



**IGS**

INGENIEURGESELLSCHAFT  
**STOLZ mbH**

01. Dezember 2022  
Gemeinde Niederkrüchten



# **GESAMTGEMEINDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT**

Maßnahmensteckbriefe

Projekt 21N020

# **GESAMTGEMEINDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT**

## **Gemeinde Niederkrüchten**

**Erstellt im Auftrag der Gemeinde Niederkrüchten**

Laurentiusstraße 19  
41372 Niederkrüchten

---

### **Bearbeitung**

Kirstin Borsbach  
Gina Krämer  
Michael Vieten  
Christopher Vogt

---

### **Projektdaten**

Laufzeit: JUN 2021 bis DEZ 2022

---



Foto: IGS mbH

## ELMPT

# HAUPTSTRASSE | WECHSELSEITIGES PARKEN ZUR GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.07 (Kombination mit S1.08, P1.03, P1.04, P1.05, P1.06 und P1.11) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Tempo 30 innerorts  |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Ortseingang West bis Krummer Weg                                    |

### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Landesstraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50, keine separate Radverkehrsanlage
- landwirtschaftlicher Verkehr und Linienbusverkehr (Linie 72, SB 83)
- Hauptverbindung für den Fußverkehr, überwiegend schmale Seitenräume, Kfz-Parken im Seitenraum

#### Zielsetzung

Da die Anordnung von Tempo 30 auf dem klassifizierten Straßennetz nur unter bestimmten Bedingungen möglich ist, soll die Kfz-Geschwindigkeitsreduzierung durch Versätze in der Fahrbahn erreicht werden. Es ist zu prüfen, ob die Lärmbelastung Anlass für die Anordnung von Tempo 30 ist. Für den Schwerverkehr wird die Ortsdurchfahrt unattraktiv, sodass er sich zum Teil auf die BAB 52 verlagert. Im Seitenraum wird Fläche für den Fußverkehr / Begrünung gewonnen.

### Maßnahmenbeschreibung

Die derzeit im Seitenraum angeordneten Parkstände sind auf die Fahrbahn zu verlegen und wechselseitig anzuordnen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Verschwenkungen sowohl von Linienbussen als auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar bleiben. Neben den Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen zum Schutz des Radverkehrs zu markieren.

### Abhängigkeiten

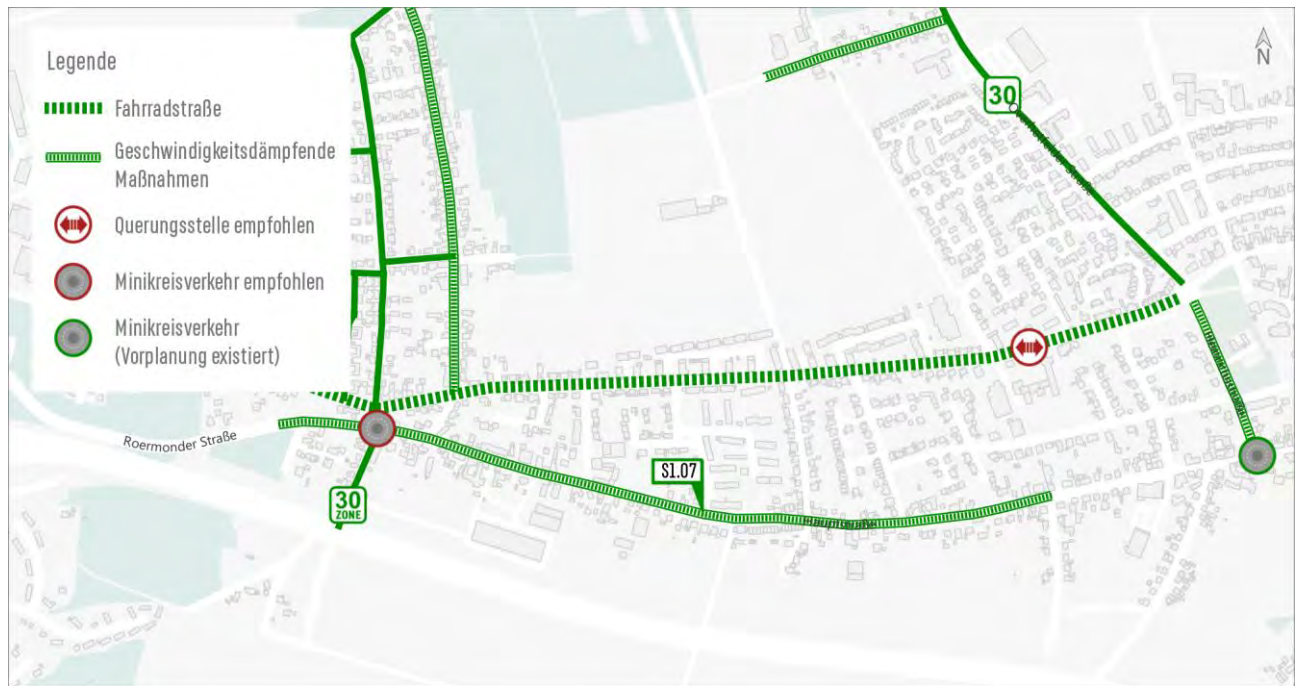
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Landesstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr                       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

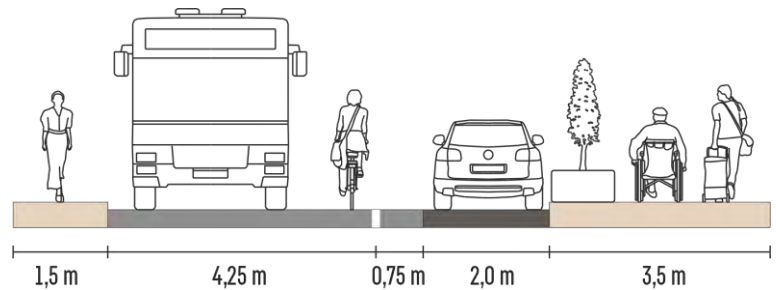
|                              |                           |                         |              |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | gering                    | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 25.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre       | <b>Priorität</b>        | hoch         |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Landesbetrieb Straßen.NRW |                         |              |

### Fördermöglichkeiten

Derzeit keine verfügbar



- Versätze der Fahrbahn bewirken eine optische Abschnittsbildung der Straße, was Kfz-Führende dazu veranlasst, mit geringerer Geschwindigkeit zu fahren.
- Die vorgesehene nutzbare Restfahrbahnbreite von 5,0 m ermöglicht die Begegnung von zwei Pkw, während die Begegnung von Pkw und Bus / Lkw nur unter stark verringerter Geschwindigkeit möglich ist. Die Begegnung von Bus / Lkw mit Bus / Lkw ist bei dieser Fahrbahnbreite nicht möglich. Daher sind Abschnitte mit einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 7,0 m zwischen den Engstellen zu erhalten.



- Die gewonnene Fläche im Seitenraum kann für Begrünung und Aufenthalt genutzt werden, wodurch die Hauptstraße qualitativ und optisch aufgewertet wird.







Foto: IGS mbH

## ELMPT SCHULSTRASSE | FAHRRADSTRASSE

### Zuordnung

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.21 (Kombination mit P1.08)            |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Förderung der Nahmobilität               |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Industriestraße bis Overhelfelder Straße |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erschließungsstraße, Tempo 30-Zone, Hauptverbindung für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>▪ anliegende KiTa und Grundschule</li> <li>▪ Buslinienverkehr (Linie 72)</li> <li>▪ keine Sortierung des Parkraums, Belastung durch Eltern-Taxen</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

Dem Radverkehr, insbesondere dem Schülerverkehr, wird auf der Radhauptroute eine attraktive Verbindung mit Vorrang geboten. Das Parken auf der Fahrbahn wird sortiert, sodass gefährliche Situationen und mangelhafte Sichtverhältnisse vermieden werden.

### Maßnahmenbeschreibung

Der Straßenzug Schulstraße / Alter Kirchweg / Alte Zollstraße wird zur Fahrradstraße (Kfz frei) umgewidmet. Die Eingangsbereiche sind entsprechend erkennbar und geschwindigkeitsreduzierend zu gestalten. Wiederkehrende Elemente wie Leitlinien und Fahrradpiktogramme verdeutlichen dauerhaft die veränderte Verkehrssituation. Das Parken auf der Fahrbahn wird derart markiert, dass Sichtbeziehungen gewährleistet sind.

### Abhängigkeiten

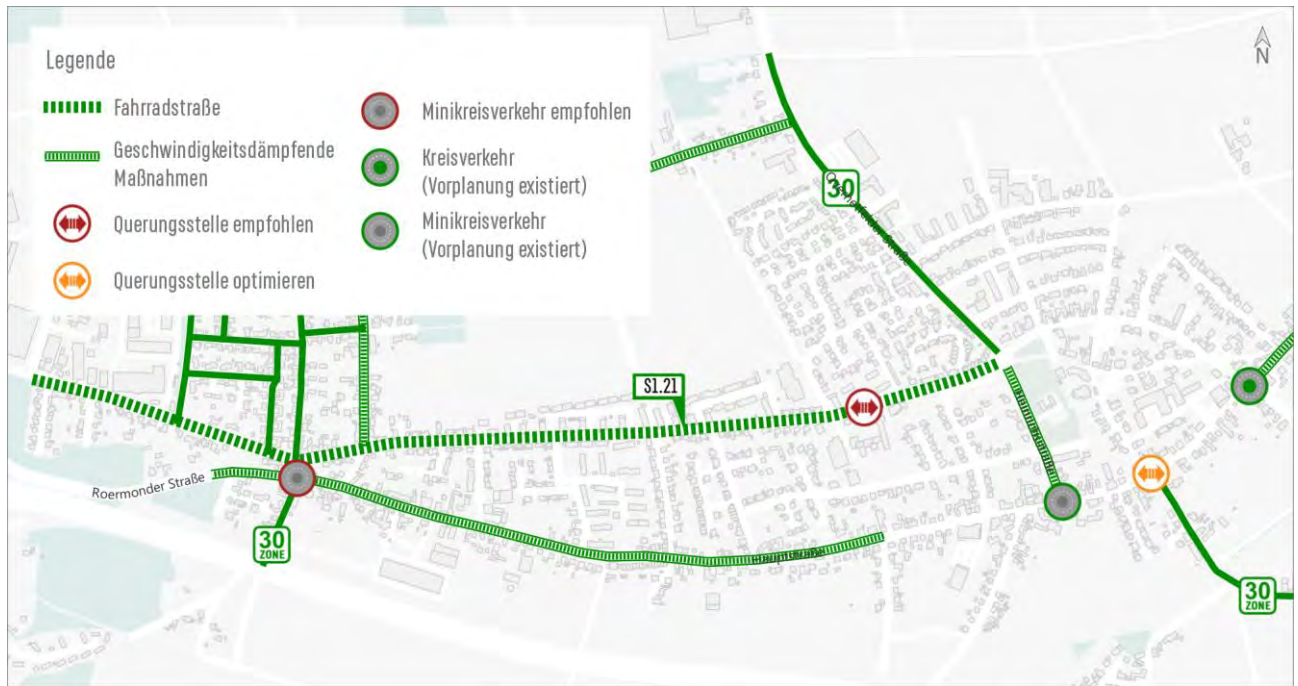
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | -  |
| <b>Voraussetzungen</b> | Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrsregelung in Fahrradstraßen |

### Umsetzung

|                              |                         |                         |              |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | gering                  | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 25.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre     | <b>Priorität</b>        | hoch         |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |              |

### Fördermöglichkeiten

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



- Die Einfahrtsbereiche sollten verengt und mit beidseitiger Beschilderung ausgestattet sein. Die Fahrbahn zwischen der Einengung ist rot zu markieren und mit dem Piktogramm VZ 244 zu versehen.
- Sofern Linienbusverkehr in der Fahrradstraße verkehrt, wird eine Fahrbahnbreite zwischen den Leitlinien von 5,5 m empfohlen. Sollte die Linie 72 im Zuge der Mobilstation auf dem Adolph-Kolping-Platz umgeleitet werden, kann die Fahrbahn auf 5,0 m verschmälert werden.
- Neben parkenden Fahrzeugen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m einzuhalten.

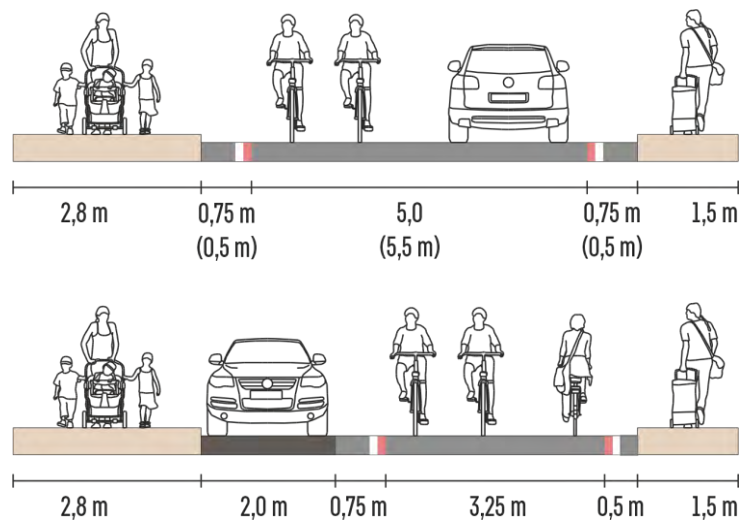






Foto: IGS mbH

## NIEDERKRÜCHTEN HOCHSTRASSE | STRASSENRAUMUMGESTALTUNG

### Zuordnung

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.40 und S1.41 (Kombination mit P1.33, P1.34 und P1.35) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Tempo 30 innerorts                                       |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Ortseingang West bis Kantstraße                          |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreisstraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50</li> <li>▪ Hauptverbindung für den Fuß- und teilweise Hauptverbindung für den Radverkehr (Mischverkehr)</li> <li>▪ Buslinienverkehr (SB 83 bzw. SB 88)</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

Durch die Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit und die Überleitung der Radverkehrsführung von außerorts zu innerorts wird eine Verbesserung der Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr erreicht. Der FGÜ in Höhe Beethovenstraße (P1.35) und der Kreisverkehr am KP Kantstraße (P1.33) verbessern die Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr und bilden den Rahmen für einen „Innerortsabschnitt“ der Hochstraße mit veränderter Verkehrssituation.

### Maßnahmenbeschreibung

Im Abschnitt zwischen der Beethovenstraße bis zur Birther Straße sowie im Abschnitt zwischen Am Kamp bis zur Kantstraße werden Schutzstreifen für den Radverkehr mit einer Breite von 1,50 m angeordnet. In regelmäßigen Abständen werden Fahrradpiktogramme auf dem Schutzstreifen aufgebracht. Die Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist zu entfernen. Als Stufe II – Maßnahme ist in jedem Abschnitt ggf. eine Engstelle zu installieren.

### Abhängigkeiten

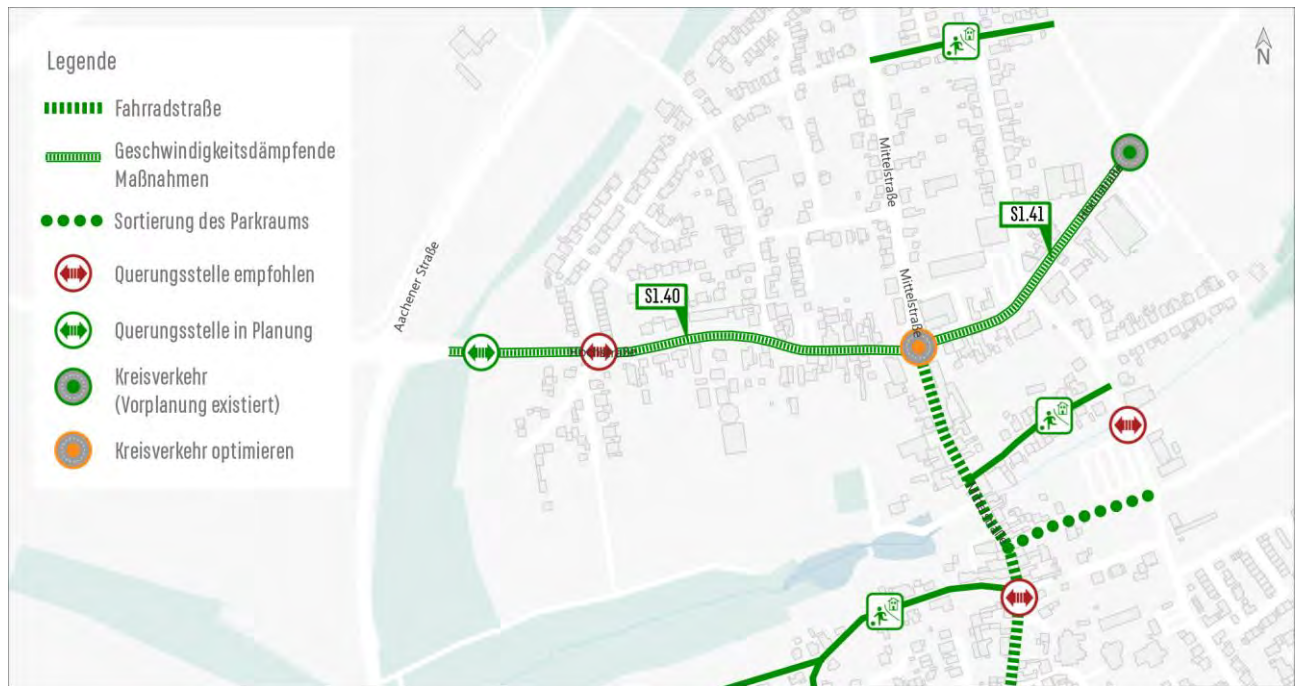
|                        |                                   |
|------------------------|-----------------------------------|
| <b>Konflikte</b>       | Kreisstraße / Zuständigkeit       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Kreis Viersen |

### Umsetzung

|                              |                     |                         |              |
|------------------------------|---------------------|-------------------------|--------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | gering              | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 25.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre | <b>Priorität</b>        | hoch         |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Kreis Viersen       |                         |              |

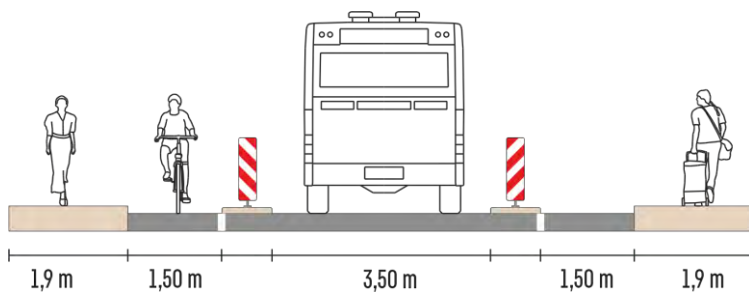
### Fördermöglichkeiten

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



### ERA 2010

- Schutzstreifen werden durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen (0,12 m breit) markiert. Der Schmalstrich ist 1,0 m lang und die Lücke zwischen den Strichen ist ebenfalls 1,0 m lang. Die Zweckbestimmung des Schutzstreifens soll durch Piktogramme des Fahrrads in regelmäßigen Abständen verdeutlicht werden.
- Die verbleibende Restfahrbahnbreite zwischen Schutzstreifen muss 4,5 m betragen. Ist die Restfahrbahnbreite kleiner als 5,5 m, darf in der Fahrbahnmittle keine Leitlinie markiert werden.



#### Stufe II – Maßnahme:

Das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs ist nach Umsetzung der Querungshilfe (P1.35) und des Kreisverkehrs (P1.33) zu beobachten. Sollten weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich sein, ist eine Engstelle einzurichten, die außen durch den Radverkehr umfahrbar ist.







Foto: IGS mbH

## BREMPT KAHRSTRASSE | SORTIERUNG DES PARKRAUMS

### Zuordnung

|                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.33                         |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Förderung der Nahmobilität    |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Kapellenstraße bis Zur Brücke |

### Hintergrund

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreisstraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50</li> <li>▪ Hauptverbindung für den Fuß- und Radverkehr (Mischverkehr)</li> <li>▪ Buslinienverkehr (Linie 72)</li> <li>▪ unsortiertes Parken schränkt Sichtverhältnisse und teilw. die Befahrbarkeit ein</li> </ul> |
|---------------------|--|

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Zielsetzung</b> | Durch die Sortierung des Parkraums werden Sichtbeziehungen sowie die Befahrbarkeit der Kahrstraße durch den Buslinienverkehr sichergestellt. Wechselseitig angeordnete Parkstände und die damit einhergehende Verschwenkung der Fahrbahn wirken geschwindigkeitsreduzierend auf den Kfz-Verkehr. |
|--------------------|--|

### Maßnahmenbeschreibung

In besagtem Abschnitt der Kahrstraße sind Parkstände auf der Fahrbahn zu markieren. Die Befahrbarkeit für den Linienbus und landwirtschaftliche Fahrzeuge ist dabei sicherzustellen. Im Bereich der Bushaltestelle ist auf die Anordnung von Parken zu verzichten. Neben Parkständen ist zum Schutz der Radfahrenden ein Sicherheitstrennstreifen zu markieren.

### Abhängigkeiten

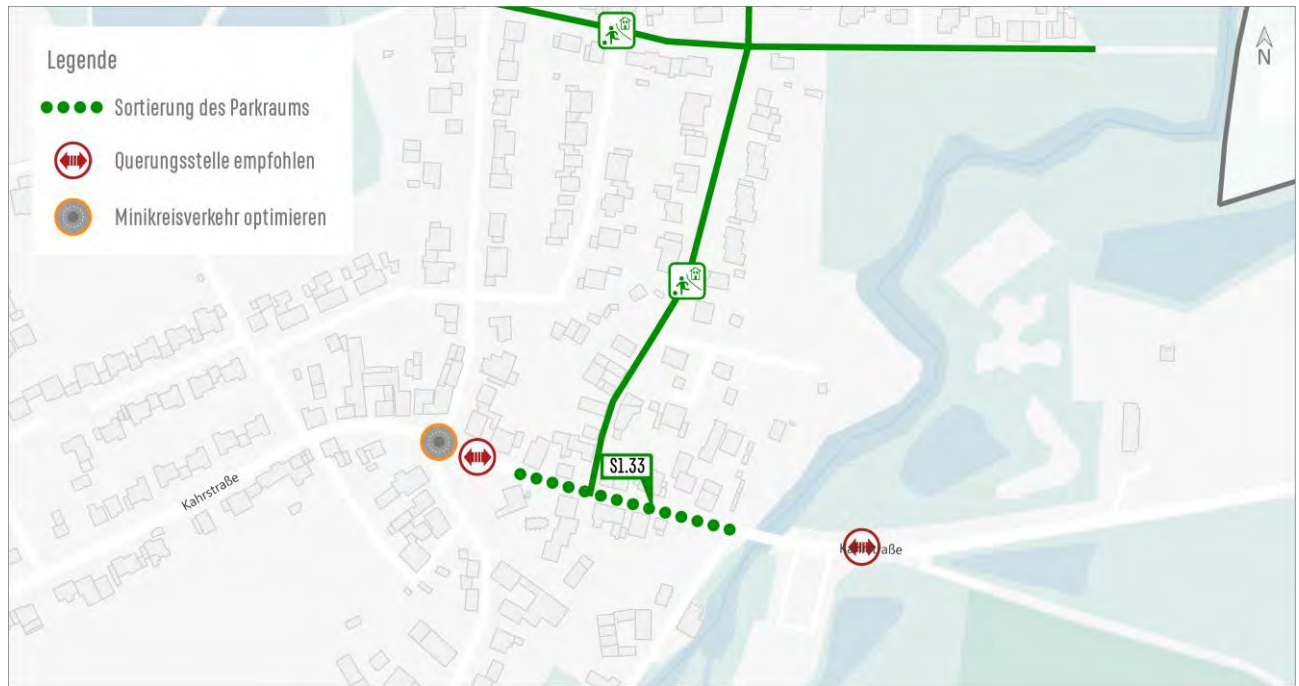
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Kreisstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr            |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Kreis Viersen sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                     |                         |             |
|------------------------------|---------------------|-------------------------|-------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | gering              | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 5.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre | <b>Priorität</b>        | hoch        |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Kreis Viersen       |                         |             |

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (MUNV NRW)



### StVO § 12

- Es ist erlaubt, am rechten Fahrbahnrand zu parken, sofern keine engen und unübersichtlichen Straßenstellen vorhanden sind. „Eng“ ist eine Straßenstelle laut StVO, wenn die nutzbare Restfahrbahnbreite schmäler als 3,05 m ist, sodass eine Durchfahrt für Fahrzeuge mit größtmöglicher Breite (2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von 0,5 m nicht gewährleistet ist.
- In Knotenpunktbereichen darf 5 m vor und hinter der Einmündung nicht geparkt werden. Sollte diese Zone nicht ausreichen, um ausreichende Sicht zu schaffen, ist die Parkverbotsstrecke z. B. durch das Verkehrszeichen 299 angemessen zu verlängern.
- Parkflächenmarkierungen erlauben das Parken und schreiben vor, wie Fahrzeuge aufzustellen sind. Das Parken außerhalb der Markierung ist zulässig, sofern dadurch keine Behinderungen entstehen.

Die Anordnung des Verkehrszeichens 283 „Absolutes Halteverbot“ mit dem Zusatzschild „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ stellt sicher, dass die Sichtbeziehungen und die Befahrbarkeit nicht durch wild parkende Fahrzeuge eingeschränkt werden.

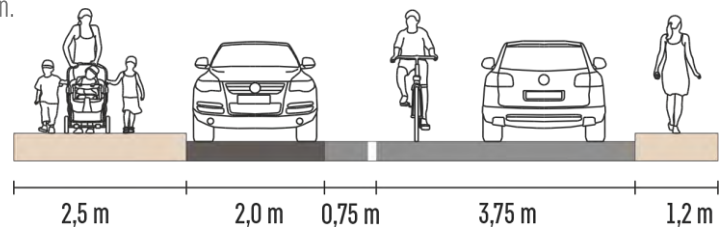






Foto: Flyer Bürgerauto Westkreis

## GEMEINDE NIEDERKRÜCHTEN ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | <i>keine</i> (Kombination mit S4.04)                              |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Alternative Mobilitätsangebote                                    |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamtes Gemeindegebiet Niederkrüchten (und umliegende Gemeinden) |

### Hintergrund

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Gemeinden Niederkrüchten, Brüggeln und Schwalmtal haben zusammen mit der Organisation „Jedermannhilfe Brüggeln e.V.“ im Jahr 2021 den Betrieb eines Bürgerautos aufgenommen</li> <li>▪ kleine Ortslagen sind nicht an das bestehende Busliniennetz angebunden</li> <li>▪ die Bedienung des Busliniensystems ist insbesondere zu Tagesrandzeiten und am Wochenende lückenhaft</li> </ul> |
| <b>Zielsetzung</b>  | Durch die Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots wird die Erreichbarkeit von kleineren Ortslagen durch öffentliche Verkehrsmittel aufgewertet. Zeitliche Lücken in der Bedienung des Linienbusses können aufgefüllt werden. Langfristig wird durch ein attraktives ÖPNV-Angebot die Reduzierung der Anzahl an privaten Pkw in der Gemeinde angestrebt.  |

### Maßnahmenbeschreibung

Die Gründung eines Arbeitskreises bzw. einer Projektgruppe zur Einführung von alternativen Bedienformen wird empfohlen. Die Gruppe besteht aus Vertretenden verschiedener Interessensgruppen und diskutiert, welche Angebote in Niederkrüchten tatsächlich genutzt würden.

### Abhängigkeiten

|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | -  |
| <b>Voraussetzungen</b> | umfangreiche Aufklärungs- und Kommunikationsmaßnahmen, Rücksprache mit Beteiligten |

### Umsetzung

|                              |                         |                         |      |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | -                       | <b>Umsetzungskosten</b> | -    |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre     | <b>Priorität</b>        | hoch |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |      |

### Fördermöglichkeiten

Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW), Landeswettbewerb „ways2work“ (MUNV NRW)

## Einrichtung eines Arbeitskreises / einer Projektgruppe

- Wer?** Eltern, Jugendliche, Lehrkräfte, Vereinsmitglieder, Pflegepersonal, ...
- Was?** Welche Angebote sind erwünscht?  
 Welche Angebote bringen die Gemeinde nach vorne?  
 Welche Angebote würden tatsächlich genutzt werden?  
 Welches Ticket- und Informationssystem ist für die Nutzergruppen notwendig?



**Freyfahrt Freyung**  
 (Quelle: door2door.io/de)



**Mitfahrbank Schuttertal**  
 (Quelle: goodnews-for-you.de)

### Auswahl geeigneter Angebote (Beispiele)

**LandEi (Kreis Minden-Lübbecke)**

AboTicket für den ÖPNV in 7 Kommunen, am Wochenende im gesamten Kreis (39 €/Monat)  
 AboTicketPlus mit persönlich zugewiesenem E-Bike + Mitnahme im ÖPNV (82,50 €/Monat)

**Freyfahrt (Freyung)**

ÖPNV On Demand als Ergänzung zum Linienbetrieb, 2 Kleinbusse, 230 virtuelle Stopps  
 Betrieb durch Stadt Freyung zusammen mit lokalem Busunternehmen „Prager Reisen“

**Elektro-Bürgerauto / Bürgerrufauto (Oberreichenbach)**

Prinzip eines Taxis, von Sponsoren und Kommune finanziert, über 20 ehrenamtliche Fahrer  
 1 €/Fahrt im Ortsteil, 2 €/Fahrt innerhalb der Gemeinde, 3 €/Fahrt in Nachbargemeinden

**E-Carsharing (Fischbachau)**

Umfrage, was Bürgerschaft am Angebot wichtig wäre (Gratisfahrten als Teilnahmeanreiz)  
 45 €/Tag oder 6,99 €/Stunde (Kosten durch Zuschuss der Gemeinde gesenkt)

**Mitfahrbank (Schuttertal)**

23 Mitfahrbänke in unmittelbarer Nähe von Bushaltestellen  
 500 Autofahrende registriert (Aufkleber in Windschutzscheibe), freiwillig und unentgeltlich

## Abstimmung mit Beteiligten

Die Gemeinde nimmt eine Verbindungsfunktion zwischen dem Arbeitskreis / der Projektgruppe und dem Kreis Viersen, dem ÖPNV-Betrieb, Nachbargemeinden und sonstigen Beteiligten ein. Es ist abzustimmen, unter welchen Voraussetzungen die Ergebnisse aus dem Arbeitskreis / der Projektgruppe umsetzbar sind und inwieweit eine Zusammenarbeit der Beteiligten denkbar ist.



### Information und Zugang für alle Nutzergruppen

Durch die Einbeziehung verschiedener Nutzergruppen in den Arbeitskreis / die Projektgruppe ist davon auszugehen, dass Angebote durch Mundpropaganda beworben werden und eine hohe Akzeptanz herrscht. Dennoch sind seitens der Gemeinde umfangreiche Werbemaßnahmen umzusetzen.  
 Außerdem ist für die Umsetzung des zuvor diskutierten und ausgewählten Ticket- und Informationssystem zu sorgen.





Foto: IGS mbH

## ELMPT AN DER WAE | PLATEAUAUFPFLASTERUNG ZUR GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG

### Zuordnung

|                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.19 (Kombination mit S1.09) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Tempo 30 innerorts            |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | gesamter Straßenzug           |

### Hintergrund

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tempo 30-Zone, jedoch wirken sich die hohen Geschwindigkeiten der Außerortsverbindung auf An der Wae aus</li> <li>▪ geradlinige Straßenführung</li> <li>▪ schmale Seitenräume</li> <li>▪ Buslinienverkehr (Linie 72, Sonderfahrt Linie 73)</li> </ul> |
|---------------------|--|

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Zielsetzung</b> | Durch die regelmäßige Anordnung von Plateauaufpflasterungen auf der Straße An der Wae wird die gefahrene Geschwindigkeit der Kfz effektiv reduziert. Für Radfahrende besteht die Möglichkeit, an den Aufpflasterungen vorbeizufahren, sodass keine Komforteinschränkungen entstehen. Es wird eine qualitative Aufwertung für die Anwohnenden und den Fußverkehr erreicht. |
|--------------------|---|

### Maßnahmenbeschreibung

In regelmäßigen Abständen sind auf der Straße An der Wae geteilte Plateauaufpflasterungen anzuordnen. Bereits am Ortseingang (S1.09) wird im Bereich der bestehenden Einengung eine Aufpflasterung ergänzt.

### Abhängigkeiten

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Konflikte</b>       | -   |
| <b>Voraussetzungen</b> | Offene Kommunikation mit dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                         |                         |              |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | gering bis mittel       | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 50.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre     | <b>Priorität</b>        | hoch         |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |              |

### Fördermöglichkeiten

Derzeit keine verfügbar



### RASt 2006

- zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen werden überwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen eingesetzt
- bei Linienbusverkehr sind die baulichen Maßnahmen verträglich zu gestalten und sollten nur in Form von Plateauaufpflasterungen in Frage kommen
- Plateaufpflasterungen haben eine Höhe von 5 – 8 cm und eine Breite von 1,70 m bei Linienbusverkehr
- neben Plateaufpflasterungen sollte eine befahrbare Breite von 0,80 – 1,00 m für den Radverkehr verbleiben
- die Pkw-Geschwindigkeiten werden auf 25 – 30 km/h herabgesenkt

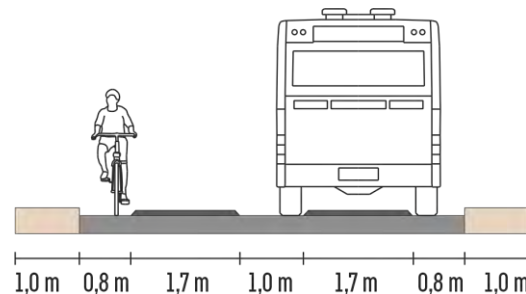






Foto: IGS mbH

## DAM

# ANNASTRASSE | BEGRÜNUNG ZUR AUFWERTUNG DES STRASSENRAUMS

### Zuordnung

|                    |                            |
|--------------------|----------------------------|
| Maßnahmen-Nr.      | S1.25                      |
| Maßnahmenkategorie | Förderung der Nahmobilität |
| Abschnitt / Lage   | Dam bis Heerweg            |

### Hintergrund

#### Ausgangslage

- Erschließungsstraße, Tempo 30-Zone, Hauptverbindung für den Radverkehr
- schmaler und unstrukturierter Straßenraum, nahezu keine Seitenräume

#### Zielsetzung

Die wechselseitige Anordnung von Begrünung strukturiert den Straßenraum und wertet ihn optisch auf. Durch die Verschwenkung der Fahrbahn und die punktuellen Engstellen wird eine angemessene Kfz-Geschwindigkeit erreicht, wovon der Radverkehr im Mischverkehr profitiert. Dem Fußverkehr werden am äußeren Straßenrand Schutzräume zur Verfügung gestellt.

### Maßnahmenbeschreibung

Entlang der Annastraße werden in regelmäßigen Abständen Kübel mit Bepflanzung aufgestellt. Die Fahrzeuge sind mittels Leitlinien entsprechend um das Hindernis zu führen.

### Abhängigkeiten

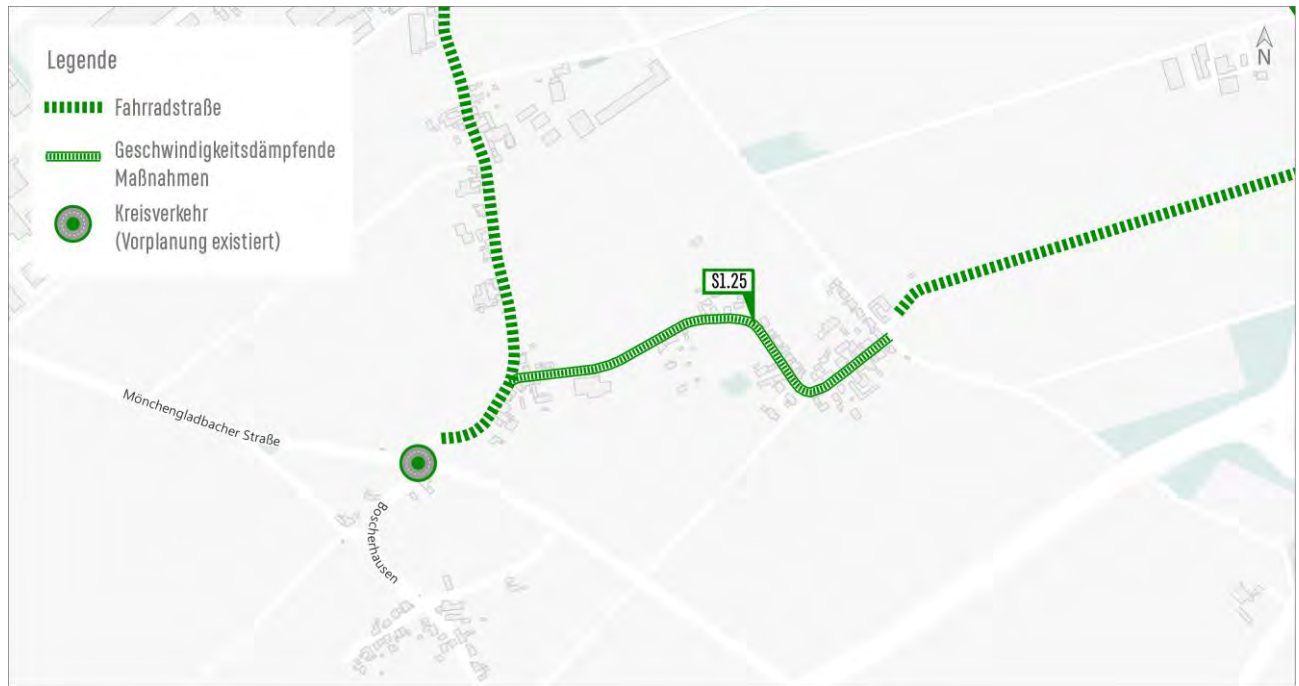
|                 |   |
|-----------------|---|
| Konflikte       | - |
| Voraussetzungen | - |

### Umsetzung

|                       |                         |                  |              |
|-----------------------|-------------------------|------------------|--------------|
| Baulicher Aufwand     | gering                  | Umsetzungskosten | bis 25.000 € |
| Realisierungszeitraum | weniger als 5 Jahre     | Priorität        | hoch         |
| Zuständigkeit         | Gemeinde Niederkrüchten |                  |              |

### Fördermöglichkeiten

Derzeit keine verfügbar



- Begrünung im Straßenraum wertet diesen optisch auf, was die Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und Radfahrende sowie für Anwohnende erhöht. Dies verstärkt die Bereitschaft, den Pkw stehen zu lassen und sich klimafreundlich fortzubewegen.
- Begrünung, insbesondere in Form von Bäumen, verbessert das Mikroklima in den Straßen, indem sie CO<sub>2</sub> aufnimmt, Wasser versickern lässt und dieses speichert sowie bei ausreichender Wuchshöhe Schatten spendet.
- In schmalen Verkehrsräumen bietet sich die wechselseitige Anordnung von Pflanzkübeln an, um durch die Verschwenkung der Fahrbahn und die regelmäßigen Engstellen einen geschwindigkeitsreduzierenden Effekt auf den Kfz-Verkehr zu erzielen.
- In Straßenräumen, in denen keine bzw. kaum Seitenräume vorhanden sind, wird dem Fußverkehr durch die Pflanzkübel ein Schutzraum geboten.

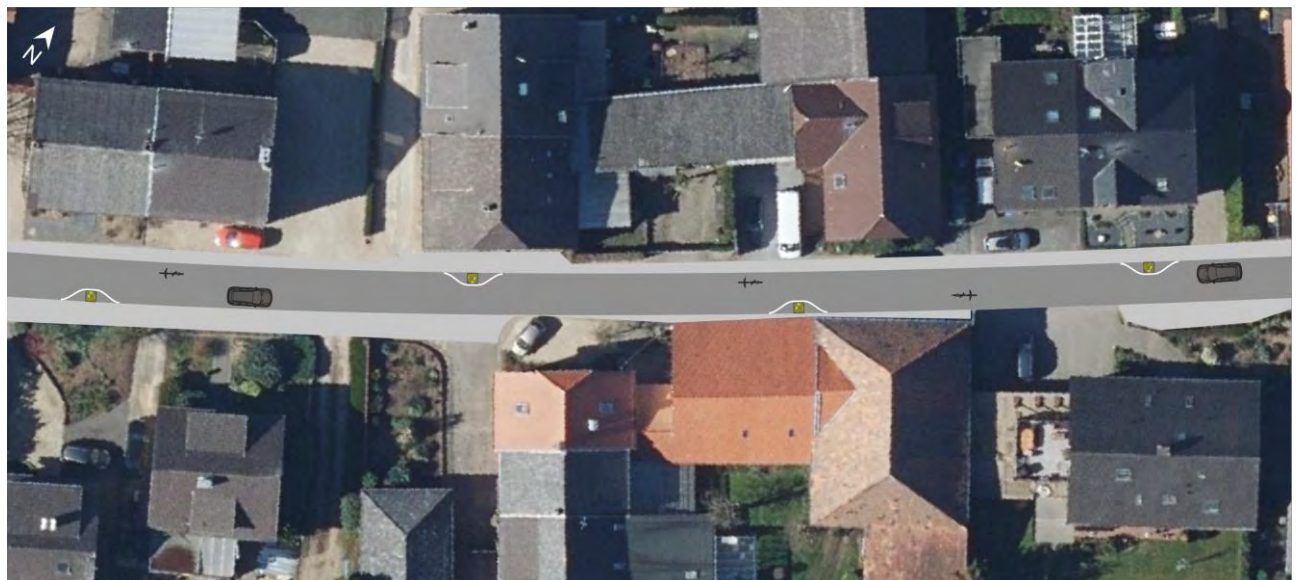
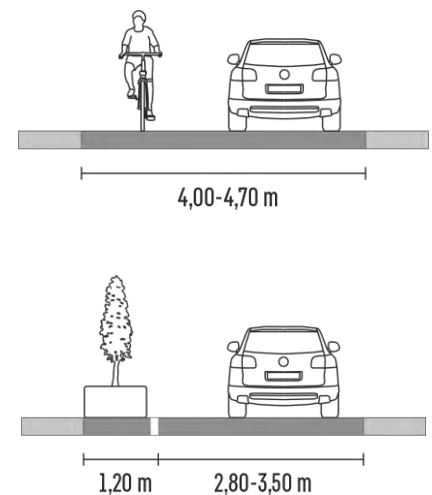






Foto: IGS mbH

## DAM STEINKENRATHER WEG | MITTELINSELN IN ORTSEINFahrTEN

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.22 (Kombination mit P1.16 und P1.17) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Tempo 30 innerorts                      |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | gesamte Ortsdurchfahrt durch Dam        |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landestraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50</li> <li>▪ Buslinienverkehr (Linie 73)</li> <li>▪ geradlinige Führung erlaubt hohe Kfz-Geschwindigkeiten</li> <li>▪ Parken im Seitenraum</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

Die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt ist auf ein verträgliches Niveau herabzusetzen. Durch die Anordnung von Mittelinseln in den Ortseingängen wird dem Fuß- und Radverkehr eine attraktive Querungsmöglichkeit zu dem einseitigen Geh- und Radweg außerorts geboten (P1.16 und P1.17). Durch die Neusortierung des Parkraums werden Sichtverhältnisse aus der Einmündung Dam sichergestellt.

### Maßnahmenbeschreibung

An den beiden Ortseingängen sind Mittelinseln mit beidseitigem Fahrbahnversatz anzuordnen. Dazwischen ist das Parken aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn zu verlegen und so zu markieren, dass die Sichtdreiecke für einbiegende Fahrzeuge aus der Einmündung Dam sichergestellt sind.

### Abhängigkeiten

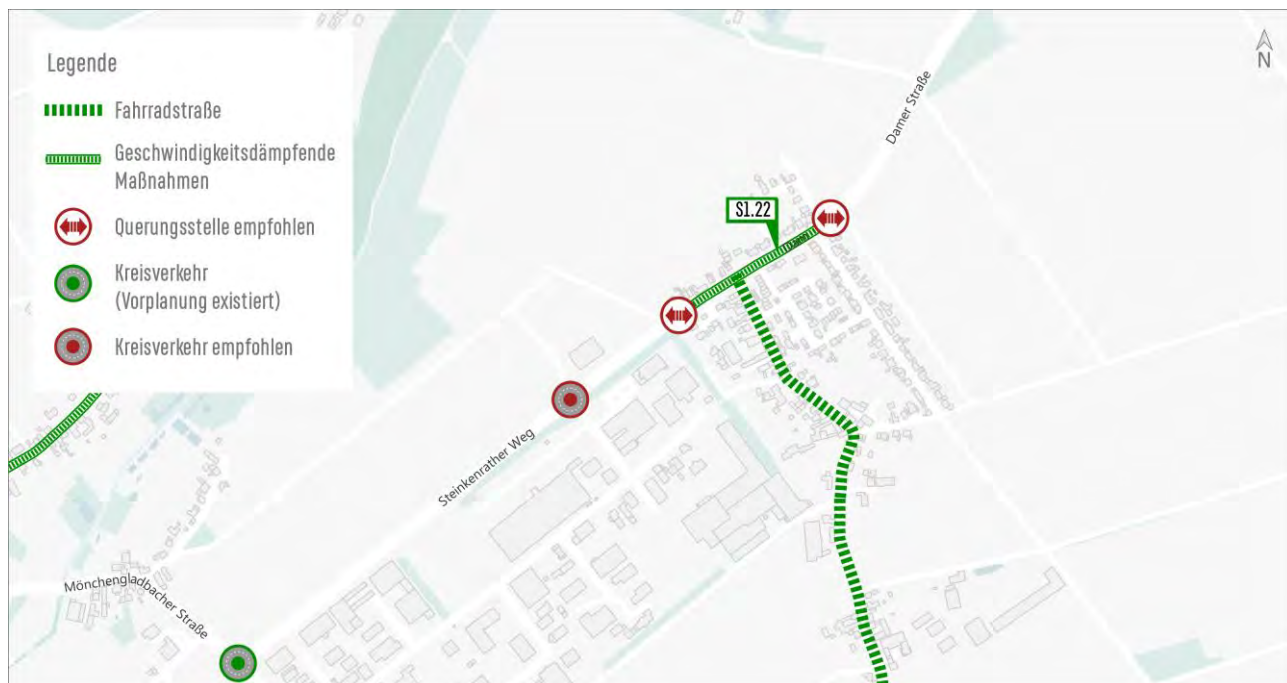
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Landesstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr                       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                           |                         |                      |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | hoch                      | <b>Umsetzungskosten</b> | 50.000 bis 100.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre       | <b>Priorität</b>        | hoch                 |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Landesbetrieb Straßen.NRW |                         |                      |

### Fördermöglichkeiten

Sonderprogramm Stadt und Land (BMDV)



## RAST 2006

- Die Übergänge von freier Strecke zur Ortseinfahrt müssen den Kfz-Führenden verdeutlichen, dass das Fahrverhalten den innerörtlichen Gegebenheiten anzupassen ist. Dazu gehören deutlich erkennbare Verkehrsregeln wie das Ortseingangsschild und ggf. Geschwindigkeitsrichter sowie die bauliche Gestaltung.
- Mittellinseln mit beidseitigem Fahrbahnversatz, wobei die Versattiefe mindestens 1,75 m auf jeder Straßenseite betragen muss, stellen eine Kfz-Geschwindigkeit von 50 km/h oder weniger weitestgehend sicher.
- Die Mittellinsel sollte 3,50 m breit sein, um den erforderlichen Fahrbahnversatz sowie ein sicheres Überqueren von Fahrrädern und Lastenrädern sicherzustellen.
- Begrünung (insbesondere in Form von Bäumen) erhöht die Erkennbarkeit und trägt zur Raumbildung bei.
- Mittellinseln, die gleichzeitig als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr dienen, sind mit Mastleuchten mit einer Leuchtpunkthöhe von 3,50 – 4,50 m auszustatten.







Foto: IGS mbH

## OVERHETFELD

# DILBORNER STRASSE | QUERUNGSHILFEN ZUR GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG

### Zuordnung

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.01 (Kombination mit P1.01)            |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Tempo 30 innerorts                       |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | gesamte Ortsdurchfahrt durch OverhETFeld |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kreisstraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50, keine separate Radverkehrsanlage</li> <li>▪ KiTa in der Nebenstraße (Dorfstraße), schmale Seitenräume</li> <li>▪ Buslinienverkehr (Linie 72, SB 88)</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

In der Ortsdurchfahrt durch OverhETFeld soll eine angemessene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs erreicht werden. Außerdem ist die Querbarkeit für den Fußverkehr insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit der KiTa zu verbessern.

### Maßnahmenbeschreibung

Die bestehenden Einengungen auf der Dilborner Straße sind durch weitere Engstellen zu ergänzen. Im Bereich der Einmündung Dorfstraße ist die empfohlene Engstelle mit einem FGÜ zu kombinieren (P1.01). Es ist langfristig zu prüfen, ob die Einengungen eine ausreichende geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielen, oder ob ggf. Plateaufpflasterungen im Bereich der Einengungen zu ergänzen sind.

### Abhängigkeiten

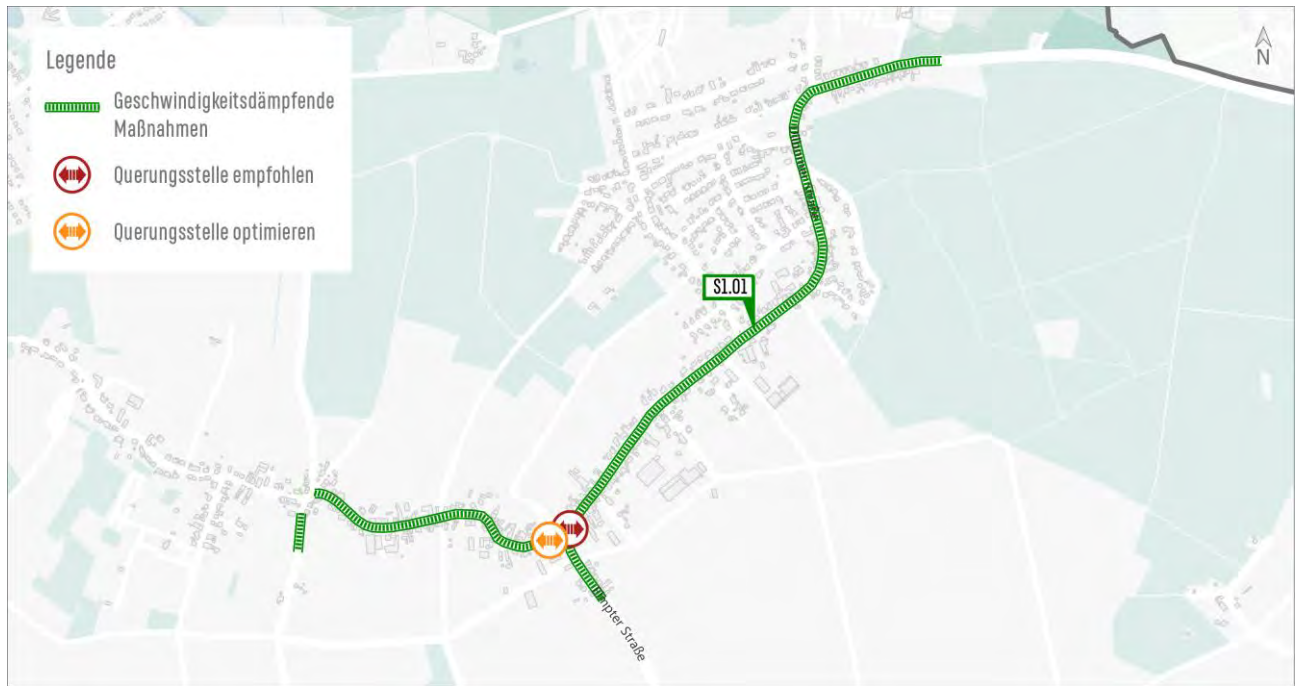
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Kreisstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr            |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Kreis Viersen sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                     |                         |              |
|------------------------------|---------------------|-------------------------|--------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | mittel              | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 50.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre | <b>Priorität</b>        | hoch         |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Kreis Viersen       |                         |              |

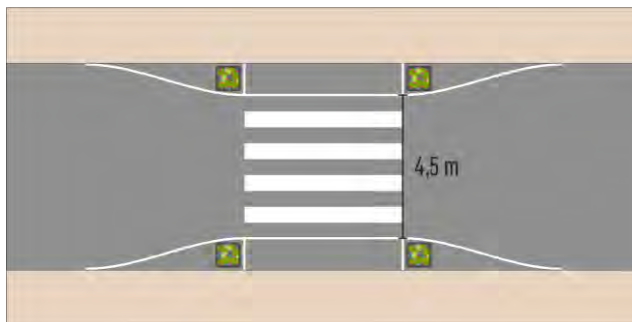
### Fördermöglichkeiten

Derzeit keine verfügbar



### RASt 2006

- Zur Sicherstellung einer nutzungsverträglichen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sind wiederkehrende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in einem Abstand von 100 – 150 m erforderlich.
- An städtebaulich oder verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen eignen sich Anhebungen der Fahrbahn, um die Geschwindigkeit zu senken.



Um kurzfristig einen Effekt zu erzielen, eignen sich temporäre Maßnahmen im Bereich der Einengung. Diese können im Rahmen von späteren Baumaßnahmen (bspw. im Zusammenhang mit Plateauaufpflasterungen) baulich verstetigt werden.

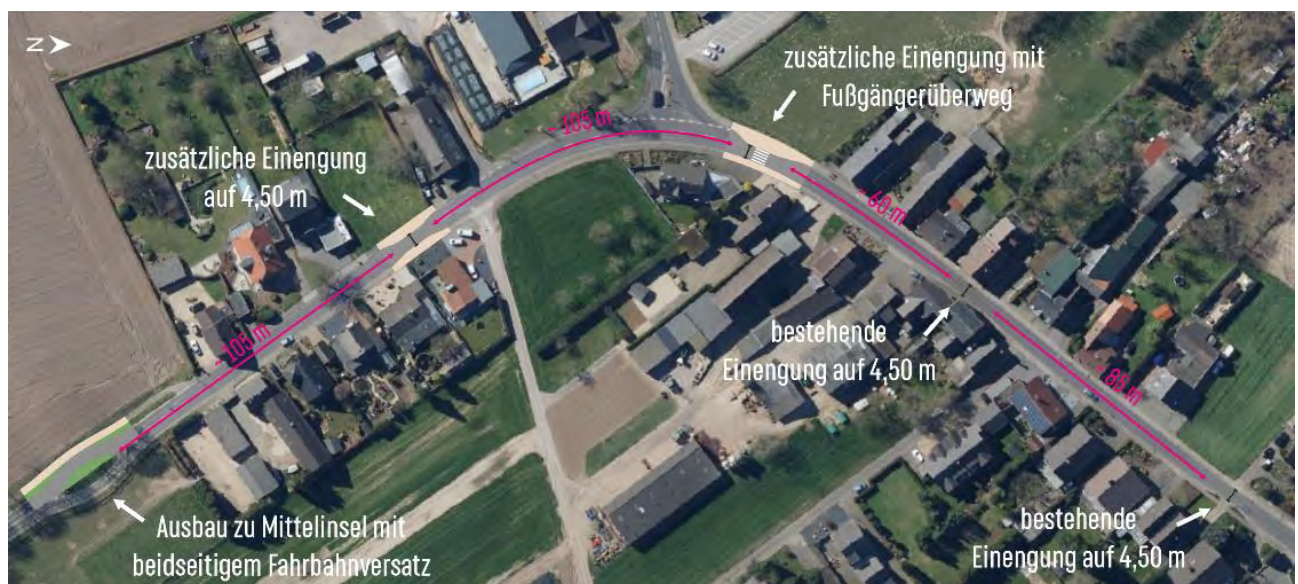






Foto: IGS mbH

## GEMEINDE NIEDERKRÜCHTEN ADOLPH-KOLPING-PLATZ | EINRICHTUNG EINER MOBILSTATION

### Zuordnung

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | P3.10 (Kombination mit P3.12)          |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Einrichtung von Mobilstationen         |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamtes Gemeindegebiet Niederkrüchten |

### Hintergrund

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ der Adolph-Kolping-Platz befindet sich zentral im Ortsteil Elmpt</li> <li>▪ er besteht aus einer rund 4.500 m<sup>2</sup> großen gepflasterten Fläche, die überwiegend als Parkplatz dient</li> <li>▪ über die Heinrichsstraße verkehren im Bestand bereits die Schnellbuslinie SB 88, die lokalen Buslinien 72 und 73 sowie das Anrufsammeltaxi TB 88</li> <li>▪ im Schulwegekonzept ist auf dem Adolph-Kolping-Platz eine Elternhaltestelle vorgesehen</li> </ul> |
|---------------------|--|

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Zielsetzung</b> | Förderung der Intermodalität durch attraktive Umsteigemöglichkeiten und Aufwertung des Zentrumsbereichs des Ortsteils Elmpt. Ggf. Erhöhung des Angebots an alternativen Mobilitätsformen. |
|--------------------|---|

### Maßnahmenbeschreibung

Auf dem Adolph-Kolping-Platz wird die Einrichtung einer Mobilstation empfohlen, die sowohl als Aufenthaltsort als auch als attraktive Umsteigemöglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dient. Die exakte Ausstattung der regional zentralen Mobilstation ist unter Berücksichtigung des Handbuchs für Mobilstationen in NRW und den vorhandenen Nutzungsansprüchen zu ermitteln.

### Abhängigkeiten

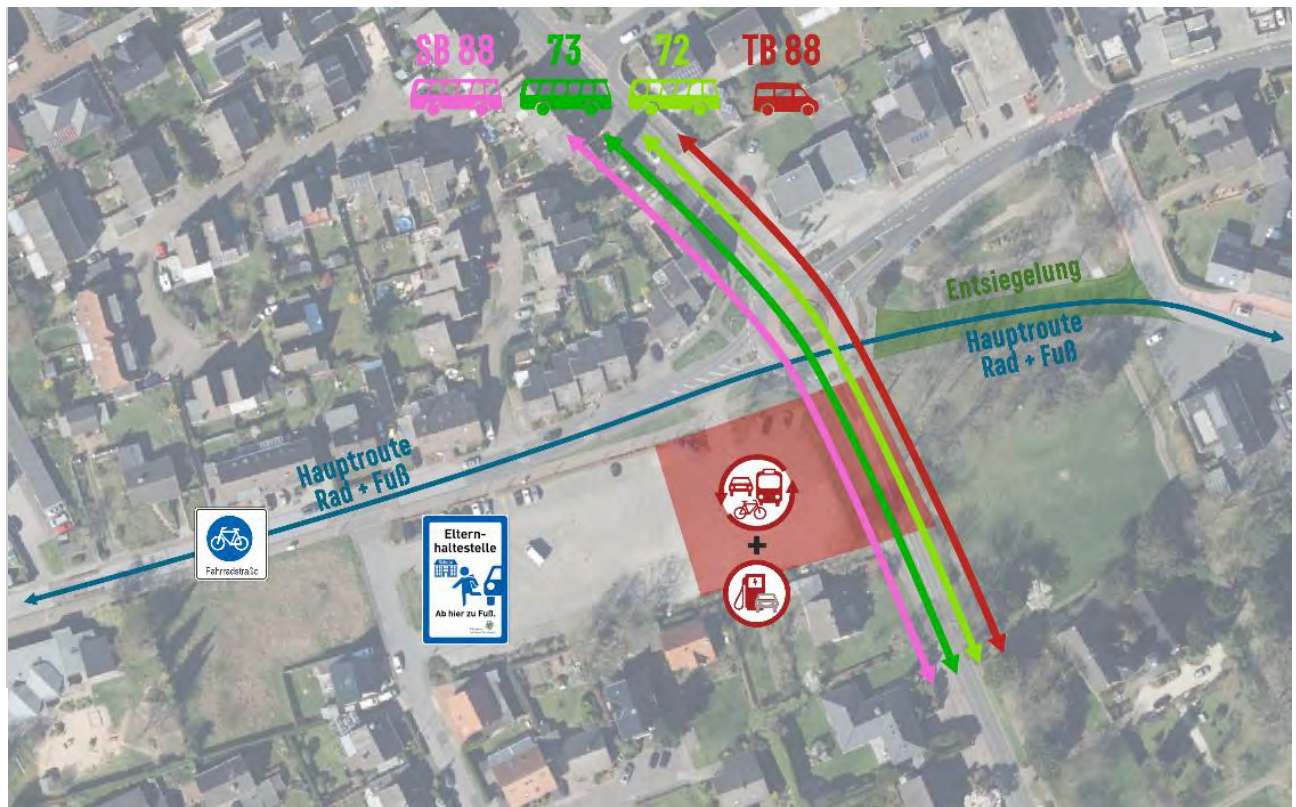
|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Konflikte</b>       | - |
| <b>Voraussetzungen</b> | - |

### Umsetzung

|                              |                         |                         |                                       |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | hoch                    | <b>Umsetzungskosten</b> | 50.000 bis 100.000 € (ausbauabhängig) |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre     | <b>Priorität</b>        | hoch                                  |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |                                       |

### Fördermöglichkeiten

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW), Landeswettbewerb „ways2work“ (MUNV NRW), Sonderprogramm Stadt und Land (BMDV)



- Mobilstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote und Services miteinander und erleichtern den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes. Dabei nimmt der ÖPNV als umweltschonendes Verkehrsmittel zur Überbrückung großer Distanzen eine bedeutsame Rolle ein.

- Die grundlegenden Aufgaben von Mobilstationen sind:



Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten



Kommunikation und Marketing



Angebot von Information und Service



Einen Treffpunkt und Aufenthaltsbereich darstellen

- Mobilstationen können je nach Anforderung an den Standort hinsichtlich der Ausstattung von einer einfachen Verknüpfung von Abstellanlagen und dem ÖPNV bis hin zu großen Hauptbahnhöfen mit nahezu jedem denkbaren Mobilitätsangebot reichen. Grundausrüstung einer jeden Mobilstation sollte sein:



Stele / Säule mit wiedererkennbarer Kennzeichnung



Information zum (Mobilitäts-)Angebot



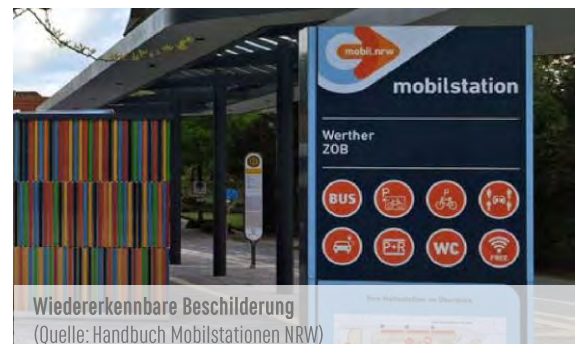
Beleuchtung



Barrierefreiheit



Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz



Wiedererkennbare Beschilderung  
(Quelle: Handbuch Mobilstationen NRW)

- Nach Umsetzung der Mobilstation auf dem Adolph-Kolping-Platz kann sie von der Linie 72 über die Heinrichsstraße anfahren werden. Ein Halt an der Bushaltestelle „Elmpt Grundschule“ kann entfallen, da die fußläufige Entfernung zwischen Mobilstation und Grundschule weniger als 300 m beträgt. Die empfohlene Fahrradstraße Schulstraße sowie die Dürerstraße und der Palixweg werden von Buslinienverkehr entlastet.





Foto: IGS mbH

## GEMEINDE NIEDERKRÜCHTEN AUSBAU DER ELEKTROLADEINFRASTRUKTUR

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | P3.01-P3.08, P3.11-P3.25, P3.27-P3.32 (Kombination mit P3.09 und P3.10) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Ausbau der Elektroladeinfrastruktur                                     |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamtes Gemeindegebiet Niederkrüchten                                  |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ im Bestand existieren bereits einige Kfz-Ladesäulen</li> <li>▪ der Anteil an Elektrofahrzeugen im Kreis Viersen nimmt stetig zu</li> <li>▪ die bundesweiten Klimaziele sehen bis zum Jahr 2030 mindestens 7 – 10 Millionen zugelassene Elektrofahrzeuge sowie rund eine Millionen Ladepunkte in Deutschland vor</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

In der Gemeinde Niederkrüchten wird die Elektroladeinfrastruktur aufgerüstet. Dabei nimmt die Gemeinde hinsichtlich der Verkehrswende eine Vorbildfunktion ein und errichtet an wichtigen, öffentlichen Einrichtungen Elektroladepunkte. Für ein flächendeckendes Angebot zur Versorgung von privaten Elektrofahrzeugen ist die Gemeinde nicht zuständig.

### Maßnahmenbeschreibung

Im Gemeindegebiet werden an Standorten, die eine gewisse Aufenthaltsdauer der Parkenden aufweisen und außerhalb des öffentlichen Straßenraums liegen, Ladesäulen für den Kfz-Verkehr errichtet. Ladepunkte für Fahrräder werden überwiegend an touristischen Zielen in unmittelbarer Nähe von ausgewiesenen Radrouten empfohlen.

### Abhängigkeiten

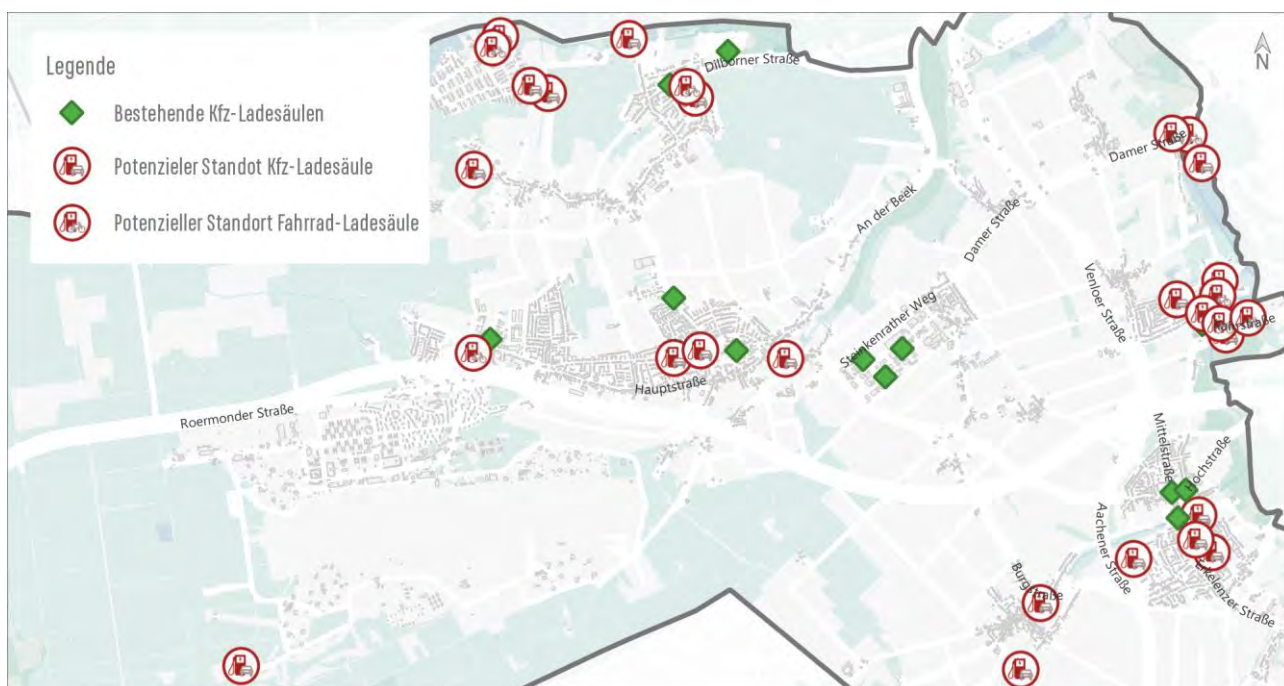
|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Konflikte</b>       | Verfügbarkeit von Grundstücken und Versorgungsleitungen, Abschätzung des Nutzerpotenzials       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit Energieversorger, Betreiber, Kreis Viersen und ggf. Eigentümer der Liegenschaft |

### Umsetzung

|                              |                         |                         |                                       |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | mittel                  | <b>Umsetzungskosten</b> | in Abhängigkeit des Vergabeverfahrens |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre     | <b>Priorität</b>        | mittel bis hoch                       |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |                                       |

### Fördermöglichkeiten

progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (MUNV NRW), Förderrichtlinie Elektromobilität (BMDV)



- Bei der Installation von Elektroladesäulen werden ausschließlich Standorte empfohlen, die sich außerhalb des öffentlichen Straßenraums befinden. Von Standorten am Fahrbahnrand wird explizit abgeraten. Besonders geeignet sind z. B. Parkplätze in unmittelbarer Nähe von Nahversorgungszentren, Ortszentren, Naherholungsgebieten und anderen Orten, an denen eine gewisse Aufenthaltsdauer geboten ist.
- Ladepunkte für Fahrräder werden lediglich an Orten empfohlen, an denen sich touristische Radfahrende eine gewisse Dauer aufhalten. Hierzu eignen sich vor allem Cafés oder Restaurants, die sich unmittelbar an ausgewiesenen Radrouten befinden.
- Die vorgeschlagenen Standorte sind aus verkehrlicher Sicht für die Installation eines Elektroladepunktes geeignet. Zu prüfen ist jedoch noch die Grundstücksverfügbarkeit und ob entsprechende Leitungen für die Stromversorgung vorhanden sind. Weiter ist zu prüfen, ob das vorhandene Stromnetz die zusätzliche Belastung aufnehmen kann, oder ob ein Ausbau erforderlich ist.
- In Wohngebieten, in denen kein öffentliches Interesse besteht, ist die Gemeinde nicht zuständig für ein flächendeckendes Angebot an Ladeinfrastruktur. Hier ist vorauszusetzen, dass die betroffenen Bewohnenden über Wallboxen o. Ä. privat die Versorgung ihrer Elektrofahrzeuge sicherstellen.



Beispiel einer privaten Wallbox  
(Quelle: stern.de)

### Nächste Schritte:

- Prüfung der Verfügbarkeit von Grundstücken
- Prüfung der vorhandenen Elektroinfrastruktur
- Prüfung des mittel- und langfristigen Nutzerpotenzials der vorgeschlagenen Aufstellorte
- Auswahl und Durchführung eines geeigneten Vergabeverfahrens  
Ist eine kreisweite Kooperation bei der Vergabe von Sondererlaubnissen denkbar?
- Festlegung der Ladeinfrastrukturbetreibenden und Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis / Konzession
- Einholen von Genehmigungen der Tiefbauarbeiten und Festlegung von Ladezeiten und Parkgebühren
- Aufstellung der Ladeinfrastruktur durch die Betreibenden sowie Beschilderung und Markierung der Ladeplätze
- Regelbetrieb und regelmäßiges Informieren über Auslastung und zukünftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur

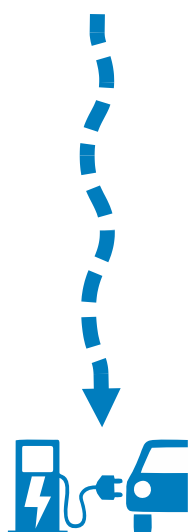






Foto: IGS mbH

## HEYEN

# DAMER STRASSE | ABSCHNITTSBILDUNG ZUR GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG

### Zuordnung

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S1.28 (Kombination mit P1.19, P1.20 und P1.21) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Tempo 30 innerorts                             |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Hausnummer 21 bis Venloer Straße               |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landesstraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50</li> <li>▪ Hauptverbindung für den Radverkehr über einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg</li> <li>▪ Buslinienverkehr (Linie 73)</li> <li>▪ geradlinige Führung erlaubt hohe Kfz-Geschwindigkeiten</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

Durch die Bildung von Abschnitten ist die Geradlinigkeit der Damer Straße zu entkräften, sodass Kfz-Führende langsamer fahren. Mittelinseln ermöglichen in diesem Zusammenhang ein sicheres Überqueren zu den Bushaltestellen sowie im Verlauf der Radhauptroute, die vom südlich einmündenden Wirtschaftsweg in Am Ertekamp führt.

### Maßnahmenbeschreibung

Die rund 350 m lange Ortsdurchfahrt durch Heyen wird durch drei bauliche Maßnahmen in Abschnitte unterteilt. Am Knotenpunkt Damer Straße / Am Ertekamp wird ein Minikreisverkehr empfohlen (P1.19). Westlich der Einmündung des südlichen Wirtschaftsweges sowie östlich der beiden Bushaltestellen sollen Querungshilfen in Form von Mittelinseln angeordnet werden (P1.20 und P1.21).

### Abhängigkeiten

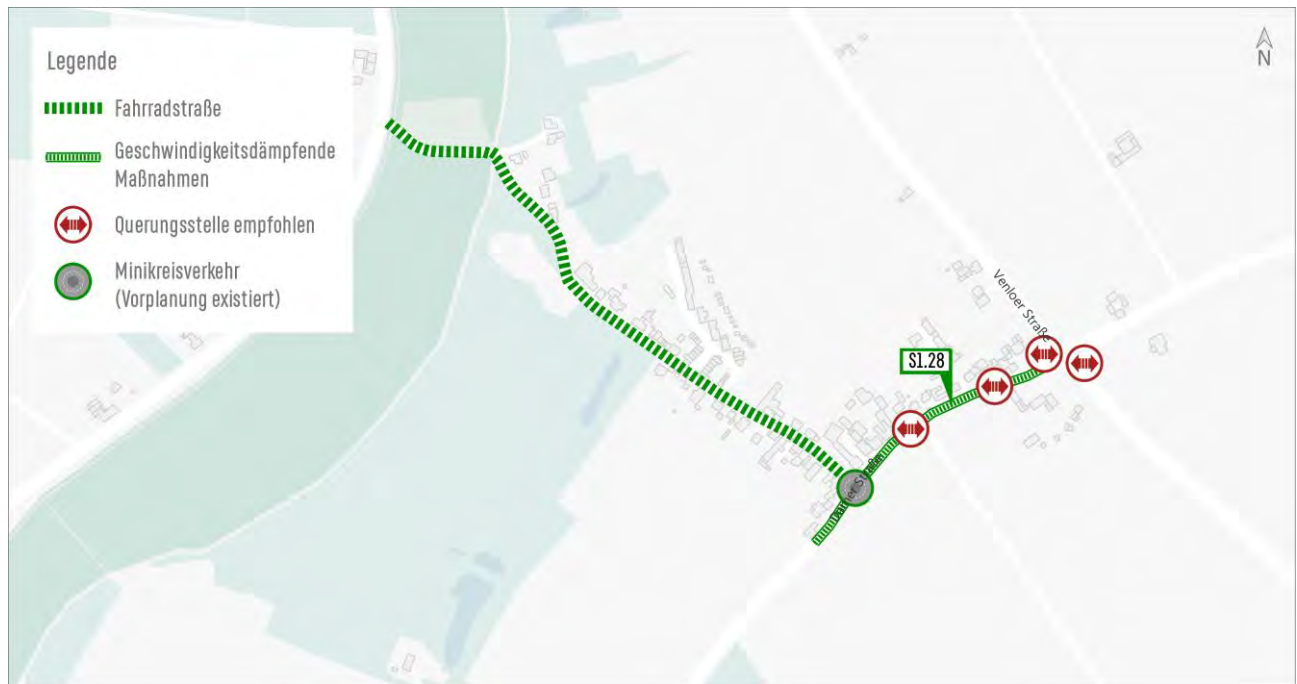
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Landesstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr                       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                           |                         |                    |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | hoch                      | <b>Umsetzungskosten</b> | mehr als 100.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | 5 bis 10 Jahre            | <b>Priorität</b>        | hoch               |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Landesbetrieb Straßen.NRW |                         |                    |

### Fördermöglichkeiten

Sonderprogramm Stadt und Land (BMDV)



## RAST 2006

- Um in Ortsdurchfahrten eine nutzungsverträgliche Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sicherzustellen, sind eine Abschnittsbildung und bauliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in regelmäßigen Abständen von 100 – 150 m erforderlich.
- Kreisverkehre senken das Geschwindigkeitsniveau an Ortseinfahrten wirkungsvoll und haben bei richtiger Ausführung ein hohes Sicherheitsniveau.
- Minikreisverkehre haben einen Außendurchmesser von 13 – 22 m. Die Breite des Kreisrings beträgt 4 – 5 m. Die Kreisinsel ist derart zu gestalten, dass sie von Pkw nicht oder nur selten und von Lkw / Bussen problemlos mit geringer Geschwindigkeit überfahren werden kann.
- Mittelinseln, die als Überquerungshilfe für den Fußverkehr sowie für Rollstuhl- und Radfahrende dienen, sollten eine Breite von 2,5 – 3 m aufweisen. Ist im Rahmen der Mittelinsel eine Fahrbahnverschwenkung zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, sollte sie eine Breite von 3,5 m haben, um eine ausreichende Ablenkung zu bewirken.







Foto: IGS mbH

## BREMPT FUßLÄUFIGE ANBINDUNG DER WANDERPARKPLÄTZE AN DEN HARIKSEE

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | <i>keine</i> (Kombination mit S1.31, S1.32 und P1.29) |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Führung touristischer Verkehre                        |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamter Ortsteil Brempt                              |

### Hintergrund

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ der Ortsteil Brempt ist saisonal stark durch parkende Fahrzeuge von Touristen belastet</li> <li>▪ das Mobilitätskonzept sieht den Ausbau und die Ausweisung von (Wander-)Parkplätzen vor</li> <li>▪ aus Beteiligungsverfahren ging hervor, dass die fußläufige Anbindung von den Parkplätzen zu den Wanderwegen um den Hariksee unklar und teilweise unsicher sind</li> </ul> |
|---------------------|--|

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Zielsetzung</b> | Es wird eine verkehrssichere und möglichst attraktive Führung des Fußverkehrs von den ausgewiesenen Parkplätzen zu den Wanderrouten um den Hariksee erreicht. Durch den Hinweis über Einschränkungen der Barrierefreiheit oder die Bodenbeschaffenheit haben Touristen die Möglichkeit, die für sich beste Route zu wählen. |
|--------------------|---|

### Maßnahmenbeschreibung

Auf den ausgewiesenen (Wander-)Parkplätzen sind Informationstafeln zu installieren, welche die empfohlenen Fußrouten zu den Wanderwegen abbilden. Darüber hinaus sollten sie die Information über die Bodenbeschaffenheit und eventuelle Barrieren enthalten. An Knotenpunkten entlang der Fußrouten sind Wegweiser aufzustellen. Die Nebenanlagen im betroffenen Abschnitt entlang der Kahrstraße sind zu ertüchtigen.

### Abhängigkeiten

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Konflikte</b>       | - |
| <b>Voraussetzungen</b> | - |

### Umsetzung

|                              |                         |                         |             |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | gering                  | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 5.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | weniger als 5 Jahre     | <b>Priorität</b>        | mittel      |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |             |

### Fördermöglichkeiten

Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm – Infrastrukturrichtlinie (MWIKE)



- Übersichtstafeln auf den ausgewiesenen (Wander-)Parkplätzen informieren über die vorhandenen Wanderwege sowie über den Fußweg dorthin. Darüber hinaus sollten sie Informationen über Bodenbeschaffenheiten und eventuelle Barrieren enthalten, sodass die Wandernden die für sich beste Route wählen können.
- Die Übersichtstafeln können Informationen zu Unterkünften, Einzelhandel oder Gastronomien in der Nähe der Wanderrouten enthalten.
- Pfeilwegweiser unmittelbar am Parkplatz mit folgenden Inhalten:
  - Zielangabe
  - Entfernungsangabe
  - Richtungsangabe
  - Wanderer-Symbol
- Zwischenwegweiser an den nachfolgenden Knotenpunkten bis zum Hariksee mit den Inhalten:
  - Richtungsangabe
  - Wanderer-Symbol

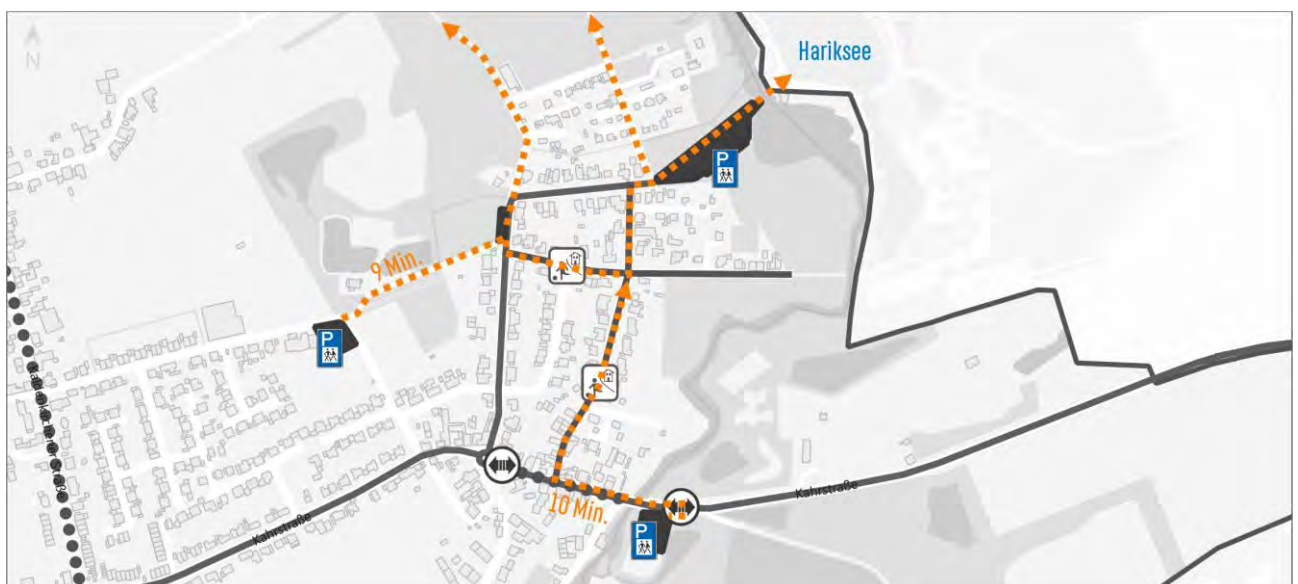






Foto: IGS mbH

## GEMEINDE NIEDERKRÜCHTEN

# BUSLINIE 72 | ERGÄNZUNG DER TAKTUNG DURCH DIREKTBUSSE

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | S4.02   |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Attraktivierung von „Expresslinien“ im ÖPNV                     |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamtes Gemeindegebiet Niederkrüchten und umliegende Gemeinden |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stündlicher Takt der Linie 72 an Wochentagen</li> <li>▪ unattraktive Verbindung von Niederkrüchten zum Schulzentrum in Brüggem Bracht</li> <li>▪ lange Fahrzeiten und die Notwendigkeit des Umstiegs führen zu Eltern-Taxen</li> </ul>   |
| <b>Zielsetzung</b>  | Die Ergänzung der Buslinie 72 durch Direktbusse attraktiviert die Verbindung zwischen Brüggem Bracht, Niederkrüchten und Schwalmtal, wovon vor allem SchülerInnen aber auch Berufstätige profitieren. Es soll eine Reduktion von Eltern-Taxen aufgrund unattraktiver Busverbindungen und übermäßigem Zeitaufwand erreicht werden. |

### Maßnahmenbeschreibung

Die Buslinie 72 wird durch Direktbusverbindungen ergänzt, die auf die Schul- und Arbeitszeiten angepasst sind. Die Direktbusse bedienen dabei nur die zentralen Haltestellen in einer Ortschaft, sodass die Fahrzeit deutlich reduziert wird. An den zentralen Haltestellen ist dabei ein attraktiver Umstieg sowie ggf. die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern sicherzustellen.

### Abhängigkeiten

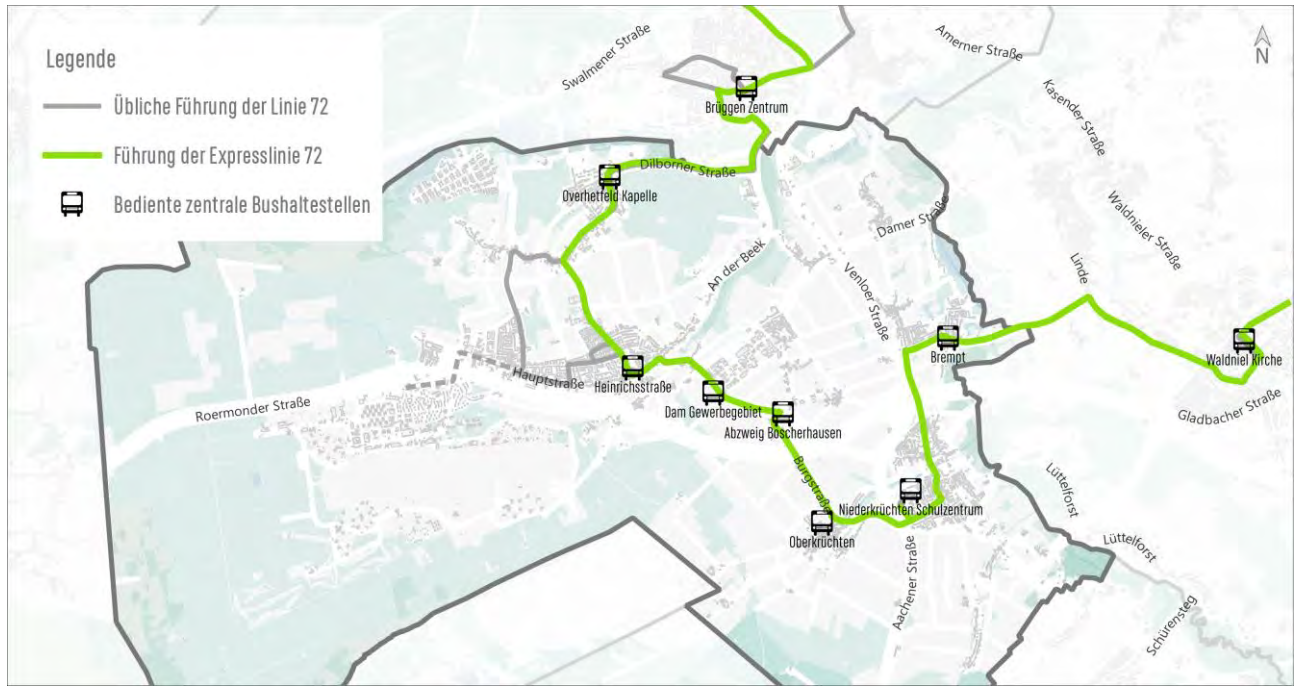
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Interessen mehrerer Beteiligter sind zu berücksichtigen  |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem ÖPNV-Betrieb, umliegenden betroffenen Gemeinden sowie interessierten Nutzergruppen |

### Umsetzung

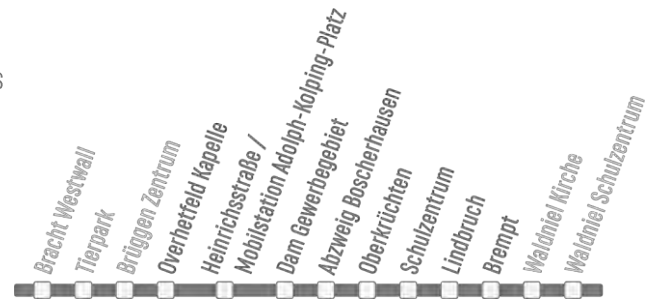
|                              |                |                         |              |
|------------------------------|----------------|-------------------------|--------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | -              | <b>Umsetzungskosten</b> | bis 50.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | 5 bis 10 Jahre | <b>Priorität</b>        | mittel       |
| <b>Zuständigkeit</b>         | ÖPNV-Betrieb   |                         |              |

### Fördermöglichkeiten

Landeswettbewerb „ways2work“ (MUNV NRW), Förderung von Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG (MUNV NRW)



- Expresslinien zeichnen sich nicht durch einen schnelleren Ablauf des Ein-/Ausstiegs oder des Fahrvorgangs aus, sondern durch das Bedienen von Haltestellen mit größeren Abständen. Zwischen den Haltestationen werden zudem häufig Schnellstraßen oder sogar Autobahnen genutzt.
- In der Gemeinde Niederkrüchten wird die Einführung von Direktbussen als Ergänzung zum bestehenden Linienplan empfohlen. Diese Direktbusse bedienen nur eine zentrale Haltestelle in den Ortschaften der Gemeinde und verbinden die Ortsteile auf diese Weise untereinander sowie mit den benachbarten Gemeinden.
- Die Buslinie 72 sorgt für die Erschließung verschiedener Schulzentren in Niederkrüchten, Brüggen und Schwalmthal, sodass eine Verdichtung des Taktes durch beschleunigte Direktverbindungen insbesondere zu Schulzeiten zwischen 06:00 und 09:00 Uhr sowie 14:00 und 17:00 Uhr empfohlen wird. Das unten dargestellte Bild gibt ein mögliches Beispiel einer Verdichtung des Taktes wieder.



**Abfahrt Lindbruch → Brüggen Bracht Westwall**

**Vormittags zu Schul-, KiTa- und Arbeitszeiten**

|                  |                  |                                 |
|------------------|------------------|---------------------------------|
| 05:33 Uhr        | 06:28 Uhr        | Fahrzeit: ca. 55 Minuten        |
| <b>06:17 Uhr</b> | <b>06:50 Uhr</b> | <b>Fahrzeit: ca. 33 Minuten</b> |
| 06:33 Uhr        | 07:28 Uhr        | Fahrzeit: ca. 55 Minuten        |
| <b>07:17 Uhr</b> | <b>07:50 Uhr</b> | <b>Fahrzeit: ca. 33 Minuten</b> |
| 07:33 Uhr        | 08:28 Uhr        | Fahrzeit: ca. 55 Minuten        |
| <b>08:17 Uhr</b> | <b>08:50 Uhr</b> | <b>Fahrzeit: ca. 33 Minuten</b> |
| 08:33 Uhr        | 09:28 Uhr        | Fahrzeit: ca. 55 Minuten        |

\*aktuelle Fahrten der Linie 72

\*zusätzliche Fahrten durch die Expresslinie 72





Foto: IGS mbH

## GEMEINDE NIEDERKRÜCHTEN

# EINRICHTUNG VON MIKRODEPOTS UND PAKETSTATIONEN

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | P5.01, P5.04-P5.08, P5.10, P5.14-P5.18            |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | Entlastung der Ortschaften von Wirtschaftsverkehr |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamtes Gemeindegebiet Niederkrüchten            |

### Hintergrund

#### Ausgangslage

- die Hauptverkehrsstraßen in den Ortschaften sind durch Lkw-Verkehr belastet
- innerhalb von Wohngebieten wird in der Regel durch Transporter zugestellt

#### Zielsetzung

Durch die Bündelung der Wirtschaftsverkehre wird eine Entlastung der Ortschaften und vor allem der verkehrssensiblen Wohngebiete erreicht. Umschlagpunkte (Mikrodepots) ermöglichen zudem eine Auslieferung in der Gemeinde mit umweltfreundlichen Kleinfahrzeugen, was die Lärm- und Emissionsbelastung in der Gemeinde verringert.

### Maßnahmenbeschreibung

An drei Standorten außerhalb von Ortschaften werden Mikrodepots für den Umschlag errichtet. Diese Standorte liegen unmittelbar an Lkw-Vorrangrouten, sodass die Ortschaften nicht belastet werden. Innerhalb der Ortschaften an Standorten mit hohem Umschlag (z.B. Nahversorger) werden Paketstationen eingerichtet, um die Anzahl an Zustellerfahrzeugen in den Wohnstraßen zu reduzieren.

### Abhängigkeiten

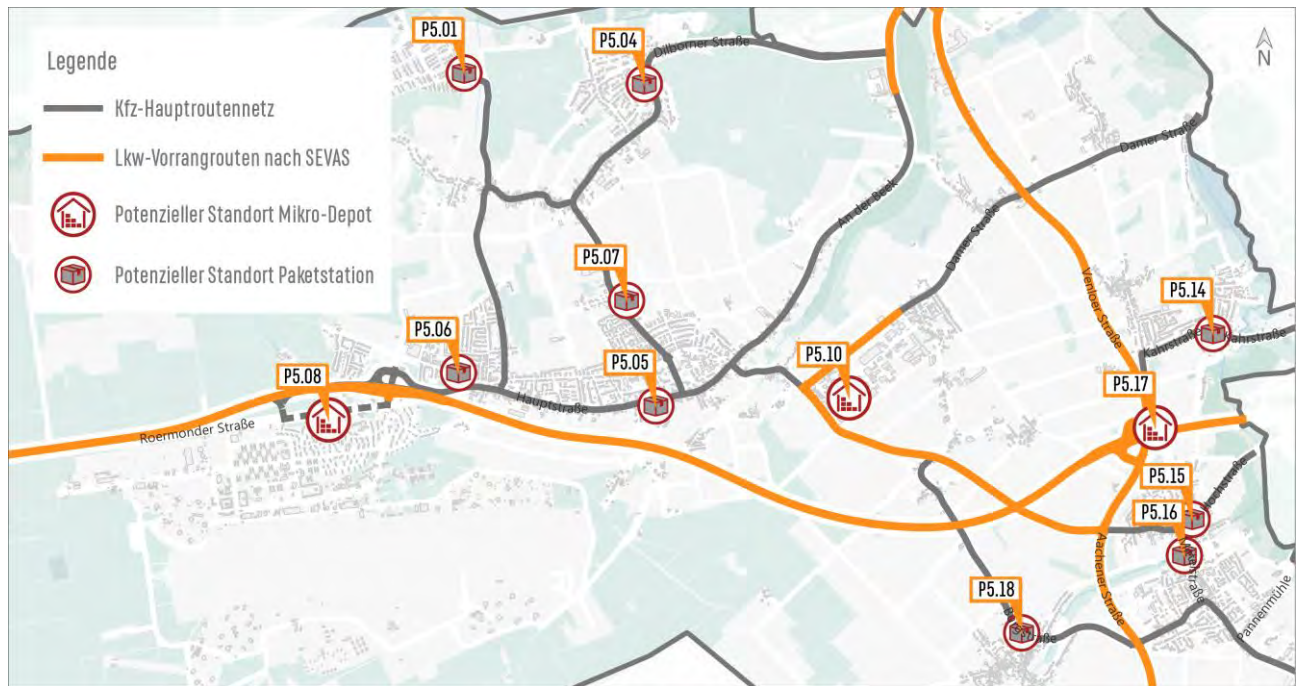
|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Konflikte</b>       | Flächenverfügbarkeit  |
| <b>Voraussetzungen</b> | enge Zusammenarbeit mit KEP-Dienstleistern, Regelung der Auslieferung / Modelle |

### Umsetzung

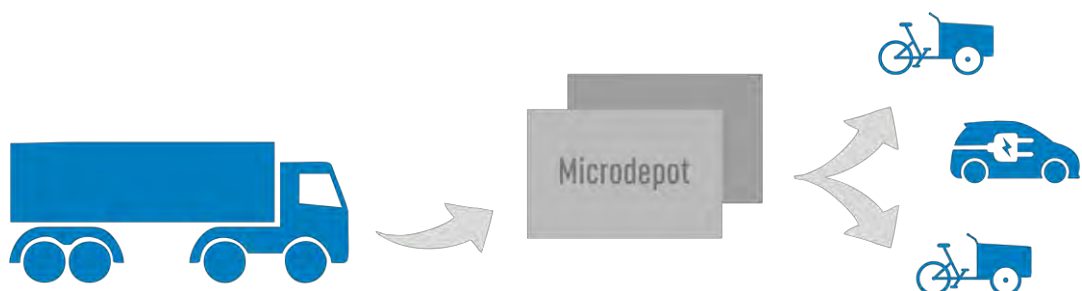
|                              |                         |                         |                              |
|------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | mittel                  | <b>Umsetzungskosten</b> | ausbau- und standortabhängig |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | 5 bis 10 Jahre          | <b>Priorität</b>        | mittel                       |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Gemeinde Niederkrüchten |                         |                              |

### Fördermöglichkeiten

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)



- Innerhalb der Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten, wird ein großer Teil des Wirtschaftsverkehrs durch KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) hervorgerufen.
- Aufgrund der geringen Distanzen und der Topografie lassen sich die Wege zwischen den Ortschaften der Gemeinde sehr gut mit dem Fahrrad oder alternativen umweltfreundlichen Kleinfahrzeugen zurücklegen.
- Multi-User-Mikrodepots fungieren als Sammelstelle für verschiedene Zusteller, sodass die großen Lieferfahrzeuge nur eine direkte Anfahrt haben. Die Auslieferung der Pakete von den Mikrodepots aus wird mittels umweltfreundlichen Kleinfahrzeugen wie Cargo-Bikes oder Mikro-E-Autos durchgeführt. Die Zustellung kann dabei entweder eigenverantwortlich mit unternehmensindividuellen Fahrzeugen oder kombiniert als organisierte Dienstleistung der Gemeinde erfolgen.
- Die Mikrodepots können fest in bestehende Bebauung integriert werden oder als mobile Variante aus wiederverwendbaren Standardüberseecontainern bestehen. Energie für Beleuchtung und Internet wird in letzterem Fall aus Solaranlagen mit Batteriespeichern gewonnen.
- Die Gemeinde Niederkrüchten nimmt bei der Planung von Mikrodepots lediglich eine organisatorische Rolle ein. Sie kann Flächen für Mikrodepots zur Verfügung stellen, Verhandlungen mit Zustellern führen und ihnen eine Lösung zur Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission anbieten.
- Kurzfristiger kann die Belastung durch Lieferverkehr mittels Paketstationen reduziert werden, die an Standorten des allgemeinen täglichen Bedarfs installiert werden. Hierzu eignen sich vor allem Nahversorgungseinrichtungen und Arbeitsplatzschwerpunkte. Pakete können auf diese Weise auf dem Rückweg von der Arbeit oder dem Wocheneinkauf direkt mitgenommen werden.







Luftbild: tim-online.de

## NIEDERKRÜCHTEN KNOTENPUNKT AN FELDERHAUSEN | UMGESTALTUNG

### Zuordnung

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | P1.30  |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | <i>keine</i>   |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Knotenpunktbereich Mittelstraße / Friedensstraße / Erkelenzer Straße / An Felderhausen |

### Hintergrund

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landesstraße, Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr, Tempo 50, keine separate Radverkehrsanlage</li> <li>▪ Linienbusverkehr (Linien 72 und 73 sowie SB 8, 83 und 88)</li> <li>▪ der LSA-geregelte Knotenpunkt ist im Bestand sehr unübersichtlich</li> <li>▪ in der Hauptrichtung sind im Falle einer LSA-Freigabezeit hohe Kfz-Geschwindigkeiten möglich</li> </ul> |
|---------------------|---|

### Zielsetzung

Es wird eine Verbesserung der allgemeinen Übersichtlichkeit des Knotenpunkts und damit eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht. Außerdem wird die Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr verbessert und es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung entlang des Straßenzugs An Felderhausen / Erkelenzer Straße erreicht.

### Maßnahmenbeschreibung

Der Knotenpunkt Mittelstraße / Friedensstraße / Erkelenzer Straße / An Felderhausen wird zu einem dreiarmligen kleinen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 26 m umgebaut. Die Friedensstraße wird als überfahrbarer Gehweg auf die Erkelenzer Straße geführt. In jeder Zufahrt wird eine Mittelsinsel und ein Fußgängerüberweg angeordnet.

### Abhängigkeiten

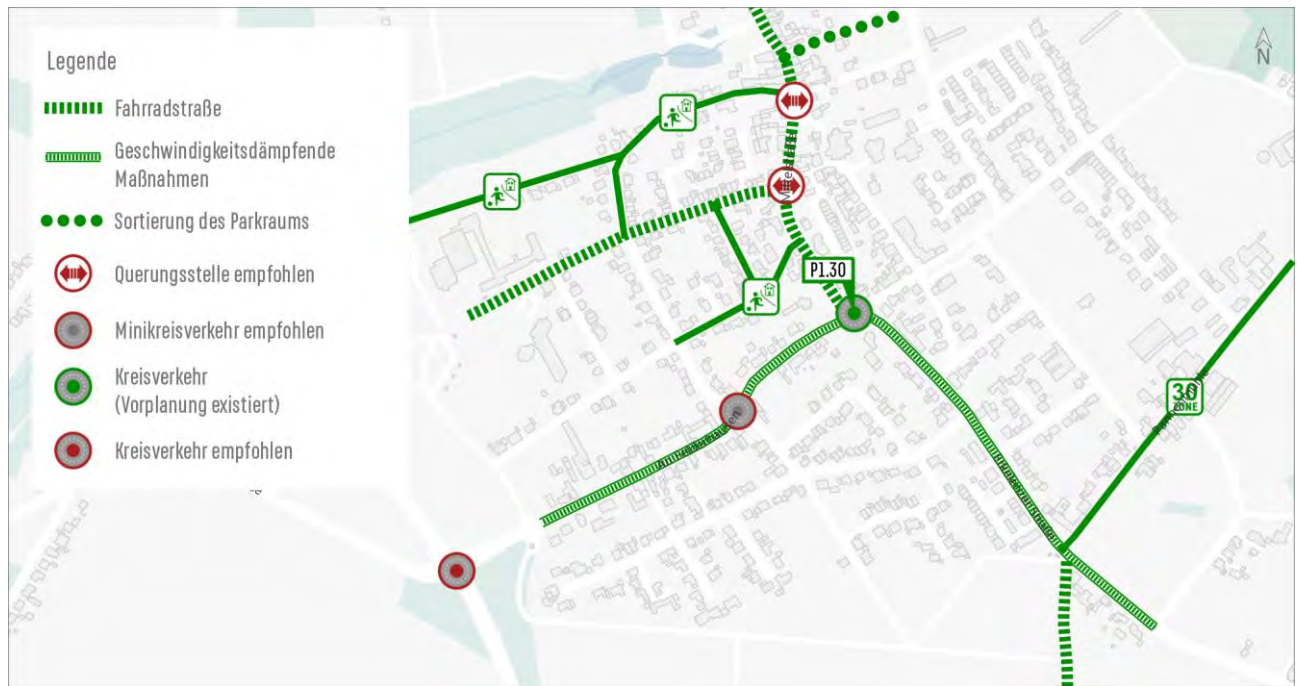
|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Landesstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr                       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                           |                         |                    |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | hoch                      | <b>Umsetzungskosten</b> | mehr als 100.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | 5 bis 10 Jahre            | <b>Priorität</b>        | mittel             |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Landesbetrieb Straßen.NRW |                         |                    |

### Fördermöglichkeiten

Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (MUNV NRW), Sonderprogramm Stadt und Land (BMDV)



### Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006

- Unter Beachtung der entwurfstechnischen Regelwerke sind Kreisverkehre sichere Straßenverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmenden. Bei einstreifiger Verkehrsführung ist die Sicherheit für den Fuß- und Kfz-Verkehr besonders hoch.
- Die folgenden Zusammenhänge sind maßgebend für die hohe Verkehrssicherheit und die geringe Anzahl an Unfällen mit Personenschaden:
  - 📄 Ein Kreisverkehr hat weniger Konfliktpunkte, insbesondere entfallen Mehrfachkonflikte.
  - 📄 Ein Kreisverkehr ist wegen der Kreisinsel in der Regel sehr gut als Knotenpunkt erkennbar.
  - 📄 Die Vorrangregelung ist für alle Verkehrsteilnehmenden klar begreifbar und die Sichtbeziehungen sind günstig.
  - 📄 Das geringere Geschwindigkeitsniveau sowie die geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduzieren die Unfallschwere.
  - 📄 Zufußgehende und Radfahrende profitieren von den geringen Kfz-Geschwindigkeiten und den kurzen Querungswegen.







Foto: IGS mbH

## ELMPT VERKEHRSENTWICKLUNG | KNOTENPUNKTUMBAU IN (MINI-)KREISVERKEHRE

### Zuordnung

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Maßnahmen-Nr.</b>      | P1.03 und P1.04   |
| <b>Maßnahmenkategorie</b> | <i>keine</i>  |
| <b>Abschnitt / Lage</b>   | Gesamter Ortsteil Elmpt, insbesondere die Straßenzüge Hauptstraße, Overhetfelder Straße / Heinrichsstraße, Schulstraße und Goethestraße |

### Hintergrund

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Ausgangslage</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ im Ortsteil Elmpt sind bauliche Entwicklungen geplant, die zukünftig zusätzliche Verkehre erzeugen</li> <li>▪ auf der Hauptstraße (Landesstraße, Tempo 50) sind hohe Kfz-Geschwindigkeiten möglich</li> <li>▪ Linienbusverkehr (Linien 72 und 73 sowie SB 83 und 88)</li> <li>▪ der Knotenpunkt Hauptstraße / Heinrichsstraße weist bereits im Bestand keine ausreichende Verkehrsqualität auf</li> </ul> |
| <b>Zielsetzung</b>  | Die Verkehrsanlagen in Elmpt sollen derart umgestaltet werden, dass sie die Verkehre langfristig mit ausreichender Qualität abwickeln können. Zudem wird eine Geschwindigkeitsreduzierung entlang der Hauptstraße erreicht und die Führung von Fuß- und Radverkehr verbessert.   |

### Maßnahmenbeschreibung

Umbau des Knotenpunkts Hauptstraße / Heinrichsstraße in einen Mini-Kreisverkehr (Außendurchmesser 18 m) und Umbau des Knotenpunkts Hauptstraße / Mönchengladbacher Straße in einen kleinen Kreisverkehr (Außendurchmesser 26 m).

### Abhängigkeiten

|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Konflikte</b>       | Landesstraße / Zuständigkeit, Linienbusverkehr                       |
| <b>Voraussetzungen</b> | Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie dem ÖPNV-Betrieb |

### Umsetzung

|                              |                           |                         |                    |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------|
| <b>Baulicher Aufwand</b>     | hoch                      | <b>Umsetzungskosten</b> | mehr als 100.000 € |
| <b>Realisierungszeitraum</b> | 10 bis 15 Jahre           | <b>Priorität</b>        | hoch               |
| <b>Zuständigkeit</b>         | Landesbetrieb Straßen.NRW |                         |                    |

### Fördermöglichkeiten

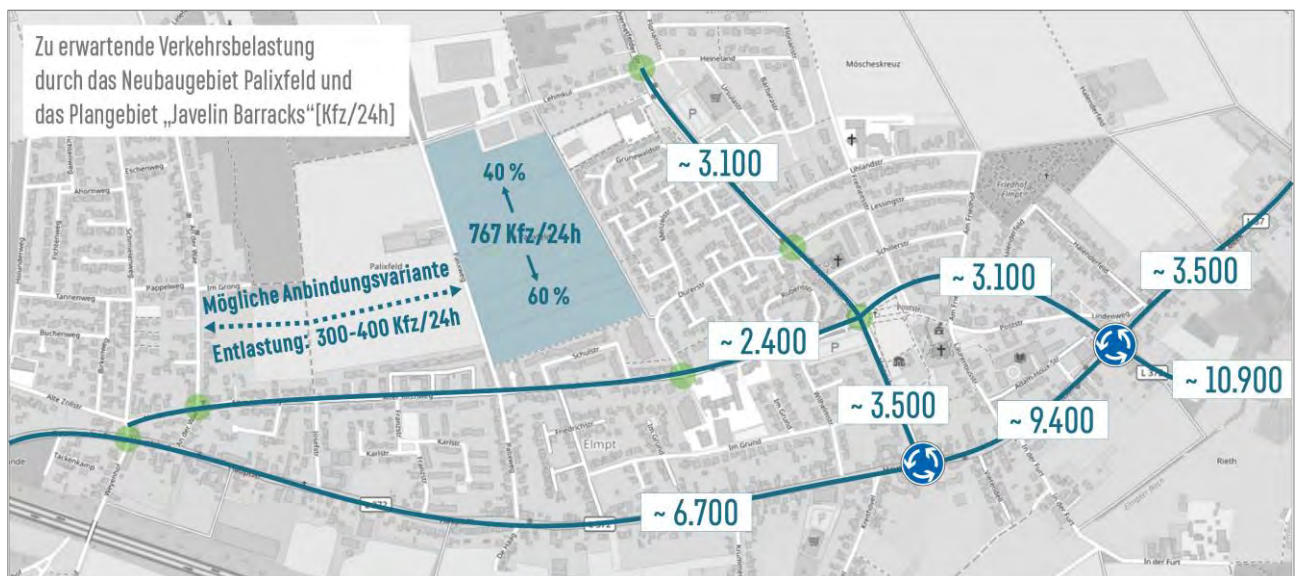
Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (MUNV NRW), Sonderprogramm Stadt und Land (BMDV)



- Der Umbau der Knotenpunkte Hauptstraße / Heinrichsstraße und Hauptstraße / Mönchengladbacher Straße in (Mini-)Kreisverkehre weist langfristig den größten Nutzen für die Verkehrsabwicklung im Ortsteil Elmpt auf.



- Die Knotenpunkte erreichen unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklungen aufgrund der Plangebiete eine sehr gute Verkehrsqualität und bieten ausreichend Kapazitätsreserven für weitere Entwicklungen im Ortsteil.
- Die Baukosten sind vergleichsweise hoch und es ist Grunderwerb notwendig, dafür entfallen Unterhaltungskosten.
- Für den Fuß- und Radverkehr stellen die Kreisverkehre eine sichere und attraktive Führungsform dar.
- Darüber hinaus bilden die Kreisverkehre einen wirksamen Teil der geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen entlang der Hauptstraße.





**IGS** | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6  
41460 Neuss

**T** (0 21 31) 79 18 92 - 0  
**F** (0 21 31) 79 18 92 - 30  
**E** [info@igs-ing.de](mailto:info@igs-ing.de)

Heinrich-Grüber-Straße 19  
12621 Berlin

(030) 439 7281 - 8  
(030) 439 7281 - 6  
[www.igs-ing.de](http://www.igs-ing.de)