

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Kaarst ist eine mittlere kreisangehörige Stadt mit rund 42.700 Einwohnern und gliedert sich in die Stadtteile Kaarst, Büttgen, Holzbüttgen, Vorst und Driesch. Die Stadt ist durch ihre zentrale Lage zwischen den Oberzentren Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach und Köln geprägt. Sowohl die Schienenverbindungen mit der S 8 und der RegioBahn S 28 als auch die Autobahnanlüsse an das Kaarster Kreuz mit der A 52 und der A 57 bieten hervorragende Verkehrsanbindungen.

Als Wohnstandort ist die Stadt Kaarst durch seine noch überschaubare Größe mit guter Versorgungsqualität innerhalb attraktiver landschaftlicher Lage aber nahe der Ballungszentren hochattraktiv. Der Wirtschaftsstandort Kaarst hat in den letzten Jahren stark gewonnen und wird in den kommenden Jahren durch die hervorragend verkehrlich angebundene Flächenpotenziale wachsen.

Die zukünftige Stadtentwicklung hat verstärkt auf die Herausforderungen des voranschreitenden Klimawandels und der demographischen Entwicklung einzugehen. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Stadtgebiet, die Herausforderungen einer älter werdenden Bevölkerung bei gleichzeitig ansteigender Kfz-Verkehrserzeugung durch die allgemeine Verkehrsentwicklung und den ansteigenden gewerblichen Verkehr im Stadtgebiet, verlangen ganzheitliche Konzepte der Stadtentwicklungsplanung. Ein Teil davon ist die Mobilitätsplanung. Dabei darf nicht vergessen werden, dass Verkehr nur eine dienende Funktion hat, um den anderen Daseinsgrundfunktionen (wohnen, arbeiten, sich bilden, sich versorgen und erholen...) zu dienen.

Die letzte integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Kaarst wurde im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung 1994 vorgenommen. Seitdem sind nur sektorale und räumlich begrenzte Verkehrskonzepte erarbeitet worden, wobei der Schwerpunkt auf der leistungsfähigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs lag.

Die Mobilität drückt sich in Verkehrsbewegungen und unterschiedlichen Verkehrsmitteln aus. Fußgänger, Fahrradfahrer, Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel (Bahn und Bus) sowie Pkw, Liefer- und Lkw-Verkehr haben unterschiedliche Bedürfnisse und wirken unterschiedlich belastend auf Bewohner und Besucher der Stadt Kaarst. Verkehrs-, Stadt- und Raumentwicklung sind eng miteinander verbunden. In den bestehenden städtebaulichen Strukturen sind die Ansprüche an die Mobilität und die Raumdurchlässigkeit in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Von den Arbeitnehmern wird zunehmend eine Flexibilität bei der Wahl ihres Arbeitsplatzes erwartet, was zu zunehmenden Pendlerbewegungen führt. Die Freizeitgestaltung, zu der mittlerweile auch das Einkaufen gehört, wird (trotz oder auch wegen des Internets) immer verkehrsaufwändiger. In den Städten nehmen die Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Kfz-Verkehrsbelastungen, motorisiertem Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu.

Andererseits hat die Corona-Pandemie im Jahre 2020 gezeigt, dass Mobilität in vielen Lebenssituationen durchaus vermieden werden kann. Wege und Fahrten vom / zum Arbeitsplatz werden durch verstärktes Homeoffice ersetzt. Ein verstärkter digitaler Austausch führte zu weniger Dienst- und Geschäftsfahrten. Ein Wandel im Mobilitätsverhalten wurde in den Pandemie Jahren 2020 bis 2022 spürbar, der auf den Straßen zu weniger Autoverkehr aber auch zu geringeren Nutzerzahlen im öffentlichen Verkehrsmittel führte (siehe **Bild 1-1**).

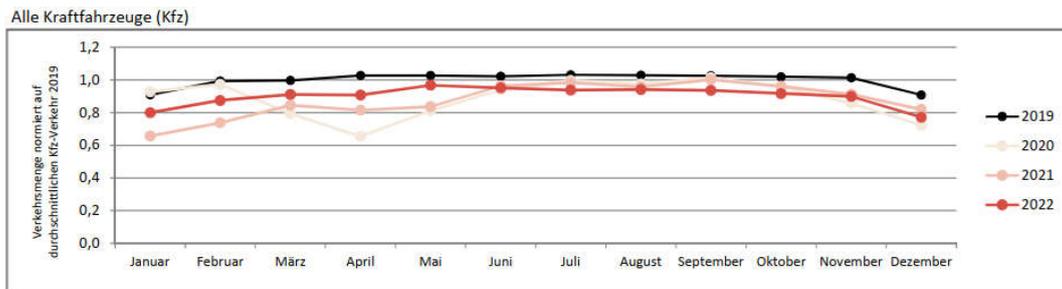


Bild 1-1: Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf Bundesstraßen (BAST, 17.02.2023)

Eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung betrachtet die Lage, die Art und das Maß von Nutzungen gemeinsam mit der Erreichbarkeit und der verkehrlichen Erschließung. Nur so lassen sich die Erreichbarkeiten auch ohne den Pkw gewährleisten. Es gilt, die Nahmobilität des Zufußgehens, des Radfahrens und des öffentlichen Verkehrs zu stärken, die Umwelt zu entlasten, Flächen zu sparen und "Leben" sowie Aufenthalt in den Straßen zu ermöglichen. Verkehr hat weiterhin eine dienende Funktion. Gleichzeitig geht es deshalb auch darum, Mobilität mit dem individuellen Pkw und den Transport von Waren und Gütern zu ermöglichen, allerdings in einer raum- und stadtverträglichen Form. Die verkehrsbedingten Auswirkungen, die zu Immissionen in Form von Abgasen und Lärm führen, sind zu reduzieren.

Das integrierte, multimodale Mobilitätskonzept Kaarst hat die Zielsetzung, die klimaschädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Das Mobilitätskonzept befasst sich mit allen Verkehrsmitteln, dem Fuß- und Radverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Car-Sharing und dem individuellen Autoverkehr. Die Stadt Kaarst hat das Ziel, besonders den Fuß- und Radverkehr in den Fokus zu setzen. Dabei ist nicht nur die Bewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad, sondern auch die Bewegung in einem stadtgestalterisch attraktiven Umfeld von Bedeutung.

1.2 Vorgehensweise

Die Untersuchungen zur Erarbeitung des integrierten, multimodalen Mobilitätskonzeptes Kaarst erfolgt in den klassischen Stufen Zustandsanalyse und –bewertung, Leitfaden und Ziele, Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung. (siehe **Bild 1-2**).

- **Bestandsaufnahme und Zustandsanalyse:** Die Stadt- und Siedlungsstruktur und die vorhandenen Netze aller Verkehrsarten (Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr) werden aufgenommen und dargestellt. Durch Analyse vorliegender Strukturdaten und anhand des Verkehrsentwicklungsplans (VEP 1994) wird die Verkehrsnachfrage in Kaarst zahlenmäßig dargestellt. Das Verkehrssimulationsmodell, das für den VEP 1994 erstellt worden ist, wird anhand der erhobenen Daten geeicht. Die heutigen Verkehrsmengen im Straßennetz werden graphisch dargestellt. Die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel und Konflikte werden in einem Mängel- und Konfliktkataster aufgeführt.
- **Leitfaden und Szenarien** sind die Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Kaarst. Das Leitbild umfasst die künftigen Planungsziele für alle Verkehrsarten und steht in engem Zusammenhang mit den Zielen der Stadtentwicklung. Das Leitbild soll den zukünftigen verkehrspolitischen Handlungsrahmen der Stadt Kaarst definieren und daher konsensfähig in Zusammenarbeit mit Rat, Verwaltung, Träger öffentlicher Belange sowie Bürgern entwickelt, diskutiert und abgestimmt werden.

Szenarien zeigen auf, in welchem Umfang die formulierten Zielvorstellungen erreicht und welche Unterschiede zwischen möglichen Konzeptalternativen und Realisierungsschritten bestehen. Es werden die Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen (beispielweise den Modal-Split), die Umweltbelastungen und die Stadtentwicklung abgeschätzt.

- **Konzepte und Maßnahmen** werden für die einzelnen Verkehrsarten auf der Grundlage der festgestellten Mängel und des Leitfadens entwickelt. Alle bestehenden verkehrlichen und städtebaulichen Planungen werden gegebenenfalls modifiziert und in das Mobilitätskonzept einbezogen.
- Die **Einbeziehung der Öffentlichkeit** ist ein wichtiges Instrument für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes. Das Mobilitätskonzept soll neben der Beseitigung der erkannten Mängel, auch Möglichkeiten und Handlungskonzepte aufzeigen, mit denen die verkehrspolitischen Zielvorstellungen der Stadt Kaarst umgesetzt werden können. Es ist daher notwendig, diese Ziele und Lösungsansätze in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, den zuständigen politischen Gremien, den Trägern öffentlicher Belange und nicht zuletzt der Bevölkerung zu entwickeln und zu gestalten. Diese Kooperation wird durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis gewährleistet, dem Vertreter der relevanten Ämter der Stadtverwaltung, Mitglieder der im Rat vertretenen Parteien, die Polizei, der Verkehrsbetriebe (SWN, Rheinlandbus, RegioBahn, DB), des ADFC und bürgerschaftliche Gruppen angehören.

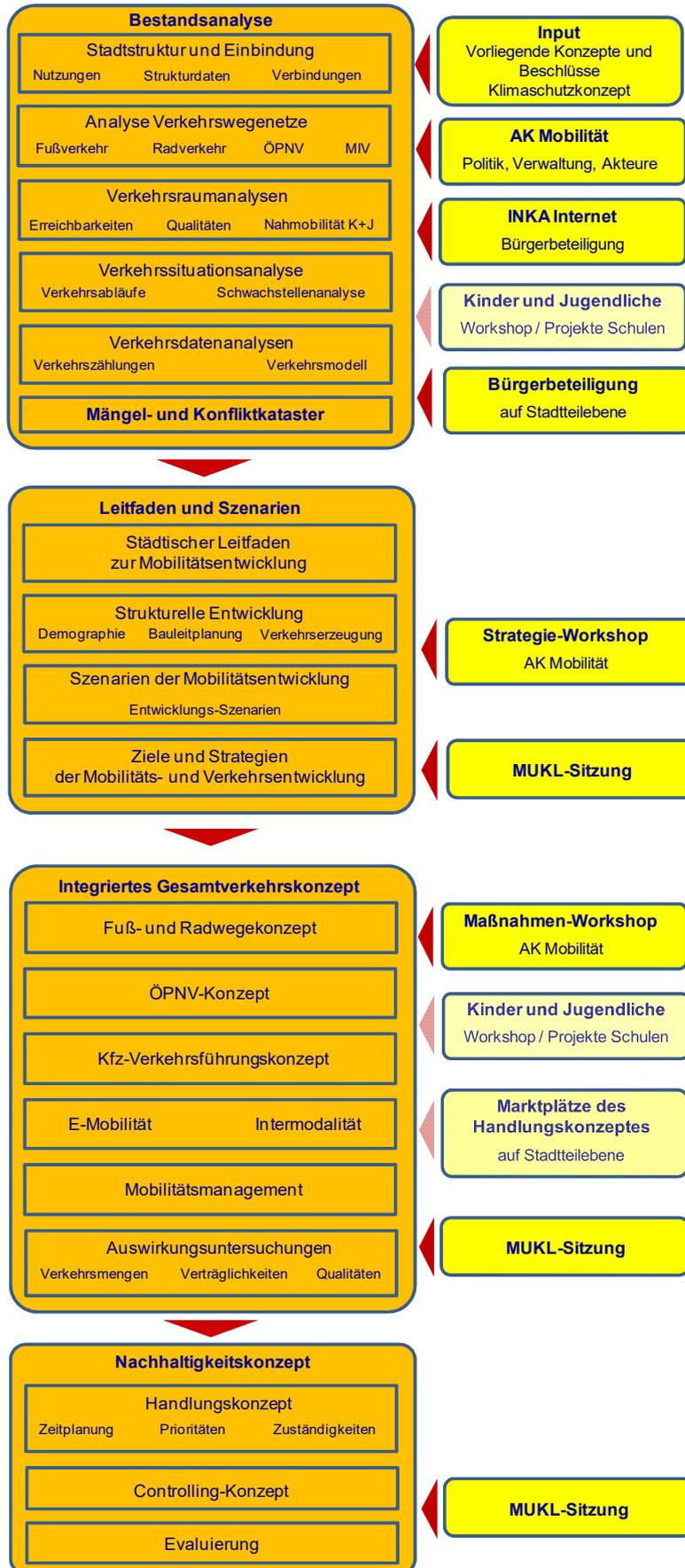


Bild 1-2: Vorgehensweise Mobilitätskonzept Kaarst

1.3 Beteiligungskonzept

Das Mobilitätskonzept der Stadt Kaarst wird in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Kaarst erarbeitet. In einer Sitzung vom 27.11.2019 wurde der Planungs- und Verkehrsausschuss über die Vorgehensweise bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes informiert und die Bildung eines Arbeitskreises beschlossen.

In einem projektbegleitenden Arbeitskreis zum Mobilitätskonzept fanden sich Vertreter der im Stadtrat vertretenen Parteien und der relevanten Ämter der Stadtverwaltung, die Vertreter und Interessenverbände für die Mobilität im Stadtgebiet sowie Vereine und Vertreter der Bürgerschaft zusammen (siehe **Bild 1-3**).

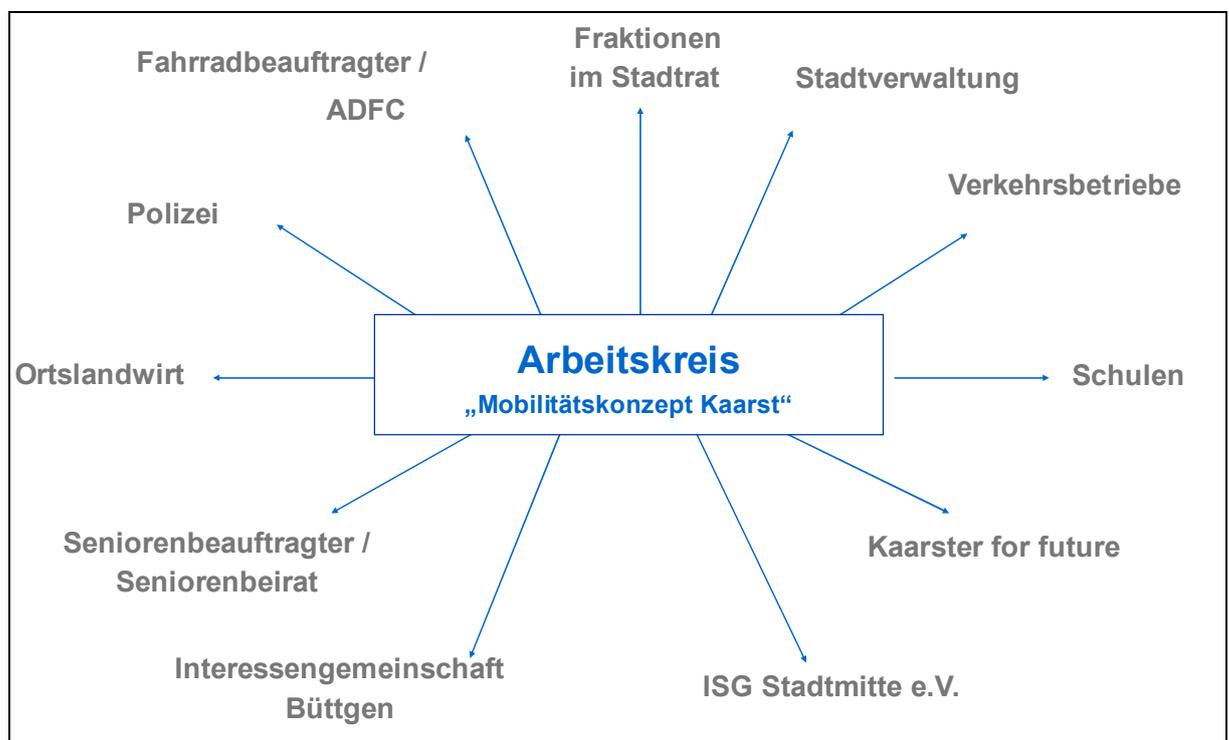


Bild 1-3: Zusammensetzung des AK Mobilität

Der Arbeitskreis trat insgesamt siebenmal zusammen:

- Am 04.03.2020 wurde dem Arbeitskreis von den Gutachtern ein einführender Vortrag über die Stadt- und Verkehrsentwicklung Kaarst der letzten 25 Jahre gehalten. Die Vorgehensweise des Mobilitätskonzeptes wurde dem Arbeitskreis vorgestellt. Zusätzliche Themen wurden aus Sicht der Teilnehmer/-innen in das Verfahren eingearbeitet.
- Am 12.08.2020 fand die zweite Sitzung des Arbeitskreises statt. Der Arbeitskreis wurde von den Gutachtern über die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und der Bürgerbeteiligung informiert.
- Am 27.05.2021 fand der dritte Arbeitskreis statt. Der Arbeitskreis wurde von den Gutachtern über die Erarbeitung der Zielsetzung bis hin zu den Hand-

lungsfeldern für das Mobilitätskonzept informiert. Die Arbeitskreisteilnehmer haben die aufgestellten Ziele für die Gestaltung der Mobilität in Kaarst priorisiert.

- Am 07.10.2021 fand die vierte Sitzung des Arbeitskreises statt. Das Radverkehrskonzept wurde von den Gutachtern vorgestellt. Zusätzliche Anregungen aus Sicht der Teilnehmer wurden in das Radverkehrskonzept eingearbeitet.
- Am 15.02.2022 wurde die Maßnahmenliste zum Fahrradverkehr nochmals diskutiert und in Hinblick auf die Prioritäten geschärft.
- Am 10.08.2022 fand die sechste Sitzung des Arbeitskreises statt. Das Fußgängerverkehrskonzept, das ÖPNV-Konzept sowie das Kfz-Verkehrskonzept wurden von dem Gutachter vorgestellt. Zusätzliche Anregungen aus Sicht der Teilnehmer wurden in die Konzept eingearbeitet.
- In der abschließenden Arbeitskreissitzung am 11.01.2023 wurden die eingegangenen Stellungnahmen zu den einzelnen Handlungskonzepten diskutiert und die Prioritäten geschärft.

Weiterhin wurden während der Zustandsanalyse ein Expertengespräch mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt Kaarst und dem ADFC über die Mobilität in Kaarst, Mängel bei den Radwegenetz sowie über vergangene und aktuelle Untersuchungen und Planungen geführt.

Sowohl die Analysephase als auch die Konzeptphase wurde von einer intensiven Beteiligung der Bürgerschaft begleitet:

- Bei der Onlinebeteiligung INKA (Interaktive Kartenanwendung) über die städtische Homepage konnte die Bürgerschaft sowohl positive als auch negative Gegebenheiten sowie konkrete Mängel benennen und mit Markern auf einer Karte verorten. Von Mai bis August 2020 wurden insgesamt 657 Eingaben gemacht.
- In den einzelnen Ortsteilen konnte sich die Bürgerschaft über die Vorgehensweisen des Mobilitätskonzept informieren und hatte die Möglichkeit Mängel- und Konflikte in der Stadt Kaarst zu melden.
- Im Albert-Einstein-Forum wurde am 22.02.2022 das Radverkehrskonzept der Bürgerschaft vorgestellt und intensiv diskutiert.
- Die Konzepte zum Fußgängerverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr wurden am gleichen Ort am 17.11.2022 in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt und diskutiert.

Begleitend zum Arbeitskreis Mobilitätskonzept fanden mehrfach auch Sitzungen der politischen Gremien statt, um über die Arbeitsfortschritte zu informieren und über die Maßnahmenlisten zu beschließen. Der zuständige Mobilitäts-, Umwelt-, Klimaschutz- und Landwirtschaftsausschuss (MUKL) tagte insgesamt fünfmal zu den (Teil-) Ergebnissen des integrierten multimodalen Mobilitätskonzeptes.