



**Mobilitätskonzept
Stadt Meerbusch**

1. Bürger:innen-Veranstaltung

02.02.2022

Dokumentation

Inhalt

Ablauf	3
Begrüßung und Einführung	4
Überblick zum Prozess und Ergebnisse der Bestandsanalyse	6
Input zur Mobilität der Zukunft und dem Entwurf des Zielkonzepts	8
Gruppenphase zum Entwurf des Zielkonzepts	9
Abschluss und Ausblick	20
Ansprechpartner und Impressum	21

Ablauf

Zeit	Programmpunkt
<p>Top 1</p>	<p>Begrüßung und Einführung</p> <p>Michael Assenmacher Technischer Beigeordneter, Stadt Meerbusch</p>
	<p>Hinweise zur Technik und Vorstellung des Ablaufs, Slido Fragen</p> <p>Moderation Fridtjof Ilgner team Ewen</p>
<p>Top 2</p>	<p>Überblick zum Prozess und Ergebnisse der Bestandsanalyse</p> <p>David Madden Planersocietät</p>
<p>Top 3</p>	<p>Input zur Mobilität der Zukunft und dem Aufschlag des Zielkonzepts</p> <p>David Madden Planersocietät</p>
<p>Top 4</p>	<p>Gruppenphase zu dem Entwurf des Zielkonzepts</p> <p>3 Kleingruppen besetzt mit Vertreter:innen von Stadt und Gutachterbüro</p>
<p>Top 5</p>	<p>Zusammenkommen und Blitzlichter aus den Gruppen, Ausblick der Gutachter auf das weitere Vorgehen</p> <p>Moderation, Team Ewen David Madden Planersocietät</p>
	<p>Ende und Verabschiedung</p> <p>Michael Assenmacher Technischer Beigeordneter, Stadt Meerbusch</p>

Begrüßung und Einführung

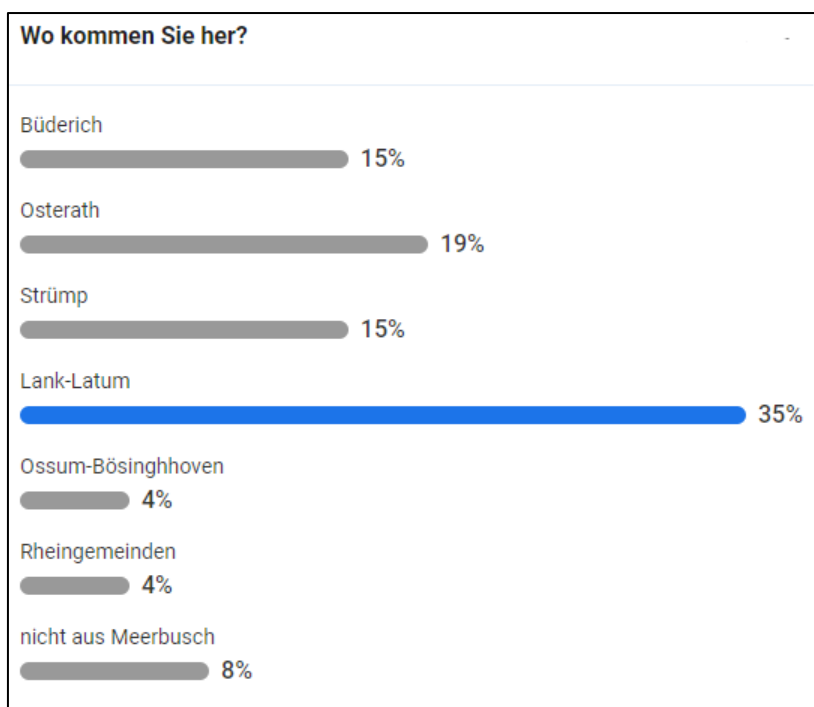
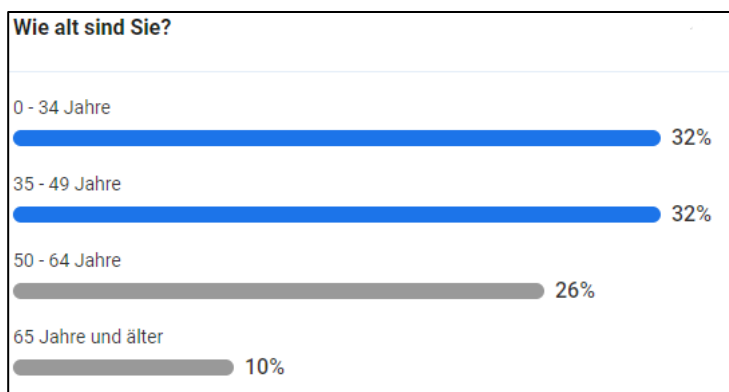
Die Stadt Meerbusch steht im Bereich Verkehr und Mobilität vor vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen und erarbeitet hierzu aktuell ein sogenanntes Mobilitätskonzept. Dieses Konzept soll den Anforderungen einer in die Zukunft gerichteten, nachhaltigen Verkehrsplanung entsprechen. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes soll unter einer breiten Beteiligung aller Akteur:innen, insbesondere auch der Meerbuscher Bevölkerung, stattfinden. Im Laufe des Prozesses sind verschiedene Beteiligungsformate vorgesehen. Im diesem ersten öffentlichen Bürger:innen-Workshop geht es um die Ziele, die sich die Stadt Meerbusch für die nächsten Jahre im Bereich der Mobilität setzen möchte.

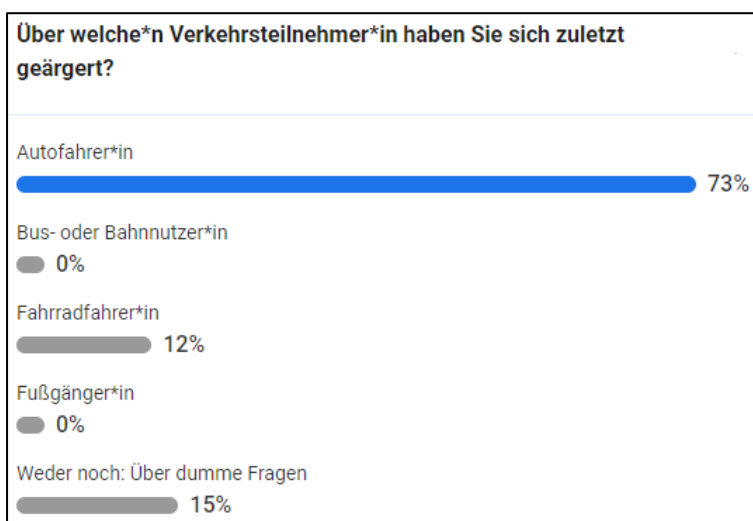
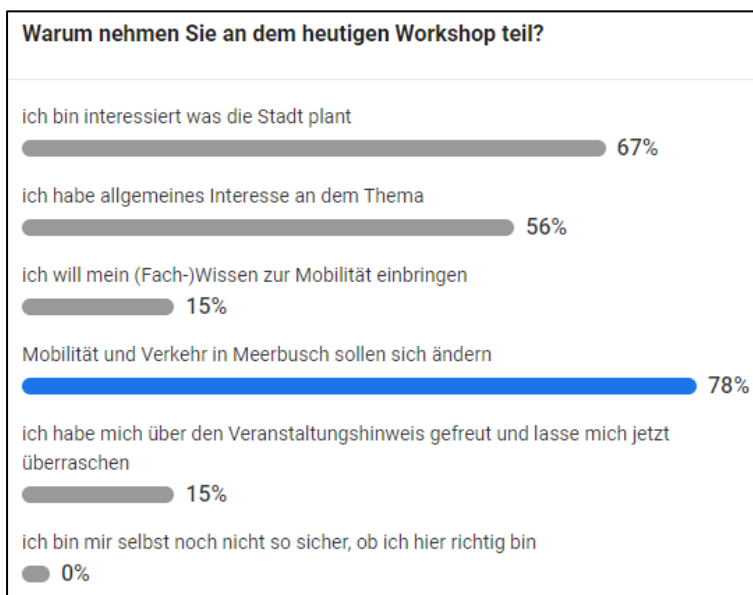
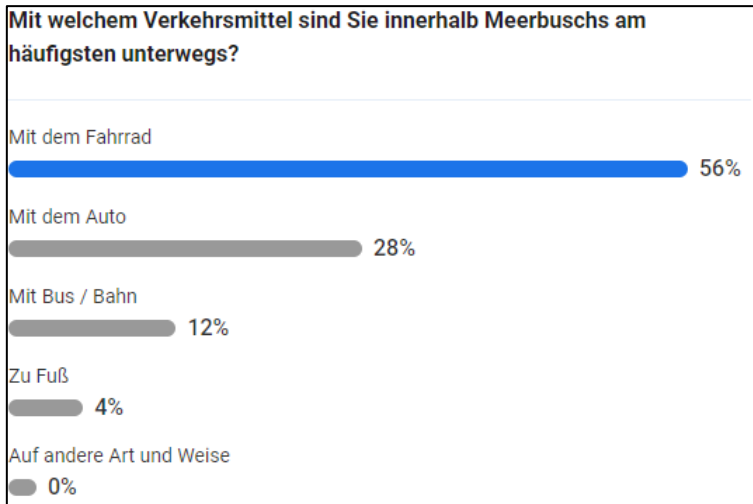
Aufgrund der anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie findet die Veranstaltung online über das Videokonferenztool Zoom statt.

Michael Assenmacher, Technischer Beigeordneter der Stadt Meerbusch, begrüßt die rund 30 Teilnehmenden und zeigt sich gespannt

auf den Austausch. Der Moderator Fridtjof Ilgner vom Büro Team Ewen begrüßt anschließend ebenfalls die Teilnehmenden und stellt die Ziele und den Ablauf der Veranstaltung vor.

Zu Beginn der Veranstaltung nehmen die Teilnehmenden an einer Eingangsbefragung sowie einer Live-Umfrage teil. Die Ergebnisse geben einen Eindruck über die Zusammensetzung der Teilnehmenden (Alter und Wohnort), Motivation zu der Teilnahme und Verkehrsmittelwahl.





Überblick zum Prozess und Ergebnisse der Bestandsanalyse

David Madden von der Planersocietät stellt den Zweck und die Inhalte des Mobilitätskonzeptes vor. Ziel ist es, Leitlinien der Verkehrsentwicklung in Meerbusch bis 2035 aufzustellen. Das integrierte Mobilitätskonzept dient als übergeordnetes und strategisches Konzept, welches passende Maßnahmen zur Weiterentwicklung aller Verkehrsmittel, insbesondere für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) beinhalten soll. Dabei spielt besonders die gesamtstädtische Betrachtung aller Mobilitätsbelange (Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr, Wirtschafts-/Güterverkehr, Gestaltung der Straßenräume etc.) eine Rolle. Doch auch Querschnittsthemen, wie z. B. Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz, Carsharing usw. werden im Mobilitätskonzept behandelt. Die Bestandsaufnahme und Analyse der Ist-Situation ist soweit abgeschlossen.

Herr Madden stellt die ersten Eindrücke und wesentlichen Ergebnisse der Analyse vor. Daraus ergeben sich verschiedene Handlungsansätze für die verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV und Kfz-Verkehr.

Der Vortrag und die Vortragsfolien sind ebenfalls auf der Internetseite der Stadt Meerbusch abrufbar.

Nach dem Eingangsvortrag zu der Analyse steht den Teilnehmenden die Möglichkeit zu Rückfragen und Anmerkungen offen:

- Auf Nachfrage wird erklärt, dass die Modal-Split-Befragung von der Technischen Universität Dresden im Rahmen des wiederkehrenden Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2018“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) erhoben wurden.
- Bezüglich der Erhebungen sowie der Modal-Split-Auswertung wird die Frage gestellt, in wie weit die Einflüsse der Corona-Pandemie in diesen Daten berücksichtigt werden. Die Modal-Split-Erhebung wurde zuletzt 2018 durchgeführt, weshalb hier keine pandemiebedingten Einschränkungen berücksichtigt werden müssen. Die durchgeführten Verkehrszählungen haben im Sommer 2021 in einem Zeitraum ohne pandemiebedingte Einschränkungen (wie z. B. Schulschließungen o.ä.) stattgefunden und wurden anschließend mit älteren Daten (von vor der



Pandemie) aus der Stadt selbst, als auch mit dem Mobilitätsmonitor des „Covid-19 Mobility Project“¹ abgeglichen.

- Die Erhebungen fanden zu verschiedenen Tageszeiten statt: Die Verkehrszählungen im Kfz-Verkehr wurden sowohl als Kurzzeitzählungen (6-10 sowie 15-19 Uhr) mit anschließender Hochrechnung nach gängigen Methoden auf den Gesamtverkehr des Tages sowie teilweise als 24-Stunden-Zählungen über den kompletten Tagesverlauf durchgeführt. Die Zählungen im Radverkehr sind über den Verlauf von einer Woche mit jeweils 24-Stunden-Zählungen pro Tag konzipiert worden.
- Die Ortsbegehung wurde in allen Stadtteilen durchgeführt. Die Gutachter haben sich nicht nur auf die drei großen Stadtteile Büberich, Osterath und Lank-Latum beschränkt, sondern haben auch die kleineren Ortsteile in Augenschein genommen.
- Zum Abschluss der Fragerunde wird positiv angemerkt, dass die Politik das Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben hat, um den Verkehr in Meerbusch zukunftsfähig zu gestalten und die Mobilitätswende einzuleiten.

¹ Durch Mobilfunkdaten werden die Bewegungen in und zwischen bestimmten Zellen im Zeitraum eines Monats mit denen einer Durchschnittswoche desselben Monats aus dem Jahr 2019 verglichen und Abweichungen dargestellt. Weitere Informationen unter <https://www.covid-19-mobility.org/de/>.

Input zur Mobilität der Zukunft und dem Entwurf des Zielkonzepts

Anschließend erläutert Herr Madden aktuelle Trends und Entwicklungen in der Mobilität und zeigt auf, wie sich das Team der Planersocietät dem Thema „Zielkonzept“ angenähert hat. Herr Madden präsentiert den aktuellen und ersten Entwurf des Zielkonzeptes. Beim Erstellen des Zielkonzeptes gilt es aktuelle gesamtgesellschaftliche Herausforderung, wie den Klima- und Gesundheitsschutz und die allgemeine Flächenverteilung, sowie aktuelle Trends der Mobilität, wie z. B. der Fahrradboom und die Digitalisierung, zu berücksichtigen. Für die Stadt Meerbusch wurde in der Vergangenheit noch kein umfassendes Mobilitätskonzept entwickelt. Die Gutachter der Planersocietät haben diesen Entwurf anhand der Ergebnisse der Bestandsanalyse, verkehrlichen Entwicklungen und besonderer Meerbuscher Spezifika erarbeitet. Außerdem wurden im ersten Beteiligungsschritt, dem Zukunftsworkshop im Oktober 2021, von etwa 30 zufällig ausgewählten BürgerInnen, erste Inputs für die Ausarbeitung eines Leitbildes und eines Zielsystems gegeben. An dieser Stelle des Vortrags konnten wieder Fragen gestellt und Anmerkungen eingebracht werden:

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadtteile weit auseinander liegen und, um die nötige Flexibilität aufrecht zu erhalten, die ÖPNV-Anbindung verbessert werden muss, um auf das Auto verzichten zu können. Weiter wird angemerkt, dass einige Radelnde hohe Geschwindigkeiten auf dem als gemeinsamen Fuß- und Radweg ausgewiesenen Deichweg vorweisen und damit zu Fuß Gehende gefährden.
- Es wird sich dafür ausgesprochen, in der Bearbeitung des Konzepts nicht im Kleinen zu verrennen, sondern die Mobilität als großes Ganzes zu betrachten.

Abschließend stellt Herr Madden das erarbeitete Zielkonzept vor, welches aus sechs Oberzielen mit jeweils drei Unterzielen besteht (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Vortrag und Vortragsfolien sind ebenfalls auf www.meerbusch.de abzurufen. In der anschließenden Arbeitsphase sind die Teilnehmenden eingeladen ihre Hinweise zu dem Zielsystem festzuhalten.

MEERBUSCH. MOBILITÄT GESTALTEN. KLIMANEUTRAL, INNOVATIV, GEMEINSCHAFTLICH. 

lokal und regional angebunden	der Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	Stadt- und Mobilitätsentwicklung gemeinsam gedacht	smart und vernetzt mobil in Meerbusch	stadt- und umweltverträglich emissionsfrei unterwegs	gemeinschaftlich und lebenswert entwickelte Räume
die Erreichbarkeit Meerbuschs aus den umliegenden Kommunen insbesondere im ÖPNV und im Radverkehr sicherstellen und optimieren	ÖPNV-Angebote weiterentwickeln	Stadtentwicklung primär entlang von starken Achsen des ÖPNV vorantreiben	Sharing Mobility ausbauen, Multimodalität fördern	Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebe verbessern	Barrierefreiheit sowohl im Straßenraum als auch in Mobilitätsangeboten kontinuierlich verbessern
(regionale) Schwer- und Lieferverkehre stadt- und umweltverträglich führen und abwickeln	Radverkehr ganzheitlich und intensiv fördern: Infrastruktur, Fahrradparken, Service und Kommunikation	Siedlungs- und Gewerbeflächen verkehrseffizient, multimodal und verträglich planen	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Verkehrsbedingte Emissionen (z.B. CO ₂ , Feinstaub, Lärm) kontinuierlich reduzieren	Aufenthaltsqualität, Generationengerechtigkeit und Klimafreundlichkeit von Straßen und Plätzen erhöhen
Qualitätsverbesserungen für den ÖPNV und den Radverkehr auf Verbindungen zwischen den Stadtteilen erreichen	zu Fuß gehen als Basismobilität etablieren und v.a. in den Zentren der Stadtteile sowie den Wohngebieten fördern	auto- und stellplatzreduzierte Stadtentwicklungsprojekte gestalten	Mobilitätsangebote zugänglich machen, Mobilitätsmanagement vorantreiben, Entwicklungen kommunizieren	Emissionsfreiheit im öffentlichen Verkehr forcieren	subjektive wie messbare Verkehrssicherheit in Richtung Vision Zero erhöhen

Gruppenphase zum Entwurf des Zielkonzepts

Die Teilnehmenden werden nach dem Zufallsprinzip in drei gleichgroße Gruppen aufgeteilt. In den jeweiligen Gruppen befindet sich zusätzlich Vertreter:innen der Stadt sowie des Gutachterbüros. Diese können bei Rückfragen angesprochen werden und leiten die Diskussion innerhalb der Kleingruppen.

Dabei gibt es für jede Gruppe ein Online-Whiteboard der Plattform „Mural“, in welchem der Entwurf zum Zielsystem sowie entsprechende Felder zur Eintragung von Ideen und Anmerkung angelegt sind. Siehe Abbildung unten. Das Whiteboard kann durch die Teilnehmenden ergänzt und verändert werden. Letztlich entsteht so in jeder Gruppe ein jeweils einzigartiges Ergebnis. Zusätzlich können sich die Teilnehmenden an folgenden Leitfragen orientieren.

- Was sagen Sie dazu [zum Zielkonzept]? Fehlen Ihnen wichtige Themen oder Ziele für Meerbusch?
- Was braucht es, um diese Ziele zu erreichen? In welchen Bereichen (Verkehrsmittel, Technologien, städtische Bereiche, ...) muss sich Meerbusch besonders verbessern und warum?

Die Arbeitsphase läuft 40 Minuten. Etwa die ersten 20 Minuten dienen als Einzelarbeitsphase der Teilnehmenden und die restlichen 20 Minuten als Diskussionszeit. Die Ergebnisse aus den einzelnen Gruppen werden auf den nachfolgenden Seiten dargestellt:

Was sagen Sie dazu?
Fehlen Ihnen wichtige Themen oder Ziele für Meerbusch?

Entwurf Januar 2022

STADT MEERBUSCH
TEAM QWIK
Planersocietät

MEERBUSCH. MOBILITÄT GESTALTEN. KLIMANEUTRAL, INNOVATIV, GEMEINSCHAFTLICH.

lokal und regional eingebunden	der Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität	Stadt- und Mobilitätsentwicklung gemeinsam gedacht	smart und vernetzt mobil in Meerbusch	stadt- und umweltfreundlich emissionsfrei unterwegs	gemeinschaftlich und lebenswert entwickelte Räume
die Erreichbarkeit Meerbuschs aus den umliegenden Kommunen insbesondere ins ÖPNV und in Kombination mit anderen und verbessern	ÖPNV-Angebote verbessern	Stadtentwicklung priorisiert entlang von starken Achsen des ÖPNV vorantreiben	Sharing Mobility ausbauen, Mobilitätsdienstleistungen fördern	Rahmendenkungen und Infrastruktur für alternative Antriebe verbessern	Barrierefreiheit sowohl im Straßenraum als auch in Mobilitätsangeboten kontinuierlich verbessern
Ergebnisse Schwan- und Lieferverkehrsgüter- und verpackungsfähig fahren und abwickeln	Radverkehr geschlechtlich und inklusiv fördern (Vollverkleidung, Helm, Regenponcho, Leuchte und Helmlichter)	Siedlungs- und Raumstrukturen marktorientiert, multifunktional und verknüpfbar planen	Wiederholung und Effizienzsteigerung der Verkehrsverbindungen durch Infrastrukturen- und Verkehrsangeboten	Verkehrsbedingte Emissionen (z.B. CO ₂ , Feinstaub, Lärm) kontinuierlich reduzieren	Aufenthaltsqualität, Dienstleistungsqualität von städtischen Räumen von Straßen und Plätzen erhöhen
Qualitätsanforderungen für den ÖPNV und den Fußverkehr auf Teilsystemen zwischen den Stadtteilen erheben	zu Fuß gehen als Mobilitätsdienstleistungen und z.B. in der Gestaltung der Stadtteile sowie den öffentlichen Räumen	auto- und stadtteilorientierte Stadtteilentwicklung priorisieren	Mehr Mobilitätsangebote integrieren, mehr Mobilitätsangebote vernetzen, Erreichungen verbessern	Emissionsfreiheit im öffentlichen Verkehr fördern	subjektive wie messbare Lebensqualität in Richtung Vision Zero erhöhen

Notieren Sie Ergänzungen, Hinweise und Fragen zu den Zielen auf den passenden Kärtchen:

Was braucht es um diese Ziele zu erreichen?
In welchen Bereichen (Verkehrsmittel, Technologien, städtische Bereiche, ...) muss sich Meerbusch besonders verbessern und warum?
Notieren Sie konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen für die Stadt Meerbusch:

FL +

Kleingruppe A		
<p>Notieren Sie Ergänzungen, Hinweise und Fragen zu den Zielen auf den passenden Kärtchen</p>	<p>lokal und regional angebunden</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätsverbesserungen im ÖPNV – barrierefreie Zugänge (Probleme mit Kinderwagen und Rollator) ▪ Häufigere ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Stadtteile ▪ Umsteigen erleichtern, Haltestellen sichtbarer machen, räumlich mehr annähern ▪ Radwegbeleuchtung zwischen Büderich und Stümp ▪ Mehr Fahrradstellplätze; Wenn viele mit dem Fahrrad zum Einkauf fahren nimmt man den Platz auf dem Fußweg weg ▪ Fahrradgarage am Bahnhof ▪ Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den ÖPNV-Haltestellen ▪ Mehrere Fahrradboxen an großen Umsteigehaltestellen
	<p>der Umweltverbind als Rückgrat der Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖPNV: Zusätzliche Achsen jenseits der K-Bahn. Beispiel Verbindung Rheingemeinden – Osterath Bahnhof/Zentrum ▪ ÖPNV: Aufwertung der Kreuzung Uerdinger Str./Hauptstr. (Lank-Latum) -> Berücksichtigung in der Fahrplanauskunft z.B. Umsteigemöglichkeit 831 -> 839 ▪ ÖPNV: bessere Anbindung der Regionalbahnhöfe MB-Osterath, KR-Oppum, KR-Uerdingen ▪ ÖPNV: Taktverdichtung in den Rheingemeinden ▪ ÖPNV: kostenfrei innerhalb der Stadt ▪ Klare Trennung zwischen Verkehrsteilnehmern – statt Radfahrer und Fußgänger im Seitenraum ▪ Sicherheit und ausreichend Platz für Fußgänger und unmotorisierte Radfahrer überall gewährleisten ▪ Ausbau und gute Beleuchtung der Radwege ▪ Breite Radwege, die ein Überholen erlauben und Lastenräder ermöglichen ▪ Einbahnstraßensystem für Lank-Latum
	<p>Stadt- und Mobilitätsentwicklung gemeinsam gedacht</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung bei der Entwicklung von Neubaugebieten ▪ Forcierung von autofreien/-armen Wohngebieten ▪ Autofreie Räume schaffen ▪ Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und E-Mobile, die von Senioren gefahren werden nicht vorhanden ▪ Vor Geschäften an Haltestellen fehlen Abstellmöglichkeiten

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autofahren muss auf kurzen Strecken „unattraktiv“ werden ▪ E-Ladesäulen für Pkw und Fahrräder ▪ Senioren werden zu wenig berücksichtigt
	smart und vernetzt mobil in Meerbusch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobility-App übergreifend über alle Verkehrsmittel ▪ Digitales Parkleitsystem ▪ Mobilitäts-Flatrate ▪ Mitfahrerbank digitalisieren ▪ K-Bahn-Haltestellen als Mobilitäts-Knotenpunkte ausbauen ▪ Durchgängige Car-/Bikesharing Angebote
	stadt- und umweltverträglich emissionsfrei unterwegs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnunterführung an Haus Meer ▪ Gute Fahrradabstellanlagen ▪ Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ▪ Ermäßigtes Parken für E-Autos ▪ Kein Schwerlastverkehr durch die Rheingemeinden nach Krefeld ▪ Zuschuss für Lastenräder wieder einführen ▪ Lärmschutz an der Autobahn verbessern ▪ Keine K9n ▪ Mehrere Straßen von Kreisstraßen zu Gemeindestraßen herabstufen, um als Stadt die Planungshoheit zu behalten ▪ Stauumfahrer und Schleichverkehr abschrecken
	gemeinschaftlich und lebenswert entwickelte Räume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempo 30 im Stadtgebiet zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität ▪ Maximal Tempo 50 auch an Kreisstraßen durchsetzen, z.B. K9 Langst-Kierst - Nierst ▪ Weniger Parkplätze, dafür Grün, Spielplatzelemente, Cafés ▪ Mehr Spielstraßen und Sackgassen, um unnötige Verkehre auszuschließen ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität rund um die Dorfstraße Buderich ▪ Breitere Fuß- und Radwege
	weitere, nicht kategorisierte Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ist später die Akzeptanz und Umsetzbarkeit gegeben? ▪ Konzept kann bei aktuellen städtebaulichen Planungen bereits eine Richtschnur sein

		<ul style="list-style-type: none"> Bei der geplanten Taktverdichtung der U-Bahn wird es an Haus Meer und in Osterath zu noch mehr Staus kommen. Die Anbindung Osteraths und Büberichs an die restlichen Stadtteile wird schlechter, auch mit dem Fahrrad und ÖPNV
Kleingruppe B		
<p>Notieren Sie Ergänzungen, Hinweise und Fragen zu den Zielen auf den passenden Kärtchen</p>	<p>lokal und regional angebunden</p>	<ul style="list-style-type: none"> Von den einzelnen Stadtteilen sollte eine schnelle Route zum angrenzenden Stadtteil möglich sein (Fuß/Rad) Breitere Radwege auch zwischen den Gemeinden: Ziel 2 Lastenräder +1 Fußgänger parallel Fahrradweg zwischen „Bovert“ und „Haus Meer“ Bessere Vernetzung der Stadtteile, Hauptumstiegsplatz „Haus Meer“ ist äußerst unzugänglich Anderer Hauptknotenpunkt als Haus Meer (u.a. schlechte Erreichbarkeit durch Fuß & Rad) Bürger-Bus, welcher alle Stadtteile verbindet -> Abfahrt alle 10 min
	<p>der Umweltverbund als Rückgrat der Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> Radwege wirklich sicher gestalten und nicht gemeinsam mit dem Autoverkehr Alle Ortsein- und Ausgänge sollten für Radfahrer und Fußgänger nutzbar sein Fahrrad Verkehr & Fußgänger fördern durch Ampelschaltung, die diese deutlich mehr gleichberechtigt Für Rad- und Fußwege deutlich mehr Platz einräumen, ggf. den PKW-Parkplatz wegnehmen Autoverkehr innerhalb von Meerbusch deutlich unattraktiver machen z.B. durch mehr Rotphasen Radwege sind mehr Buckelpisten während die PKW auf wunderbarem Asphalt fahren E-Roller auf spezielle Abgabestellen reduzieren Das niederländische Motto mehr berücksichtigen: Radfahrer sind nicht gefährlich, Autos/Autofahrer dagegen schon Ampelschaltungen für Fußgänger so verlängern, dass Straßen stressfrei gequert werden können (z.B. Uerdinger Str. Lank) Vorfahrtregelung auf „Radverkehr bevorzugt“ umgestalten Durchschnittswert pro Kopf Invest per Einwohner von 5€ in DE für Radverkehrsaufbau in NL 80€ aufstocken, damit sich wirklich etwas bewegen kann Stärkeren Fokus auf die Radnutzungsgründe (Fahrtmotive) legen und diese gezielt fördern, um etwas zu erreichen

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Autobahnauffahrten, so dass weniger städtischer Verkehr vorliegt ▪ Zone 30 km/h in ganz Meerbusch
	Stadt- und Mobilitätsentwicklung gemeinsam gedacht	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jegliche Neubauten müssen mit Tiefgaragen unterkellert werden (im Bauantrag prüfen) ▪ Neue Gewerbeflächen sollten am „Rand von Meerbusch“ entstehen mit Autobahnanbindung ▪ Autofreie Neubau-Wohngebiete ▪ Stadtteile mit Radschnellwegen verbinden
	smart und vernetzt mobil in Meerbusch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es muss spezielle Stellplätze für E-Roller geben, da diese häufig so geparkt werden, dass sie Geh- und Radwege versperren ▪ Sanktionen von will abgestellten E-Rollern ▪ Meerbusch-App: Bündelung von Sharing-Angeboten und vereinfachter Kauf von Tickets (ÖPNV) ▪ Private Sharingmodelle vernetzten, Mitfahrgelegenheiten
	stadt- und umweltverträglich emissionsfrei unterwegs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autofahren unbequemer, Radfahren/Zufußgehen bequemer machen ▪ Verkehrsflächen für alle Teilnehmer gleichberechtigt ▪ Breitere Fußwege: teilweise sind diese so schmal und dann häufig auch zugestellt, sodass ältere Menschen mit Rollator/ Mütter mit Kinderwagen da gar nicht vorbeikommen ▪ Dachbegrünung von Wartehäuschen von Bus und Bahn ▪ Mehr Bäume an Straßenrändern
	gemeinschaftlich und lebenswert entwickelte Räume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autofreie Zonen und Plätze und Wohngebiete ▪ Kopfsteinpflaster besonders in Lank abflachen. Schwierig zu fahren für Rollatoren, Rollstuhl, Scooter ▪ Mehr Bänke, öffentlich nutzbare Sitzmöglichkeiten
	weitere, nicht kategorisierte Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entschleunigung! In engen Straßen erscheint selbst Tempo 30 zu schnell.
Kleingruppe C		
Notieren Sie Ergänzungen, Hinweise und Fra-	lokal und regional angebunden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Günstige, flexible und regional übergreifende Preisstrukturen für den ÖPNV ▪ Kostenlose Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV ▪ Flexible Anbindung an den Bhf. Osterath (von allen Stadtteilen)

gen zu den Zielen auf den passenden Kärtchen		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Engere Abstimmung der K-Bahn Zeiten an den Buslinien ▪ Qualität und Durchgängigkeit der Radwege verbessern
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Verbindung der Ortsteile untereinander mit dem ÖPNV mit kurzer Taktung ▪ Bushaltestellen müssen alle mit Wartehäuschen und Fahrradabstellanlagen ausgestaltet werden ▪ Haltestelle „Haus Meer“ muss für Busse zeitlich gut erreichbar sein und zu einem Mobilitätsknotenpunkt ausgebaut werden ▪ separate Fahrradstrecken zur Verbindung zwischen den Ortsteilen ausbauen ▪ Radschnellwege planen für E-Bikes, Pendler und Sportler ▪ Radverkehrsfluss z.B. an Kreisverkehren verbessern ▪ Bedingungen für den Radverkehr beim städtischen Einkaufen verbessern ▪ Nicht die Widerstände und Kosten beim PKW müssen höher werden, sondern die Qualität und Attraktivität des ÖPNVs muss besser werden ▪ Qualitäten und Mehrwert des Umweltverbundes z.B. durch Öffentlichkeitsarbeit herausstellen: lebenswerte Stadt!
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ganzheitliches Angebot zusammen mit den benachbarten Städten entwickeln (Mobilitätsangebote) ▪ Stadtentwicklung darf sich aber nicht nur auf bisher gute ÖPNV Anbindungen konzentrieren, Anbindung der Rheingemeinden darf nicht vergessen werden ▪ Neubaugebiete sollten nur noch als autofreie Quartiere geplant werden ▪ Mehr Platz für umweltfreundliche Alternativen: dem Pkw Platz wegnehmen und den Platz zugunsten des ÖPNVs und des Fuß- und Radverkehrs neu verteilen
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine App für Meerbuschs Mobilität mit guter Vermarktung und einem Schulungskonzept. Diese sollte mir den Weg von A nach B mit allen verfügbaren Verkehrsmitteln zeigen (vgl. Kopenhagen) ▪ Flexibles und sicheres Carsharing anbieten (vielleicht zunächst in Kooperation mit Firmen und Instituten) ▪ Lieferverkehre sollen gezielte Haltepunkte erhalten. Diese können sie buchen, um auszuliefern. Dann brauchen sie nicht auf Radwegen zu halten ▪ E-Scooter-Verträge neu verhandeln nur fixe Stellplätze

	<p>stadt- und umweltverträglich emissionsfrei unterwegs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbahnstraßensysteme in der ganzen Stadt einführen, um Raum für Radverkehr zu bekommen. Fußgänger hätten dann Bürgersteige für sich alleine. ▪ Vordringlich müssen unbedingt Busspuren eingerichtet werden, damit Busse an den Staus vorbeikommen (Linie 831 und 830) ▪ Wirtschaftswege (außerorts) für Autoverkehr sperren – nur Berechtigte und Fahrradfahrende haben Zufahrt ▪ Die Verkehrssituation vor Schulen muss anders organisiert werden. Kein gefährlicher Autoverkehr. Eltern übernehmen Verantwortung bzgl. Schüleranlieferung ▪ Parken im Grünen verhindern/Alternativen schaffen
	<p>gemeinschaftlich und lebenswert entwickelte Räume</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Flächen sollten für spätere Nutzungen und Mobilitätsmodelle in öffentlicher Hand bleiben und nicht verkauft werden ▪ Was heißt gemeinschaftlich entwickeln? Mit den Anwohnenden, den Nutzende, den Gelegenheitsnutzenden? ▪ Garagen müssen für das Abstellen des Pkws genutzt werden, dann wird die Straße frei ▪ Offene Treffpunkte für Gemeinschaftssport und Outdoor Fitness (z.B. Walken in Meerbusch, Nutzung von Sportanlagen) ▪ Spielregeln für stark frequentierte Hotspots wie z.B. Am Deich (Fußgänger & Radfahrer & PKW) aufstellen und durch „direkte Ansprache“ kontrollieren ▪ Öffentliche Kampagne für ein Miteinander der Verkehrsteilnehmenden (Rücksichtnahme) ▪ Aufenthaltsräume für unsere Jugend in jedem Stadtteil (ganzheitlich gedacht)

	Kleingruppe A
<p>Notieren Sie konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen für die Stadt Meerbusch</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampelschaltungen für Radfahrer verbessern, kein Vorrecht für Autofahrer ▪ Gleichberechtigung im Kreisverkehr für Auto und Rad ▪ Analyse der Pendelströme in angrenzende Orte und Absprache ▪ Langer Atem und Überwindung von langatmigen politischen Diskussionen ▪ Aufenthaltsqualität erhöhen durch Bänke, Bäume, öffentliche WCs ▪ Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Kreisverkehr und in Kreuzungen ▪ Konsequenter Ausbau der Infrastruktur zum elektrischen Laden ▪ Vergünstigungen der Ticketpreise im ÖPNV. Die wenigsten werden direkt vom Auto komplett auf ÖPNV umsteigen. Oft ist der ÖPNV für Einzelstrecken teurer als das Auto (sofern dies vorhanden ist) ▪ Förderprogramme für Wechselwillige ▪ „Hauptstraßen“ für Radfahrer ▪ Mehr Radabstellplätze ▪ Reger Austausch mit Modellstädten (NL, Skandinavien etc.) ▪ Erneute Lastenrad-Förderung als Animation für den Umstieg ▪ Zone 30 im Großteil der Straßen ▪ Bessere Detailplanung der Kreuzungen für Fahrradfahrer. Die Fahrradstraße in Büderich ist gut und schön hat aber Schwächen an den Kreuzungen (Düsseldorfer Str.) ▪ Keine „Bettelampeln“ für Radfahrende mehr ▪ Ermittlung von Radfahrachsen und vorrangiger Ausbau ▪ Regelmäßige (alle 15 Minuten) Verbindungen zwischen den Schulen, um Elterntaxi überflüssig zu machen, den ganzen Tag, da dort ja auch Sport und Musik stattfindet ▪ Ziele der Stadt Meerbusch stärker ggü. dem Rhein-Kreis-Neuss benennen und durchsetzen ▪ Fahrradstreife der Polizei, um Probleme im Radverkehr zu verfolgen ▪ Anwohnerparkausweise z.B. rund um Dirfstraße um dort weiter Parken zu erschweren/teuer zu machen ohne Anwohner zu beeinträchtigen ▪ Mehr sichere Fußgängerquerungsmöglichkeiten ▪ Abstimmung mit Nachbarkommunen, damit der Radweg nicht plötzlich endet ▪ Mut zu autofreien Zonen ▪ Lieferverkehr reduzieren ▪ Etablierte Konzepte probieren ▪ Möglichst viel und möglichst schnell umsetzen

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zahl der Autoparkplätze reduzieren ▪ Parkraum nicht mehr kostenlos anbieten ▪ Glasfaser auch in Randgebieten -> auch das kann Verkehr vermeiden ▪ Bessere Reinigung der Radwege, besonders dort wo auch Landwirtschaftsverkehr unterwegs ist ▪ Reduzierung von Dauerparken im öffentlichen Raum
	<p>Kleingruppe B</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Bösinghoven verläuft eine Bahnstrecke, die nächste Haltestelle ist allerdings 15 Minuten mit dem Auto entfernt. Mit dem Bus dauert es wesentlich länger. In Zeiten von Reaktivierungen alter Bahnlinien wäre ein neuer Bahnhof entlang der Strecke sehr sinnvoll ▪ Strecken für Radfahrer, die schneller unterwegs sind (vergleichbar mit einer Überholspur für Autos) ▪ Einheitliche Verkehrsführung in Kreisverkehren (Vorfahrt für Fußgänger & Radfahrer) ▪ Straßenbeleuchtung (Intelligente Steuerung) ▪ Günstigerer ÖPNV!!! ▪ Haltestellen müssen sicherer gestaltet sein, heller, geschützter ▪ Mehr Fahrradstraßen, damit Fahrräder wirklich sicher unterwegs sind und Autofahren unattraktiver wird ▪ Winterdienst und Reinigung von Feldwegen ▪ Umgestaltung der Verkehrswege zu verkehrsberuhigten Bereichen oder zumindest 20er Zonen ▪ Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer optimieren ▪ Befragung der Bürger: was wäre nötig, um das Auto abzuschaffen= (Versorgung, Infrastruktur, Wege vermeiden) ▪ Wege zu örtlichen Geschäften durch Fuß- und Radwege ausbauen (z.B. Seibt) ▪ Zustand der vorhandenen Radwege verbessern ▪ Baustellenmanagement auch für Radler ▪ Umwidmung von Wirtschaftswegen zu Rad-/Fußwegen ▪ Ortseingänge mit Tempobarrieren ausstatten
	<p>Kleingruppe C</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komplette Umstrukturierung der Verkehrswege, um eine gerechte Aufteilung der Flächen zu erhalten. Ohne Reduzierung der Fläche für MIV wird es für den Fuß- und Radverkehr zu eng bleiben ▪ Carsharing wird nur funktionieren, wenn gleichzeitig der MIV unattraktiver wird

	<ul style="list-style-type: none">▪ Tempo 30 innerorts überall▪ Ruhender Verkehr muss kosten: Parkgebühren gibt es nur auf dem F.-Schütz-Platz. Das ist ein Anreiz den Pkw auch für kurze Wege zu nutzen → also Parkgebühren mit ins Konzept nehmen▪ Öffentliche Parkplätze dürfen nicht für Anwohner zur Verfügung gestellt werden▪ Haltestellenbuchten dürfen nicht als Parkflächen genutzt werden – Kontrolle!▪ Kosten für ÖPNV sollten auf viele Schultern verteilt werden. Mobilitätsabgabe für alle Meerbuscher?▪ Umsteigezeiten beim ÖPNV optimieren (z.B. Bus und K-bahn oder Bus nach Krefeld)▪ ÖPNV-Ringlinie innerhalb von Meerbusch einrichten (1 Circle Line)▪ Mobilitätsstationen für E-Scooter und Leihräder einführen. Wildparken verhindern.▪ Bau richtiger Radwege statt einfacher Markierungsarbeiten▪ E-Bikes und Radpendlerstrecken innerhalb Meerbuschs und nach Krefeld, Neuss und Düsseldorf entwickeln▪ Radwege besser instand halten (z.B. Radweg Lank-Latum nach Oppum)▪ Ampelschaltungen, die Fuß- und Radverkehr diskriminieren, umrüsten (Kreuzung Nierster Str./Kierster Str.)▪ Vernetzung von Fahrgemeinschaften▪ Lkw-Verkehr in den Krefelder Hafen besser regulieren (Uerdinger Str. Lank und Verbindung Nierst) → Amazon etc. in die Pflicht nehmen▪ Vernetzung der Jugendtreffs Meerbuschs und Ausbau/Angebot in allen Stadtteilen
--	--

Im Nachgang zur Gruppenphase wird ein weiteres Mural-Board freigeschaltet, welches noch 24 Stunden nach Veranstaltungsende offensteht. Hier können die Teilnehmenden noch Punkte ergänzen, die sie während der Veranstaltung vergessen haben oder den Link an andere Personen, die nicht an der Veranstaltung teilnehmen können, weiterleiten. Die Ergebnisse dieses Boards werden im Folgenden dargestellt.

	offenes Board im Nachgang
Notieren Sie konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen für die Stadt Meerbusch	<ul style="list-style-type: none">▪ Sichere Anbindung der Radwege zwischen den einzelnen Gemeinden (besser und sicherer Ausleuchtung der Straßenführung, Radwege)▪ Kontinuierliche und erhöhte Frequenz des ÖPNV▪ ÖPNV-Ticket für Kinder der weiterführenden Schule ab Klasse 7 zur Vermeidung unnötiger Autofahrten der Eltern▪ Infrastruktur in unterentwickelten Gemeinden verbessern▪ Verkehrssicherheit insbesondere auf Radschulwegen verbessern (Bsp.: Bösinghoven – Strümp)▪ Schülerersatzverkehr zukunfts- und klimagerecht aufstellen▪ Erhöhung der Infrastruktur für alternative Antriebe▪ ÖPNV verbessern

Abschluss und Ausblick

Zum Abschluss bedankt sich Herr Assenmacher bei allen Beteiligten für den spannenden Austausch und die zahlreichen Anregungen und Hinweise der Teilnehmenden. Diese werden nun durch die Planersocietät ausgewertet und in die weiteren Planungen integriert. Es wird nun untersucht, wie die vorliegenden Ergebnisse im weiteren Verlauf in das Zielkonzept eingearbeitet werden können. Das Gutachterbüro und die Stadt Meerbusch beraten zusammen mit dem Lenkungskreis und dem Arbeitskreis inwiefern das Zielkonzept angepasst werden muss. Die finale Version des Zielkonzeptes soll schlussendlich im Stadtrat von den Kommunalpolitiker:innen im Mobilitätsausschuss der Stadt Meerbusch beschlossen werden. Auf dieser Grundlage entwickelt die Planersocietät dann konkrete Maßnahmen, wie die Ziele des integrierten Mobilitätskonzepts erreicht werden können, und entwickelt eine Umsetzungsstrategie für das Mobilitätskonzept.

Der Beteiligungsprozess endet nicht mit dieser Bürger:innen-Veranstaltung. Es wird weitere Beteiligungsformate, wie zum Beispiel Planungsspaziergänge in den einzelnen Stadtteilen und eine weitere Bürger:innen-Veranstaltung zum Thema Maßnahmen geben. Die Formate und Termine dieser Veranstaltungen werden in der nächsten Zeit festgelegt und entsprechend frühzeitig kommuniziert.

Insgesamt nehmen die Mitarbeitenden der Stadt Meerbusch und die Gutachter der Planersocietät einen positiven Eindruck aus der Veranstaltung mit. Zahlreiche positive Rückmeldung und zustimmende Reaktionen über das Online-Video-Tool lassen darauf schließen, dass der Großteil der Teilnehmenden diese Einschätzung und vor allem auch den Planungsprozess teilt und unterstützt. Einige Teilnehmende merkten jedoch auch an, dass der zweite Teil, die Arbeit und Diskussion in den Kleingruppen, durchaus etwas länger hätte dauern und der einführende Vortrag dagegen etwas kürzer ausfallen können. Die Mitarbeitenden der Stadt Meerbusch, die Gutachter der Planersocietät sowie Herr Ilgner vom Büro Team Ewen (Moderation) möchten sich an dieser Stelle bei allen Teilnehmenden bedanken und freuen sich bereits auf die weiteren Beteiligungsveranstaltungen.

Protokoll: Johannes Helmer | Planersocietät

Ansprechpartner und Impressum

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner Stadt- und Verkehrsplaner

David Madden

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Tel.: 0231/99 99 70-22

madden@planersocietaet.de

Stadt Meerbusch

Stadtverwaltung Meerbusch

Dezernat III – Umwelt und Klimaschutz

Denise Pottbäcker

Wittenberger Straße 21

40668 Meerbusch

Telefon: 02132-916-147

Denise.Pottbaecker@meerbusch.de