
Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Alexander Reichert

Moritz Müller

Bildnachweis

Titelseite: eigene Darstellung, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

1 Anlass und Grundlagen

Die Möglichkeit mobil zu sein, ist ein Grundbedürfnis und zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Fast jede Aktivität im täglichen Leben löst einen Bedarf nach Mobilität aus. Entsprechend betrifft Mobilitätsplanung und -politik alle Menschen in Viersen. Um ein gemeinsames Verständnis von Planung und Entwicklung zu haben, auf dessen Basis eine stringente, zielgerichtete Planung erfolgen kann, ist es unumgänglich, politisch verabschiedete und mit der Stadtgesellschaft abgestimmte Ziele zu entwickeln. Diese können einerseits als roter Faden für die Mobilitätsplanung dienen, andererseits auch eine Bewertung und Evaluierung von Maßnahmen erlauben.

Dabei fängt die Stadt Viersen nicht von vorne an: Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 besteht bereits eine Grundlage, die Strategien und Qualitätsziele zuvor formuliert hat, auf denen aufgebaut werden kann. Allerdings hat sich seit 2012 einiges getan. Das Zielsystem enthält beispielsweise noch keine neuen Mobilitätsformen (z.B. Sharing, On-Demand) oder seit 2012 gewachsene Herausforderungen (z.B. Mobilitätswende, Parkdruck). Übergeordnete Ziele wie bspw. Klimaschutzziele oder die Herstellung der Barrierefreiheit, die seitdem deutlich an Bedeutung gewonnen haben, wurden noch nicht in dem Maße berücksichtigt, wie es die heutige Gesetzgebung und gesellschaftliche Entwicklung erfordert und sind daher zu schärfen. Auch das neue Leitbild der Stadt Viersen (Stadt. Land. Viersen.) wird berücksichtigt und das Ziel die Gleichrangigkeit emissionsfreier und emittierender Verkehrsmittel im Straßenraum und die Entwicklung eines attraktiven Wegeangebots für alle mit verankert.

Nicht zuletzt ist das Zielsystem zudem an die Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) und deren Richtlinien¹ anzupassen, um die Messbarkeit und Verbindlichkeit der Ziele zu erhöhen.

Es zeigt sich also in der Summe der Bedarf eines neuen Zielkonzeptes, welches den heutigen Ansprüchen der Mobilitätsplanung gerecht wird.

Die Kreisstadt Viersen hat daher die Fortschreibung ihres VEP 2025 aus dem Jahre 2012 in Auftrag gegeben. Der bestehende VEP soll hinsichtlich seiner Ziele und Leitlinien überprüft und zu einer Gesamtstrategie Mobilität Viersen 2040 überarbeitet werden, sodass die Stadt Viersen auch weiterhin den komplexen Anforderungen an eine integrierte, bedarfsorientierte, stadt- und umweltverträgliche Verkehrsplanung gerecht werden kann.

¹ https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/10/8fb8d53612545374a0306cdaa669aaad/sump-guidelines-deutsch-2020_6091400b48526.pdf

1.1 Fünf Gründe für ein Zielkonzept

Orientierung

Projekte im Straßenentwurf, in der Verkehrsplanung und in der Mobilitätsplanung sind häufig räumlich begrenzt, sodass der strategische Kontext und die Wirkung dieser Projekte auf die Gesamtstadt verloren gehen können. Dabei bietet eine gemeinsame Zielvorstellung Planenden, Entscheider:innen und Bürger:innen Orientierung. Fragestellungen, z.B. der Flächenverteilung, werden nicht außerhalb des gesamtstädtischen Kontextes individuell getroffen, sondern folgen einer gemeinsamen und langfristigen Zielstellung.

Transparenz

Die Verkehrswende kann nur als partizipativer Prozess unter Einbeziehung aller Akteure und vor allem aller Viersener Bürgerinnen und Bürger gelingen. Für eine erfolgreiche Beteiligung ist neben der aktiven Ansprache auch ein transparentes und nachvollziehbares Verwaltungshandeln notwendig. Eine partizipativ erarbeitete Vision, die weiterverfolgt und Entscheidungen der Verkehrsplanung prägt, wirkt daher akzeptanzsteigernd.

Priorisierung

Begrenzte Ressourcen führen dazu, dass Projekte untereinander abgewogen und priorisiert werden müssen. Für eine effiziente Priorisierung von Maßnahmen sind abgestimmte Zielstellungen (siehe dazu Kapitel 2.2) notwendig. Somit kann die Abwägung anhand des jeweiligen Zielerreichungs- bzw. Kosten-Wirkungs-Grades erfolgen.

Evaluation

Eine langfristige Strategie bedingt, dass in regelmäßigen Abständen die Fortschritte evaluiert werden. So kann überprüft werden, ob die Maßnahmen ihre Wirkung entfalten oder an einzelnen Stellen nachgesteuert werden muss. Fehlentwicklungen können frühzeitig erkannt und behoben werden.

Effizienz

Wenn Zielvorstellungen klar benannt sind, müssen gleichartige Debatten nicht für jedes Projekt erneut geführt werden. Auch werden Maßnahmen, welche im Sinne der Zielvorstellung nicht zielführend sind, frühzeitig gestoppt, sodass alle Handlungen effizient einem Entwicklungspfad folgen können.

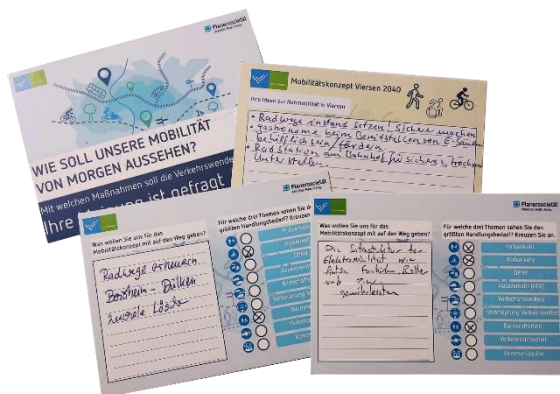
1.2 Beteiligen und gemeinsam entwickeln

Das Zielkonzept soll von der Stadtgesellschaft mitgetragen werden. Daher wurde bei der Erstellung des Zielkonzeptes auf eine Beteiligung relevanter Akteure und der Öffentlichkeit geachtet. Über einen Facharbeitskreis wurden Fachakteure, Verwaltungen, Aufgabenträger und Vertreter:innen von Interessengruppen eingebunden. Gemeinsam wurden in mehreren Sitzungen Ziele aufgestellt, verfeinert und weiterentwickelt. Aufgrund der COVID19-Pandemie fanden die Veranstaltungen

digital statt. Während bei vielen Zielen schnell Einigkeit bestand, gab es auch Themen, die kontrovers diskutiert wurden. So wurde besonders über den Umgang mit dem ruhenden und fließenden MIV-Verkehr diskutiert.

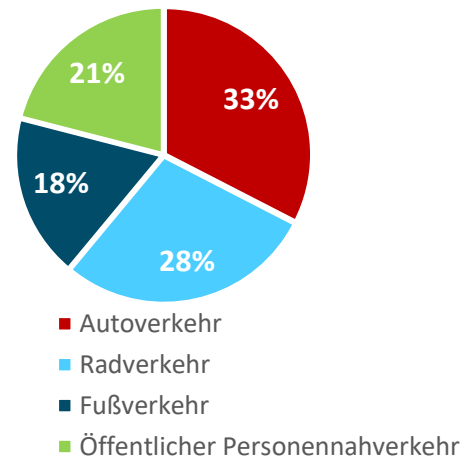
Auch die Bürger:innen wurden eingebunden. In einem Onlinedialog wurden Einstellungen zu Zielen und Verkehrsmitteln abgefragt. Dabei sahen die teilnehmenden Bürger:innen Handlungsbedarf vor allem im Radverkehr und im ÖPNV. Die Teilnehmenden signalisierten dabei auch eine Bereitschaft für eine Mobilitätswende in Viersen. Kaum einer der fast 350 Teilnehmenden sprach sich für einen Erhalt des Status Quos aus, hingegen forderten viele Bürger:innen einen Wandel (z.B. für mehr Tempo 30 und für eine höhere Priorisierung von Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren im Verhältnis zum ruhenden Verkehr). Der Wunsch nach einem Modal Shift hin zum Umweltverbund drückte sich hierbei auch bei der Frage auf, wie viele Wege zukünftig mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt werden sollten (Modal Split, siehe Abb. 1). So sollen in den Augen der Teilnehmenden 2040 statt 60 % (Haushaltserhebung Kreis Viersen 2016) nur noch 33 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. Die vollständige Dokumentation ist im Anhang „Auswertung Online-Dialog“ verfügbar.

Neben dem Online-Dialog, wurde zudem auch eine aufsuchende Beteiligung in den Stadtteilen durchgeführt, um die Bürger:innen direkt vor Ort zu erreichen und den lokalen Handlungsbedarf aus



den Stadtteilen unmittelbar abfragen zu können. Die Bürger:innen konnten dabei direkt mit den zuständigen Planer:innen der Stadt ins Gespräch kommen. Auf verschiedenen Plakaten und Postkarten konnten die Teilnehmenden sich zudem weiter informieren, Handlungsfelder bewerten und Ihre Ideen einbringen. Mit 34 % aller Rückmeldungen sahen z.B. die meisten Teilnehmenden den größten Handlungsbedarf beim Radverkehr. Gefolgt von 17 % für das Thema ÖPNV und 12 % bei der Barrierefreiheit. Die Ergebnisse sowie die Gespräche vor Ort bestätigten größtenteils das Meinungsbild, welches zuvor aus dem Onlinedialog gewonnen wurde. Neben den vielen Meinungen und Hinweisen, die für das Zielkonzept relevant sind, konnten darüber hinaus in den Gesprächen bereits Hinweise z.B. auf räumlich konkrete Handlungserfordernisse gewonnen werden, die für die auf dem Zielkonzept aufbauenden Teilkonzepte relevant sind.

Abbildung 1: Ziel-Modal-Split Onlinedialog (Mittelwert aus allen Teilnahmen)



2 Ein neues Zielkonzept für Viersen

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft, der gestellte Auftrag des Mobilitätskonzeptes sowie die Rahmenbedingungen (z.B. gesetzliche Weichenstellungen durch Förderung von vernetzter, umweltfreundlicher Mobilität sowie übergeordnete Klimaziele) formulieren den klaren Auftrag an das Zielkonzept eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Dabei soll der Klimaschutz verstärkt berücksichtigt werden, ohne den Menschen und seine Bedürfnisse außer Acht zu lassen. Gemeinsam mit Akteuren der Stadtgesellschaft wurde darauf aufbauend ein Zielkonzept entwickelt. Das Ergebnis des Zielkonzeptes wird im Folgenden dargestellt.

2.1 Präambel

Die Stadt Viersen ist eine am Niederrhein gelegene Stadt in NRW in der Nähe der Landeshauptstadt Düsseldorf. Als Wohn-, Freizeit- und Arbeitsstandort hat die Stadt Viersen den Anspruch attraktive und leistungsfähige Mobilitätsstrukturen für ihre Bürger:innen, Besuchende und Einpendelnde bereitzustellen und gleichzeitig die politisch beschlossenen Ziele zum Klima- und Umweltschutz einzuhalten. Die Stadt Viersen erkennt an, dass dies nur mit einer Mobilitätswende zu schaffen ist. Die Mobilitätswende soll in erster Linie den Menschen dienen und den Erhalt bzw. die Steigerung der Lebensqualität in den Vordergrund der Planung stellen.

Die Stadt Viersen wird die Umsetzung der Ziele stetig überprüfen und evaluieren. Dabei ist das Zielkonzept zwar als roter Faden der zukünftigen Planung zu sehen, jedoch ist es stets hinsichtlich der gewählten Zielsetzungen zu überprüfen. So muss das Zielkonzept auf globale, nationale sowie regionale Entwicklungen im Mobilitätssektor reagieren. Bedeutend ist zudem die Interaktion mit anderen Planungen und deren Entwicklung. Stadtplanung, Quartiersentwicklung oder Umweltplanung haben große Schnittmengen zur Mobilitätsplanung. Die Umsetzung ist daher eine Gemeinschaftsaufgabe der Verwaltung und als solche in den hierfür erforderlichen Strukturen gemeinsam weiterzuentwickeln.

2.2 Viersen leitet die Mobilitätswende ein

Das Leitbild für die Mobilitätsentwicklung der Stadt Viersen zielt auf die Einleitung der Mobilitätswende. Die Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität müssen aktiv angenommen werden, um Viersen als lebenswerte Stadt und attraktiven Standort zu stärken. Eine nachhaltige Mobilität gewährleistet eine gute Erreichbarkeit für alle, unabhängig der persönlichen Rahmenbedingungen und reduziert die negativen Effekte des Verkehrs auf allen Ebenen. Hierzu hat die Stadt sechs Oberziele formuliert, die zunächst gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Für die darauf aufbauende Maßnahmenfindung, ist allerdings zu beachten, dass verschiedene Aspekte, wie die Finanzierungsmöglichkeiten und personelle Ressourcen zu beachten sind, wodurch eine Priorisierung notwendig werden kann.

Gemeinsam sollen die Ziele einen Beitrag zur attraktiven, lebenswerten Stadt leisten und zeitgleich den Erfordernissen der Mobilitätswende Rechnung tragen. Dabei sind besonders die gestiegenen Anforderungen an den Klimaschutz zu berücksichtigen, die sich nicht zuletzt auch aus gesetzlichen Vorgaben, wie dem Klimaschutz- und dem Nahmobilitätsgesetz ergeben. Demnach ist ein neues Denken im Verkehr zu etablieren sowie angepasste Vorgehensweisen der Planung, des Baus und des Betriebs von Verkehrsangeboten und -anlagen notwendig.

Jedes der sechs Oberziel fokussiert sich auf einen Schwerpunkt der zukünftigen Mobilitätsplanung in Viersen und enthält mehrere Unterziele, die eine Ausdifferenzierung darstellen. Zudem sind den einzelnen Oberzielen Indikatoren bzw. Wirkungsziele, die eine spätere Überprüfung der Zielerreichung je Oberziel ermöglichen, sowie konkrete Handlungsfelder und Beispielmaßnahmen zu geordnet. Diese Angaben dienen zunächst der besseren Einordnung des Oberzieles, konkrete Werte und Umsetzungen werden im weiteren Prozess abgestimmt und im Hinblick auf die Maßnahmenentwicklung der Teilkonzepte geprüft.

Im Folgenden werden die einzelnen Oberziele inklusive ihrer Unterziele näher beschrieben.



Viersen leitet die Mobilitätswende ein!

Oberziele	A Barrieren abbauen, Teilhabe sichern	B Vorrang für aktive Mobilität innerhalb Viersens	C Der ÖPNV bildet das Rück- grat der Mobilität in die Region und in Viersen	D Verträgliche Einbindung des motorisierten Verkehrs	E Viersen ist digital, modern & vernetzt	F Die Wirtschaft als Partner in der Mobilitätswende
Unterziele	Verbesserung und Aus- bau der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie im ÖPNV <i>A1</i>	Mehr Qualität und Raum für die Nahmobilität in den Quartieren, auf den Stra- ßen, im Seitenraum und an Knoten <i>B1</i>	Sicherstellung eines dichten, schnellen & zu- verlässigen ÖPNV- Angebotes in Viersen <i>C1</i>	Parken optimieren, regeln und neu ordnen <i>D1</i>	Nahtlose Mobilität & Vernetzung der Mobili- tätsangebote im Umweltverbund <i>E1</i>	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte <i>F1</i>
	Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen <i>A2</i>	Ausbau der Fuß- und Radin- frastrukturen in der Stadt (z.B. Radabstellanlagen, Bänke etc.) <i>B2</i>	Leistungsstarke Ver- knüpfung der vier Stadt- teile mit dem ÖPNV <i>C2</i>	Stadtverträgliche Len- kung und Optimierung der Verkehrsströme <i>D2</i>	Nutzung der Digitalisie- rung zur Optimierung des Verkehrs und der Verkehrsströme <i>E2</i>	Verträgliche Einbindung der Güter- und Logistik- verkehre in der Stadt <i>F2</i>
	Zielgruppenspezifische Förderung von Mobili- tätsangeboten <i>A3</i>	Leistungsstarke Achsen für den Radverkehr zwischen den vier Stadtteilen und in die Nachbarkommunen <i>B3</i>	Stärkung der Hauptach- sen für Busse und Bahnen in die Metropo- len und in die Region <i>C3</i>	Minimierung der Luft- und Lärmbelastungen <i>D3</i>	Viersen als Reallabor für Innovative Mobilität <i>E3</i>	Einbindung der Gewer- begebiete in den Umweltverbund <i>F3</i>
	Partizipation und Dialog- orientierte Mobilitäts- planung <i>A4</i>	Verkehrssicherheit als oberste Prämisse der Pla- nung von Verkehrsinfra- struktur <i>B4</i>	Haltepunkte zu attrakti- ven Aufenthaltspunkten gestalten <i>C4</i>	Verbesserung der Rah- menbedingungen für emissionsarme Antriebs- formen <i>D4</i>	Die Stadt Viersen geht als Impulsgeberin und Arbeitgeberin in der Mobilitätswende voran <i>E4</i>	Intensivierung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements <i>F4</i>

Barrieren abbauen, Teilhabe sichern

Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie im ÖPNV

A1

Förderung der eigenständigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

A2

Zielgruppenspezifische Förderung von Mobilitätsangeboten

A3

Partizipation und Dialogorientierte Mobilitätsplanung

A4

Mobil sein, bedeutet am gesellschaftlichen Leben partizipieren zu können. Daher ist es das Ziel Mobilität zu gewährleisten und physische und unsichtbare Barrieren abzubauen. Dem ÖPNV, der gesetzlich für die Herstellung der Daseinsvorsorge im Mobilitätsbereich verantwortlich ist, kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus gilt es bestimmte Gruppen besonders in den Fokus der Planung zu setzen. Dies gilt vor allem für schutzbedürftige (z.B. Kinder) aber auch für benachteiligte Gruppen, die auf Unterstützung angewiesen sind. Daher sollen zielgruppenspezifische Angebote dazu beitragen, die Mobilität dieser Gruppen im Speziellen zu fördern. Um alle Menschen mitzunehmen, setzt die Stadt auf dialogorientierte Planung und regelmäßige Partizipation.

Wirkungsziele/ Indikatoren

Anteil der barrierefreien Haltestellen
A1, A2

NVP des Kreises

Anteil der barrierefreien Querungen und Wege. Fokus auf Innenstadtbereiche
A1, A2

Erhebung Stadtverwaltung

Modal Split Schulwege
A2, A3

Befragung an Schulen

Anteil Zeitkartenbesitzer*innen in Zielgruppen
A2, A3

Haushalterhebung

Dialogformate mit Mobilitätsbezug pro Jahr
A4

Monitoring Stadtverwaltung

Beispielmaßnahmen



Schulwegpläne in Viersen

Fahrsicherheitstraining für Senioren (Pedelec- und ÖPNV-Nutzung)

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



Jährliche Teilnahme an der europäischen Mobilitätswoche



Doppelbordequerungen an Hauptverkehrsstraßen

Unterziele

Vorrang für aktive Mobilität innerhalb Viersens

Unterziele

Mehr Qualität und Raum für die Nahmobilität in den Quartieren, auf den Straßen, im Seitenraum und an Knoten

B1

Ausbau der Fuß- und Radinfrastrukturen in der Stadt (z.B. Radabstellanlagen, Bänke etc.)

B2

Leistungsstarke Achsen für den Radverkehr zwischen den vier Stadtteilen und in die Nachbarkommunen

B3

Verkehrssicherheit als oberste Prämisse der Planung von Verkehrsinfrastruktur

B4

Zu Fuß gehen und Radfahren sind die gesündesten und nachhaltigsten Fortbewegungsarten. Entsprechend soll aktive Mobilität in Viersen gefördert werden. Dazu braucht die aktive Mobilität mehr Raum und mehr Qualität im Straßen- und Stadtraum. Hierbei gilt es Wegeketten von Anfang bis Ende zu denken. Dies bedeutet vor allem durchgängige Rad- und Fußverbindungen, die komfortabel und schnell sind. Stadtplanung und Verkehrsplanung müssen dabei zusammen gedacht werden, um neben komfortablen auch kurze Wege zu den alltäglichen Zielen zu ermöglichen. Soll die aktive Mobilität gefördert werden, sind Fußgänger:innen und Radfahrende als vulnerabelste Teilnehmende am Straßenverkehr im besonderen Maße zu schützen. Dabei hat Verkehrssicherheit als oberste Prämisse der Planung immer Vorrang.

Wirkungsziele/ Indikatoren

Unfallhäufigkeiten, Anzahl durchgeführter Sicherheitsaudits

B4

Anzahl umgesetzter Ausbaumaßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept

B1, B2, B3

Anteil der Nahmobilität am Modal Split auf innerstädtischen Wegen

B1, B2, B3

Anzahl der öffentlichen Radabstellanlagen

B2

Zufriedenheit Rad- und Fußverkehr

B1, B2, B3

Polizeidaten, Daten Stadtverwaltung

Erhebung Stadtverwaltung

Haushalterhebung

Erhebung Stadtverwaltung

Haushalterhebung

Beispielmaßnahmen



Qualitätsstandards von Hauptverkehrsstraßen definieren und umsetzen

Aktualisierung Radverkehrsnetz, Umsetzung Nahmobilitätskonzept Stadt Viersen

Funktionsgemischte Quartiere – „Stadt der kurzen Wege“ – in Planungen aufnehmen



Entwicklung von Flaniererrouten für den Fußverkehr



Schnelle Radverbindungen in die Nachbarkommunen

Der ÖPNV bildet das Rückgrat der Mobilität in die Region und in Viersen

Der ÖPNV ist auf den mittleren und langen Distanzen das Rückgrat der Mobilität in Viersen. Daher ist die Sicherstellung eines dichten, schnellen und zuverlässigen ÖPNV-Angebotes in Viersen unerlässlich. Es gilt die Stadtteile und Viersen in die Region und in die umliegenden Metropolen zu verknüpfen. Dabei spielen neben der Erreichbarkeit und der Geschwindigkeit, Komfort, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Gestaltung wesentliche Rolle. Dazu sind neben den Fahrzeugen auch die Haltestellen entsprechend zu gestalten und auszubauen (auch in Verbindung mit der vernetzten Mobilität (siehe Viersen ist digital, modern & vernetzt)).

Unterziele

Sicherstellung eines dichten, schnellen & zuverlässigen ÖPNV-Angebotes in Viersen

C1

Leistungsstarke Verknüpfung der vier Stadtteile mit dem ÖPNV

C2

Stärkung der Hauptachsen für Busse und Bahnen in die Metropolen und in die Region

C3

Verknüpfungspunkte im ÖPNV zu attraktiven Aufenthaltspunkten gestalten

C4

Wirkungsziele/ Indikatoren

Anteil des ÖPNVs am Modal Split
C1, C2, C3, C4

Haushaltserhebung

Umsetzung des Kreisweiten Mobilitätskonzeptes
C1, C2, C3, C4

Kreis Viersen

Anteil ÖPNV auf Pendlerachsen in die Region
C3

Haushaltserhebung
Statistik NRW

ÖPNV-Erreichbarkeit, Taktdichte, Angebotsqualität
C1, C2, C3, C4

NVP- Empirische Datenerhebungen

Zufriedenheit ÖPNV
C1, C2, C3, C4

Haushaltserhebung

Beispielmaßnahmen



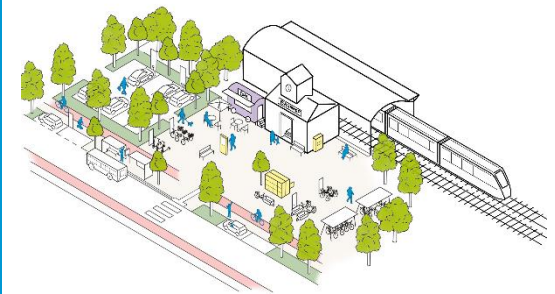
Angebotsweiterungen im ÖPNV

Prüfung Schnellbuslinien in die Region

Aufwertung des Bahnhofs und der Haltepunkte



Ausbau Mobilstationen



On-Demand Verkehre

Verträgliche Einbindung des motorisierten Verkehrs

Das Mobilitätskonzept bekennt sich zur Mobilitätswende. Nichtsdestotrotz werden in Viersen kurz- und mittelfristig viele Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Aufgrund der Raumstrukturen ist ein Bedarf an Individualmobilität auch weiterhin zu erwarten. Daher gilt es die benötigten MIV-Verkehre verträglich einzubinden. Dies betrifft sowohl den ruhenden als auch den fließenden MIV-Verkehr. Stadtverträgliche Lenkungen oder die Bündelung von Parkraum in unkritischen Lagen helfen dabei Raum für aktive Mobilität zu schaffen und tragen zudem dazu bei die Gesundheit in der Stadt durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verringerung der gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen zu verbessern.

Unterziele

Parken optimieren, regeln und neu ordnen

D1

Stadtverträgliche Lenkung und Optimierung der Verkehrsströme

D2

Minimierung der Luft- und Lärmbelastungen

D3

Verbesserung der Rahmenbedingungen für emissionsarme Antriebsformen

D4

Wirkungsziele/ Indikatoren

Anteil bewirtschafteter Parkflächen
D1, D3

Erhebung Stadtverwaltung

Anzahl Lärmbetroffener
D2, D3

Lärmaktionsplanung

Nox, CO2 etc. an Hauptverkehrsstraßen
D2, D3, D4

Luftreinhalteplanung

CO2-Emissionen des Verkehrs nach Verursacherprinzip
D3, D4

Klimaschutzkonzept

Anteil Fahrzeuge mit alternativen Antrieben an der öffentlichen Flotte
D3, D4

Erhebung Stadtverwaltung

Beispielmaßnahmen



Gesamtstädtisches Parkraummanagement & Stellplatzsatzung

Anpassung von Geschwindigkeiten

Angebotsausbau E-Ladesäulen im öffentlichen Raum



Quartiersgaragen zur Reduzierung des Parkbedarfs im öffentlichen Raum



ÖPNV als Pulkführer

Viersen ist digital, modern & vernetzt

Nahtlose Mobilität & Vernetzung der Mobilitätsangebote im Umweltverbund

E1

Nutzung der Digitalisierung zur Optimierung des Verkehrs und der Verkehrsströme

E2

Viersen als Reallabor für Innovative Mobilität

E3

Die Stadt Viersen geht als Impulsgeberin und Arbeitgeberin in der Mobilitätswende voran

E4

Die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes können alleine nicht die Mobilitätswende einleiten, vielmehr ist ein Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger nötig. Nahtlose und vernetzte Mobilität hilft dabei das Mobilitätssystem als Ganzes zu attraktivieren. Durch die Digitalisierung können zudem Verkehrsabläufe optimierter und effizienter gestaltet sowie gleichzeitig Ressourcen geschont werden.

Dabei ist die Stadt Viersen bereit als Vorbild voranzugehen. Neue Mobilitätsideen und -projekte sollen getestet werden können. Die Wirksamkeit dieser Verkehrsversuche ist zu prüfen und ggf. können sie danach dauerhaft installiert werden.

Wirkungsziele/ Indikatoren

Anzahl der Mobilstationen

E1

Konzept VRR

Anzahl Sharing-Angebote im Stadtgebiet

E1, E4

Sharing-Verband

Anzahl E-Ladesäulen pro Einwohner:innen

E2, E3

Bundesnetzagentur

Anzahl Reallabore

E3

Erhebung Stadtverwaltung

Umsetzungsgrad des betrieblichen Mobilitätskonzeptes der Stadt Viersen

E4

Monitoring Stadtverwaltung

Beispielmaßnahmen

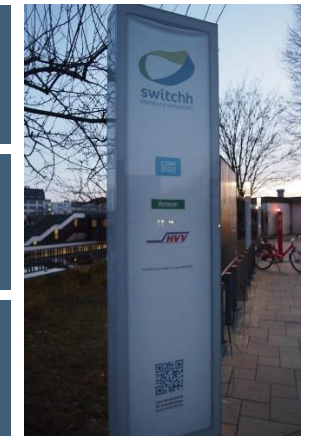


Emissionsarme Modellquartiere

Marketingkampagne Umweltverbund

Verkehrabhängige Steuerungen der LSA (z.B. Freiheitsstraße)

Mobilität aus einer Hand - Mobilstationen



Ausbau des Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Viersen

Die Wirtschaft als Partner in der Mobilitätswende

Die Wirtschaftsentwicklung einer Stadt korreliert im hohen Maße mit ihrer Attraktivität. Daher gilt es die Wirtschaft miteinzubeziehen und Projekte gemeinsam zu initiieren. Handwerker:innen, Einzelhändler:innen oder Gewerbetreibende, alle Gruppen sind auf gute Erreichbarkeiten angewiesen, um Kund:innen zu empfangen, Waren zu liefern oder um Einsätze vor Ort gut umsetzen zu können. Daher sind die Ansprüche der Wirtschaft bei allen Mobilitätsentscheidungen mitzuberücksichtigen. Gemeinsam mit der Stadt hat die Wirtschaft dabei aber auch die Verantwortung die Mobilitätswende insbesondere im Güter- und Logistikverkehr miteinzuleiten und zu gestalten.

Unterziele

- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte F1
- Verträgliche Einbindung der Güter- und Logistikverkehre in der Stadt F2
- Einbindung der Gewerbegebiete in den Umweltverbund F3
- Intensivierung des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements F4

Wirkungsziele/ Indikatoren

Zufriedenheit Unternehmen Mobilität <i>F1, F2, F3</i>	Erhebung durch Stadtverwaltung
Auslastung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt <i>F1</i>	Erhebung und Abfrage Daten
Anzahl der verunfallten Personen mit Schwerverkehr <i>F2</i>	Polizeidaten
Modal Split im Berufsverkehr <i>F2, F3, F4</i>	Haushalterhebung
Modal Split der Schüler:innenwege <i>F4</i>	Haushalterhebung

Beispielmaßnahmen



LKW-Routenkonzept

Anlieferungskonzept Innenstädte

ÖPNV- und Radverkehrsinfrastrukturen in Gewerbegebieten



Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern



Einrichtung von Quartiershubs / Service-Zonen u.a. für Handwerker / Dienstleister und Lieferverkehre