltung
41460 Neuss

29. März 2022

Anfrage für den Mobilitätsausschuss am 7. April 2022

Berichte zu Maßnahmen an der A46 und der A44n

Sehr geehrter Herr Demmer,

die Kreistagsfraktionen von **SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bitten um die Beantwortung der folgenden Anfrage:

Im Bericht „Kosmetik‘ reicht auf der A46 nicht mehr“ der Neuß-Grevenbroicher Zeitung (NGZ) vom 24. Februar 2022 heißt es: „Die Autobahn ist ein Sanierungsfall.“ Einerseits befände sich die Fahrbahn in einem schlechten Zustand, andererseits könne Regenwasser nicht richtig abfließen, wodurch es „zu brenzlichen Aquaplaning-Situationen und Ausweichmanövern kommt.“

Dazu haben die Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgende Fragen:

- Wie gestaltet sich der Zustand der A46 aus Sicht der Kreisverwaltung?
- Liegen der Kreisverwaltung Statistiken zur Unfallhäufigkeit und Schwere der Unfälle auf der A46 sowie zu den Gründen, die zu den Unfällen geführt haben, vor?
- Welche Maßnahmen wurden bislang von Institutionen, wie der Autobahn GmbH, zur Entschärfung der im NGZ-Bericht geschilderten Probleme in die Wege geleitet?
- Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um den Zustand und die Sicherheit der A46 zu verbessern?
- Inwiefern wirkt die Kreisverwaltung darauf hin, die Situation auf der A46 zu verbessern?

Weiter heißt es im gleichen Beitrag, dass LKW-Fahrer*innen „abends auf den Rastplätzen Vierwinden-Süd und Vierwinden-Nord kaum noch Stellplätze [finden], um ihre Ruhezeiten einhalten zu können.“ Laut Autobahn GmbH soll in Vierwinden-Nord frühestens 2024 (statt 2019) ein Ausbau erfolgen, in Vierwinden-Süd gar erst nach 2028.

- Warum kommt es beim Ausbau Vierwinden-Nord zu einer Verzögerung von mindestens fünf Jahren?
- Welche Möglichkeiten sieht die Kreisverwaltung, beide Ausbaumaßnahmen zu beschleunigen?

Im NGZ-Bericht „A44n wegen Sturm wieder gesperrt“ vom 17. Februar 2022 wurde erneut auf die Wind-/Sturmböen-Problematik der Autobahn hingewiesen, weswegen diese kürzlich erneut gesperrt werden musste. Im Beitrag wird angekündigt, dass ein Wind-Gutachten bauliche Lösungen aufzeigen soll. Dazu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Inwieweit ist die Kreisverwaltung am von der Autobahn GmbH und RWE Power beauftragten „Wind-Gutachten“ beteiligt?
- Welchen Beitrag leistet die Kreisverwaltung, um die im o. g. Bericht geschilderte Wind-/Sturmböen-Problematik zu lösen?

Mit freundlichen Grüßen

Udo Bartsch
Fraktionsvorsitzender (SPD)

Swenja Krüppel
Fraktionsvorsitzende (GRÜNE)

Horst Fischer
Sachkundiger Bürger (SPD)