

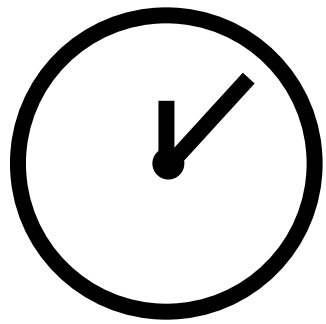


Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erftstadt

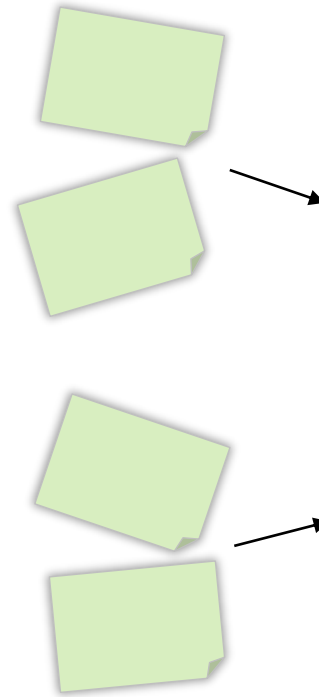
2. Arbeitskreis – Zielkonzept & Leitbildentwicklung

20.05.2022

Bitte schreiben Sie Ihre Ideen und Gedanken auf!



10 min.



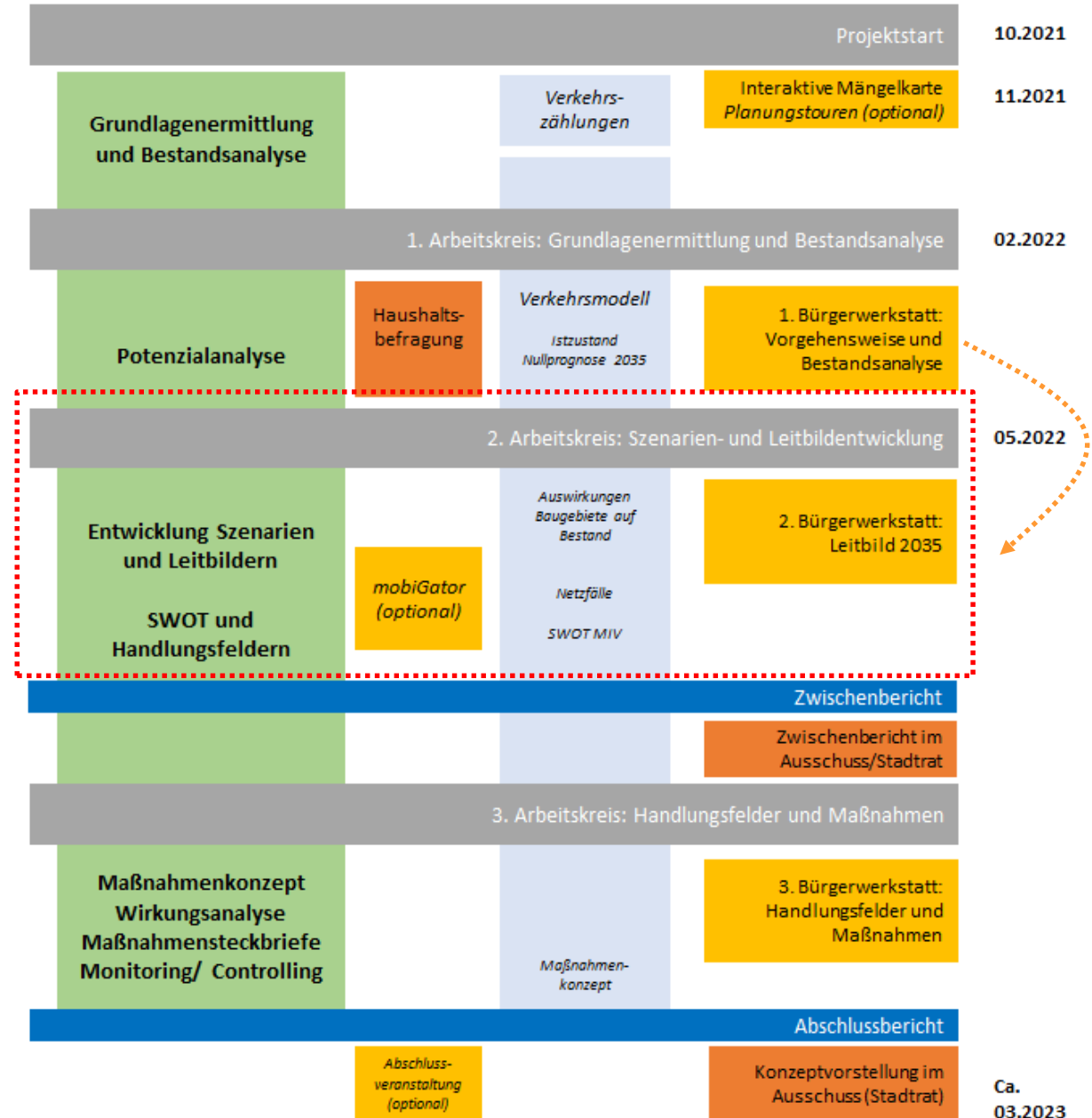
**STADT
ERFTSTADT**
Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erfstadt

**Was wünschen Sie sich
für die Mobilität im Jahr 2040?**

büro stadtVerkehr
Projekthomepage: www.mobigator.de/erftstadt
Kontakt: www.buero-stadtverkehr.de

Agenda

- 1 Zusammenfassung Aktueller Stand
- 2 SWOT-Analyse
- 3 Zielkonzept & Leitbildentwicklung
- 4 Nächste Schritte

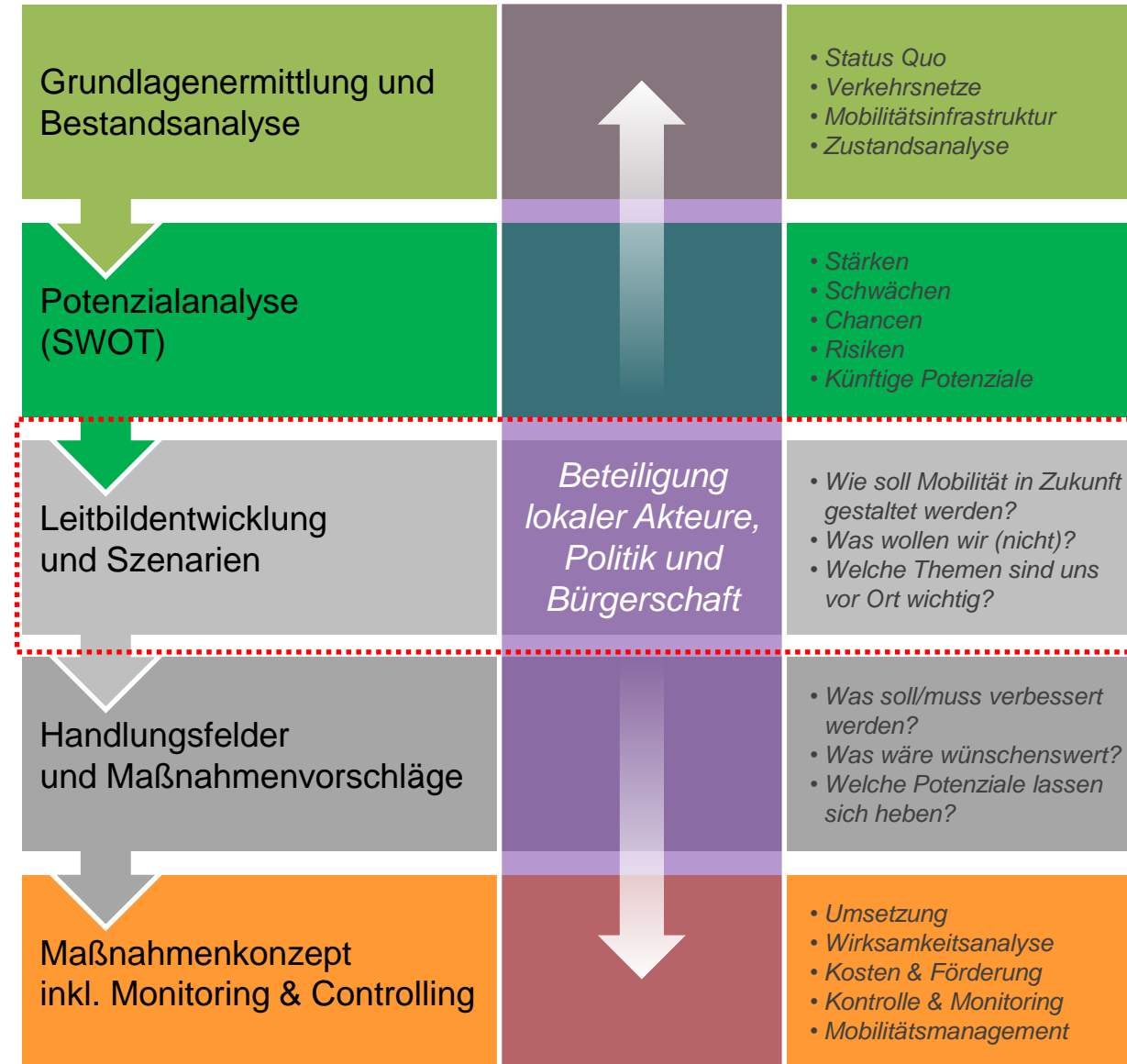




Zusammenfassung

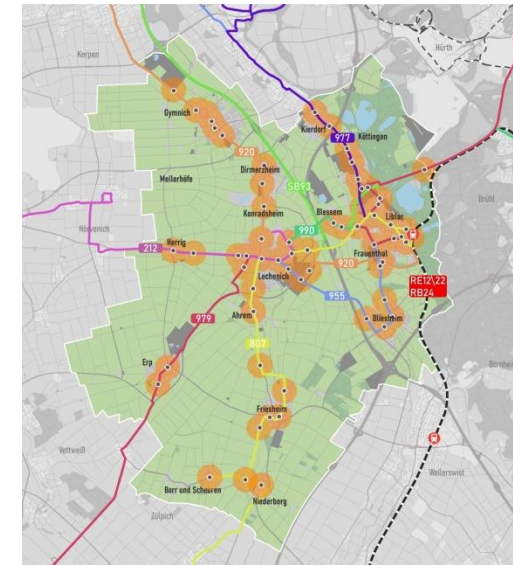
Vorgehensweise beim Integrierten Mobilitätskonzept

- Insgesamt können ungefähr fünf Arbeitsschritte unterschieden werden:
 - Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse
 - Potenzialanalyse
 - Leitbildentwicklung und Szenarien
 - Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
 - Maßnahmenkonzept (inkl. Monitoring & Controlling)
- Die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes ist ein kommunikativer Prozess, bei dem die Akteure vor Ort kontinuierlich in das Projekt mit eingebunden werden. Unter Einbeziehung der Kommunalpolitik, der Kommunalverwaltung, der Verkehrsunternehmen, wichtiger Interessenverbände sowie der Bürgerschaft wird das Konzept erstellt.



Zusammenfassung

- Zwei große Stadtteile mit Liblar und Lechenich, von denen jedoch nur einer an den regionalen SPNV angebunden ist. Nach Lechenich bestehen nur Busverbindungen.
→ Hauptverbindung zwischen den Stadtteilen stellt die B265 dar, welche ebenfalls den überörtlichen Verkehr abwickelt und somit hohe Verkehrsstärken ausweist.
 - Gute Wirtschaftsbasis durch ansässige Unternehmen, jedoch durch die Nähe zum Oberzentrum Köln eine Auspendlerstadt.
→ Dieser Trend wird sich möglicherweise in den nächsten 10 bis 15 Jahren noch verstärken!
 - Limitierte Erweiterungsmöglichkeiten und Ansiedlungsflächen für wachsende Bevölkerung abseits von Liblar (fehlender SPNV).
 - Die Versorgungsinfrastruktur ist gut für eine Kommune der Größenordnung von Erftstadt. In den Randgebieten sind die Verbindungen in die Nachbarkommunen gut ausgebaut, so dass sich die Erftstädter auch in den angrenzenden Kommunen versorgen können.
 - Viele Stadtteile mit stark belasteten Ortsdurchfahrten, schmalen Straßenquerschnitten und mindestens gefühlten Unsicherheiten für den Fuß- und Radverkehr (siehe INKA-Befragung).
- Für das Mobilitätskonzept sollte der Fokus klar auf der Stärkung des Umweltverbunds liegen und Themen wie einen Ausbau des ÖPNV, bessere Verkehrssicherheit und Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr beinhalten.



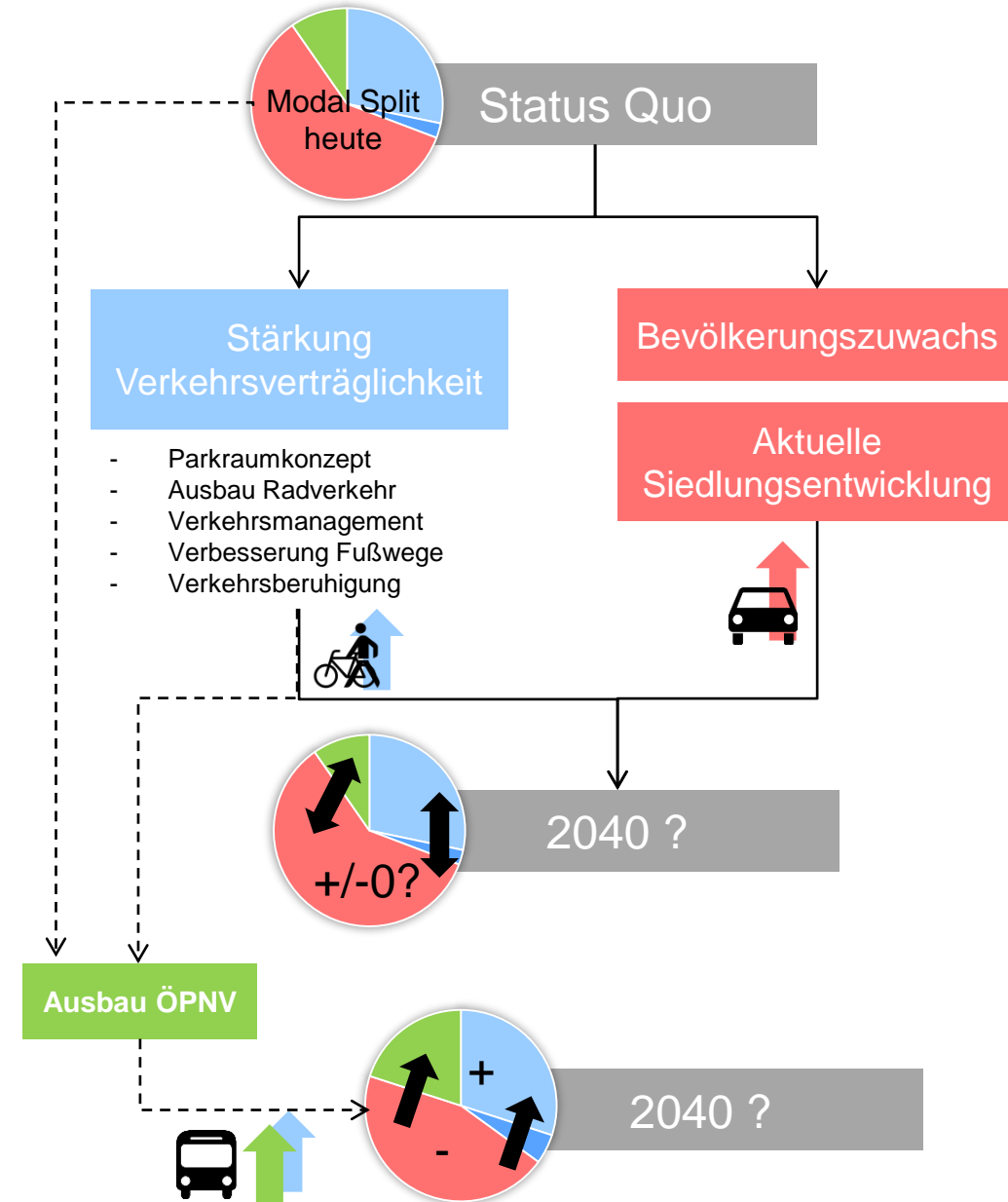
Ausblick

- Überlagernde Megatrends (demographischer Wandel, Wohnraumproblematik in Oberzentren, Klimaschutz, usw.) werden unausweichliche Auswirkungen auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung nehmen.
- Mit Maßnahmen zur Verkehrsverträglichkeit und zur Steigerung des Umweltverbunds können innerhalb der Stadt Verbesserungen erreicht werden.
- Diese Verbesserungen unterstehen jedoch dem Risiko, durch die überlagernden Trends wieder „kannibalisiert“ zu werden (insb. Pendlerverkehr Richtung Köln).
- Ohne höherwertigen ÖPNV (SPNV) und die Neuausrichtung des ÖPNV (Hinzunahme innovativer Bedienungsformen) in weiten Teilen des Stadtgebiets ist die künftige Siedlungsflächenentwicklung begrenzt und wird vor allem zu einem Zuwachs des MIV und somit zu weiteren Belastungen des Straßennetzes führen.

→ **Entwicklung von Zielsetzungen und Leitgedanken:**

„Wie wollen wir Verkehr und Mobilität im Jahr 2035-2040 in Erftstadt gestalten?“

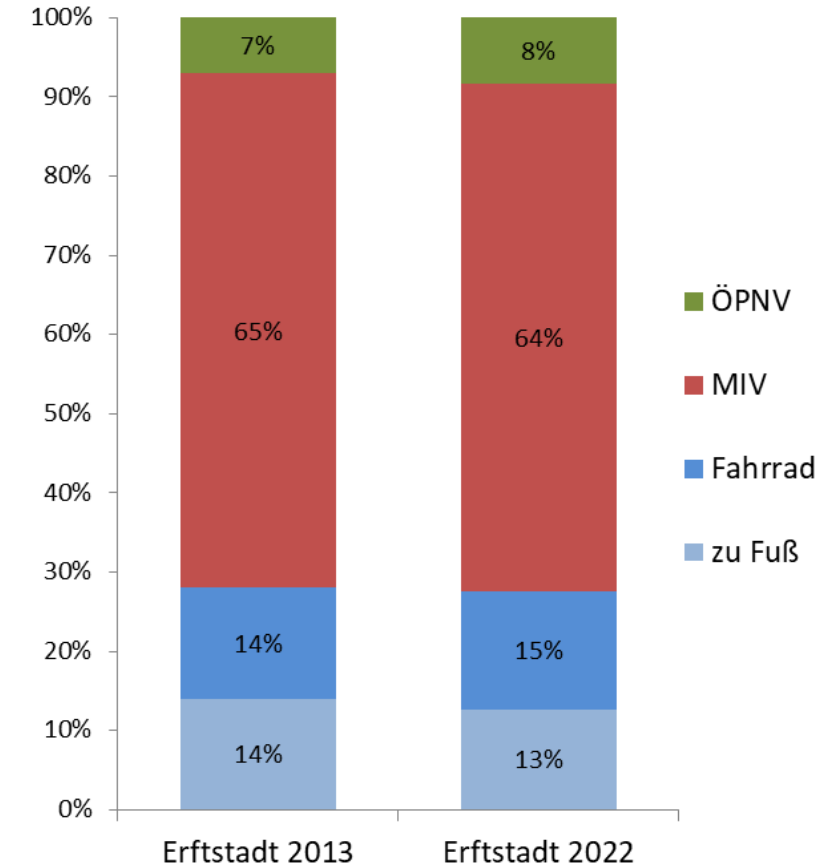
„Wie wollen wir im Jahr 2040 von A nach B kommen?“



Haushaltsbefragung

Vorläufiger Modal Split: Gesamtstädtisch und Zeitreihe

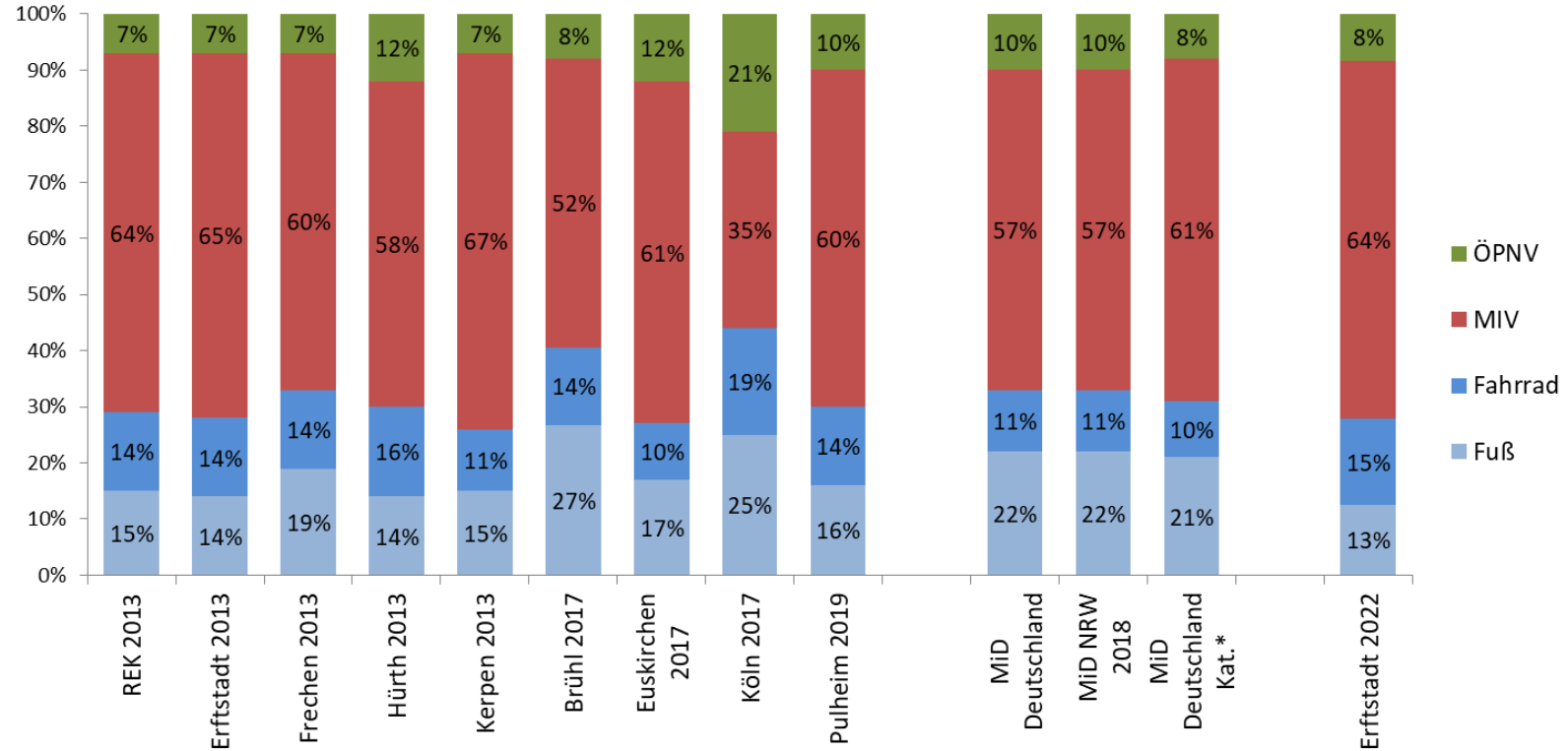
- Modal Split = Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege
→ Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels auf den Wegen
- Zwischen 2013 und 2022 ist der Radverkehrsanteil sowie der ÖPNV-Anteil um jeweils einen Prozentpunkt gestiegen
- Der MIV-Anteil ist um einen Prozentpunkt gesunken, genau wie der Fußverkehrsanteil
- Insgesamt hat der Anteil des Umweltverbundes (alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) um einen Prozentpunkt zugenommen
- Der Vergleich in der Zeitreihe zeigt auf, dass es zwischen 2013 und 2022 lediglich zu einzelnen Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl kam, kein Verkehrsmittel wird wesentlich häufiger oder seltener genutzt als 2013



Haushaltsbefragung

Vorläufiger Modal Split: Räumlicher Vergleich

- Im Vergleich mit den Ergebnissen aus der vorherigen Modal Split-Erhebung im Rhein-Erft-Kreis aus dem Jahr 2013 liegt Erftstadt 2022 hinsichtlich des MIV-Anteils auf dem gleichen Niveau, Unterschiede zeigen sich beim ÖPNV- und Radverkehrsanteil, diese sind in Erftstadt höher, dafür ist der Fußverkehrsanteil niedriger
- Im Vergleich mit den Ergebnissen der Stadt Euskirchen 2017 fällt auf, dass in Erftstadt der Radverkehrsanteil höher ist, dafür geringere Anteile im Fußverkehr und ÖPNV
- Vergleich mit den Mittelwerten in NRW: In Erftstadt ist der Radverkehrsanteil um einige Prozentpunkte höher, dafür geringere Anteile im Fußverkehr und ÖPNV

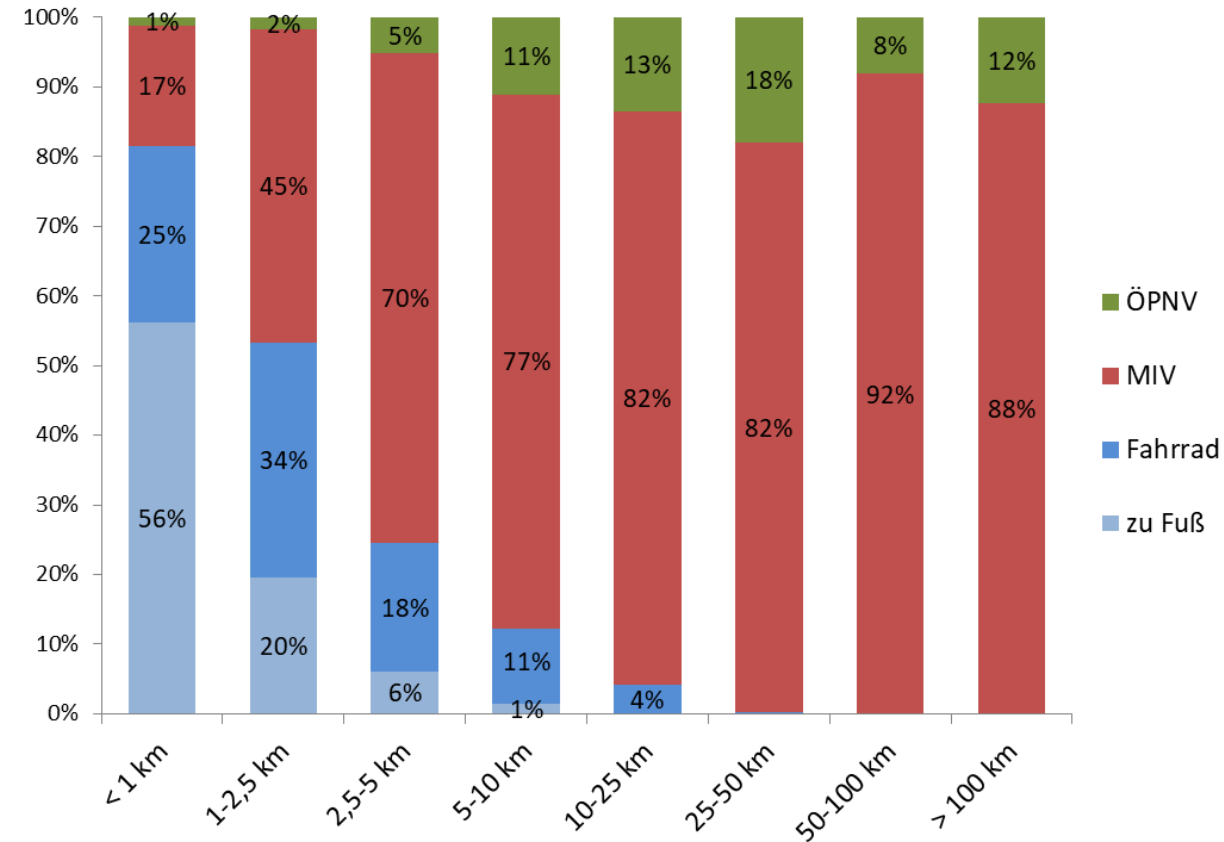


* MiD-Städtereigniskategorie „Mittelstadt, städtischer Raum“

Haushaltsbefragung

Vorläufiger Modal Split nach Wegelänge

- Im Nahbereich (Wege < 1 km und 1-2,5 km) wird ein Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei weiteren Distanzen nehmen die Fuß- und ab 10 km auch die Radverkehrsanteile ab
- Bereits im Nahbereich werden zahlreiche Wege mit dem MIV zurückgelegt → Verlagerungspotenzial auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Die ÖPNV-Anteile nehmen mit weiten Distanzen zu, bei Wegelängenklassen über 100 km zeigt sich der Reisezeitvorteil des Zugverkehrs
- Bei weiten Distanzen dominieren die Anteile des MIV





2

SWOT-Analyse

SWOT-Analyse – STÄRKEN und SCHWÄCHEN

Stärken

- Verkehrsgünstige Lage an der A1, A61 und A553 sowie Anschluss an die B265 Richtung Köln bzw. Zülpich/Euskirchen/Weilerswist
- Gute Anbindung an das regionale Straßennetz in alle Richtungen
- Ausschließlich kostenlose Parkplätze in zentralen Bereichen
- Ansiedlung zahlreicher Gewerbe- und Industriestandorte an den Verkehrsachsen, sowie den Landesstraßen, was für einen relativ guten „Abfluss“ des Schwerlastverkehrs führt
- Anbindung an den SPNV am Bahnhof Liblar
- Vorzeige-Mobilstation am Bahnhof Liblar als Aushängeschild für Multimodalität
- Radwegenetz gut für den touristischen Verkehr ausgebaut
- Fußläufige Erreichbarkeit vieler wichtiger Einrichtungen ist gegeben, insb. in den Hauptorten Lechenich und Liblar



Schwächen

- Viele stark belastete Straßen an Ortsdurchfahrten
- Teilweise schmale Straßenquerschnitte mit eingeschränktem Handlungspotenzial und mindestens gefühlten Unsicherheiten für den Fuß- und Radverkehr (siehe INKA)
- Hohe MIV-Belastungen an neuralgischen Stellen zu Spitzenzeiten
- Randlage des Bahnhofes führt zu teilweise großen Distanzen aus den peripheren Stadtteilen zum Bahnhof und zu Belastung des bahnhofnahen Siedlungsbereich durch Busverkehr (Schleifenfahrten)
- Keine SPNV- bzw. höherwertige ÖPNV-Anbindung in Lechenich
- ÖPNV weitestgehend als „bedarfsgerechtes“ Grundangebot mit einigen Erschließungs- und Bedienungslücken
- Barrierefreiheit im ÖPNV noch nicht überall umgesetzt
- Diverse Netzlücken im Radverkehr, insb. in den Siedlungsgebieten
- Bewohner vieler Stadtteile können ihre Grundversorgung nicht fußläufig abdecken

SWOT-Analyse – CHANCEN und RISIKEN

Chancen

- Ansiedlung der Hochschulcampusse kann Impulse für den Zuzug junger Bevölkerung sowie für den weiteren Ausbau des Umweltverbunds schaffen
- Weitestgehend flache Topographie bietet Entwicklungschancen für den Radverkehr auch über die touristische Nutzung hinaus
- Wirtschaftswege können als Radfahrwege ausgewiesen werden um diese in den gesamtstädtischen Radwegenetzplan zu integrieren.
- Viele Wege <5 km, die mit dem Auto zurückgelegt werden zeigen ein hohes Verlagerungspotenzial auf (von Auto auf Rad und Fuß)
- Flächendeckende multimodale Angebote (Mobilstationen) können zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds beitragen
- Aktuelle Entwicklungstrends bei Bund und Land erhöhen die Chancen zur Stärkung des Umweltverbunds besser als je zuvor (sofern konkrete Planungen auf kommunaler Ebene vorbereitet wurden!)



Risiken

- Ansiedlung der Hochschulcampusse kann zu einem erhöhten MIV-Aufkommen führen, wenn keine begleitenden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds durchgeführt werden
- Megatrends wie Wohnraumknappheit in den Großstädten (Köln) sowie der demographische Wandel führen zu höherem Ansiedlungs- und somit Verkehrsdruck auf Erftstadt
- Bleiben Investitionen in den Umweltverbund aus, wird der Autoverkehr in Zukunft stark zunehmen

Potenziale für die Mobilität in Erftstadt

- Der Ausbau des höherwertigen ÖPNV kann den Umweltverbund umfassend stärken und neue Chancen der städtebaulichen Entwicklung auch abseits von Liblar schaffen
- Durch Ausbau des ÖPNV und dem Aufbau von weiteren Mobilstationen im Stadtgebiet können neue multimodale Verknüpfungen und Alternativen zum MIV auch für komplexe Wegeketten geschaffen werden
- Ein gut ausgebautes und klar vermarktetes Radhaupt- und Radnebennetz können den Radverkehr steigern.
- Die Verankerung von Mobilitäts- und Verkehrszielen in die gesamte städtische Planung (Stadtentwicklung, Bauleitplanung, Industrie- und Gewerbeentwicklung, usw.) kann nachhaltig zur Verkehrswende beitragen.
- Aus der Haushaltsbefragung zeigt sich:
 - Es bestehen hohe Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund
 - ÖPNV und Rad gewinnen als Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung (trotz oder gerade auch auf Grund der Corona-Pandemie)





3 Zielkonzept & Leitbildentwicklung

Ziel- und Leitbildentwicklung

Aufgabenstellung:

Erarbeitung eines Handlungsrahmens für die künftige
Mobilität und Mobilitätsentwicklung in Erftstadt.



Leben in Erftstadt attraktiv gestalten

- Aufenthaltsqualität verbessern
- Lebensqualität der Bevölkerung verbessern
- Städtebauliche Aufwertung bewirken
- Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsstandorts erhöhen



Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden

- Erreichbarkeit bei geringem Verkehrsaufwand sichern
- Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit verbessern
- Verkehrsbeeinträchtigungen minimieren



Umwelt- und Klimaschutz fördern

- Umweltbelastungen reduzieren
- Ausstoß von Treibhausgasen mindern
- Nachhaltige, klimaschonende und energiesparende Mobilität ermöglichen

Ziele und Leitgedanken

Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile

- ✓ Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in den Stadtteilen
- ✓ Verbesserung des ÖPNV und der Anbindung an die Nachbarstädte
- ✓ Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Hauptsiedlungsgebieten
- ✓ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ✓ Schaffung einer lebenswerten Stadt ohne hohe Verkehrsbelastung

Wo stehen wir heute? Welche Ziele setzen wir uns konkret?

Grundlage:

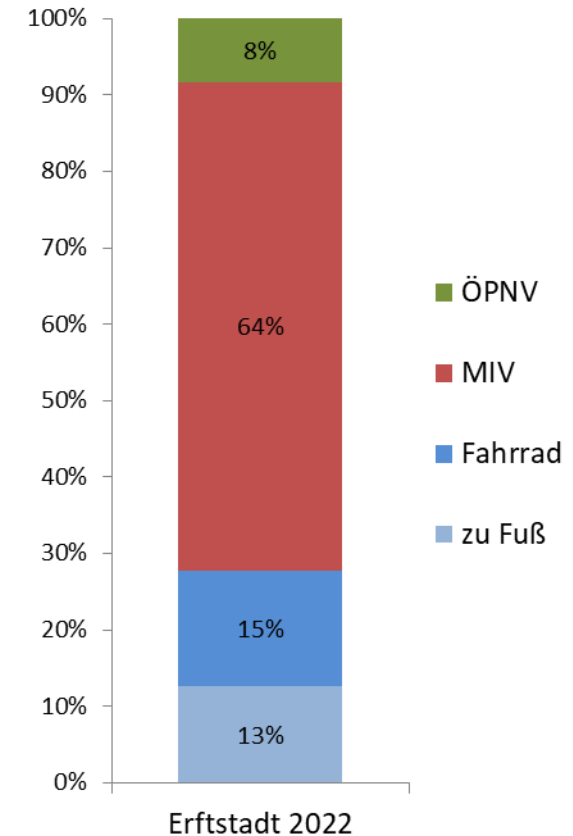
Derzeitiger Modal-Split in Erftstadt aus der Haushaltsbefragung im März 2022

Kurzeinschätzung

- Der MIV weist einen hohen Anteil von 64% auf.
- Der Radverkehr weist mit 15% einen durchschnittlichen Anteil auf.
- Der ÖPNV-Anteil ist mit 8% gering.
- Der Fußverkehrsanteil ist mit 13% tendenziell eher niedrig.

Potentiale

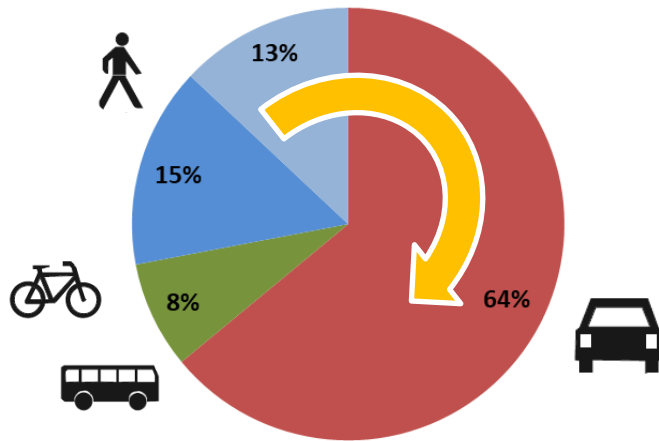
- Verlagerung von kurzen Wegen (< 2,5 km) auf Fuß- und Radverkehr
- Potentiale im ÖPNV durch höherwertige Anbindung.
- Potentiale im Radverkehr durch stringente Netzgestaltung und Ausbau von Abstellplätzen.
- Potentiale im Fußverkehr eher gering. Barrierefreiheit ist sicherzustellen.



Ziele und Restriktionen

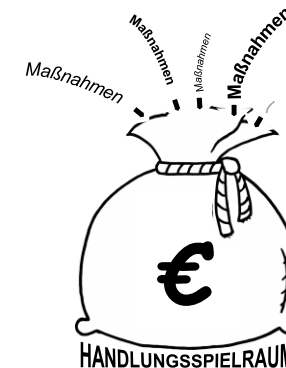
Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile

Ziele*



Mehr Umweltverbund, weniger MIV
Mehr Gleichberechtigung der Verkehrsträger

Restriktionen



Wie wollen wir unsere Ziele erreichen?

Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile



Ziel:

Verkehrssicherheit Fuß & Rad

Fokus auf Maßnahmen die...

- leicht und kurzfristig umsetzbar sind
- kostengünstig sind
- die Verkehrssicherheit verbessern
- die Aufenthaltsqualität verbessern
- den MIV nicht zu stark einschränken
- das Parkraumangebot nicht zu stark einschränken

Ausbau der Multimodalität

Fokus auf Maßnahmen die...

- die Verkehrsträger gleichwertig betrachten
- eine Verknüpfung von Verkehrsträgern anstreben (Multimodalität)
- den Umweltverbund verbessern
- Alternativen zum Auto schaffen

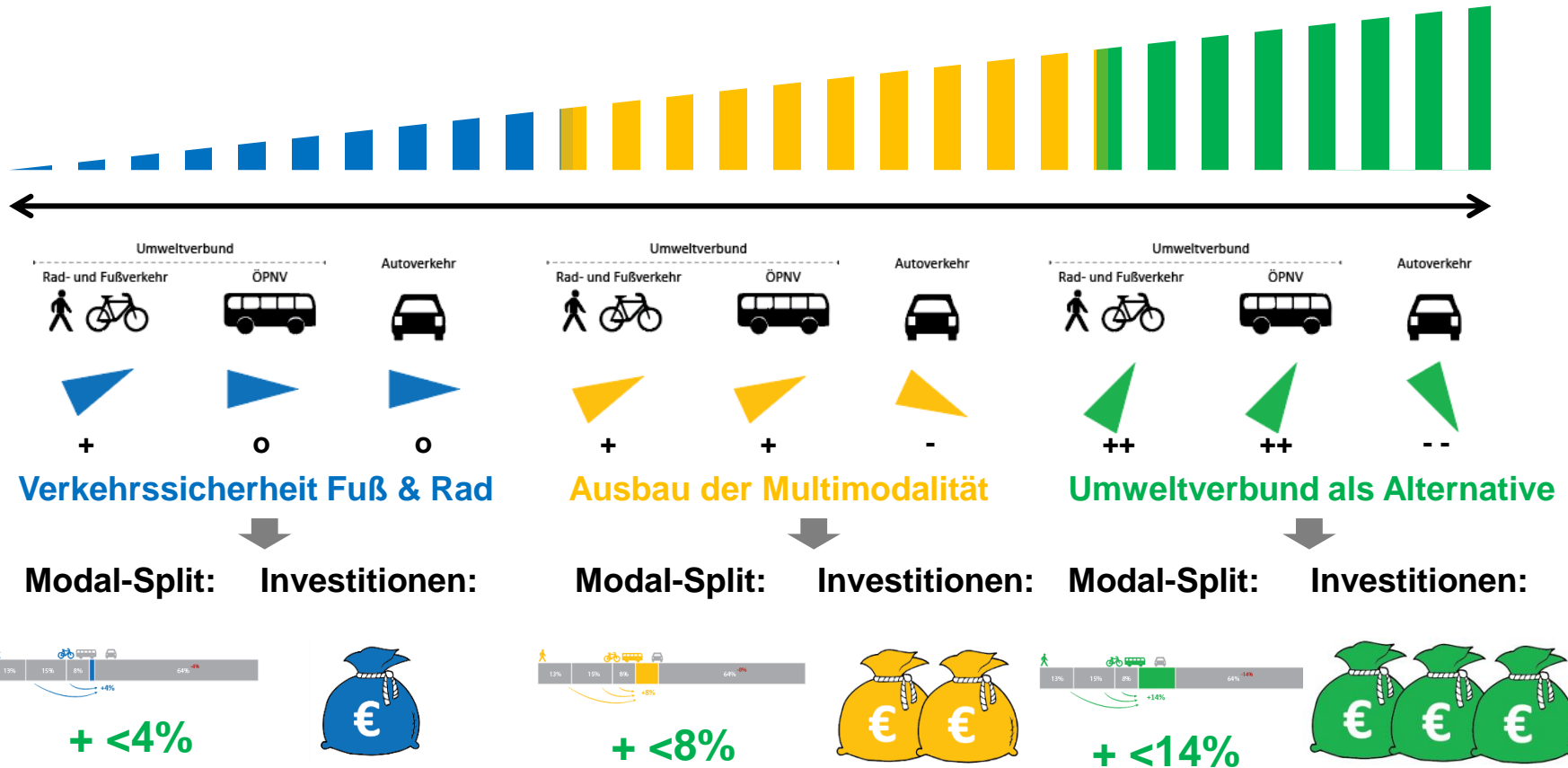
Umweltverbund als Alternative

Fokus auf Maßnahmen die...

- den ÖPNV stark ausbauen und verbessern
- den Umweltverbund als attraktives Angebot ausbauen, auch und gerade zu Lasten des MIV
- Auch Maßnahmen anstreben, die nicht in Planungshoheit der Kommune liegen

Welche Ziele wollen wir erreichen?

Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile



Welche Ziele wollen wir erreichen? – und was bedeutet das?

Möglicher neuer Modal Split

- bei umfassender Umsetzung der dargestellten Maßnahmen sind folgende Verlagerungen denkbar
- Voraussetzung ist, dass die Angebote von den Bürgerinnen und Bürgern in Erfstadt mitgetragen und angenommen werden

Mögliche Zuwächse der einzelnen Verkehrsarten:

Verkehrssicherheit Fuß- und Radverkehr

MIV:	-4% gegenüber heute	➔ - 6.000	Wege/Tag
ÖPNV:	+0% gegenüber heute	➔ + 0	Wege/Tag
Rad:	+3% gegenüber heute	➔ +4.800	Wege/Tag
Fuß:	+1% gegenüber heute	➔ +1.200	Wege/Tag

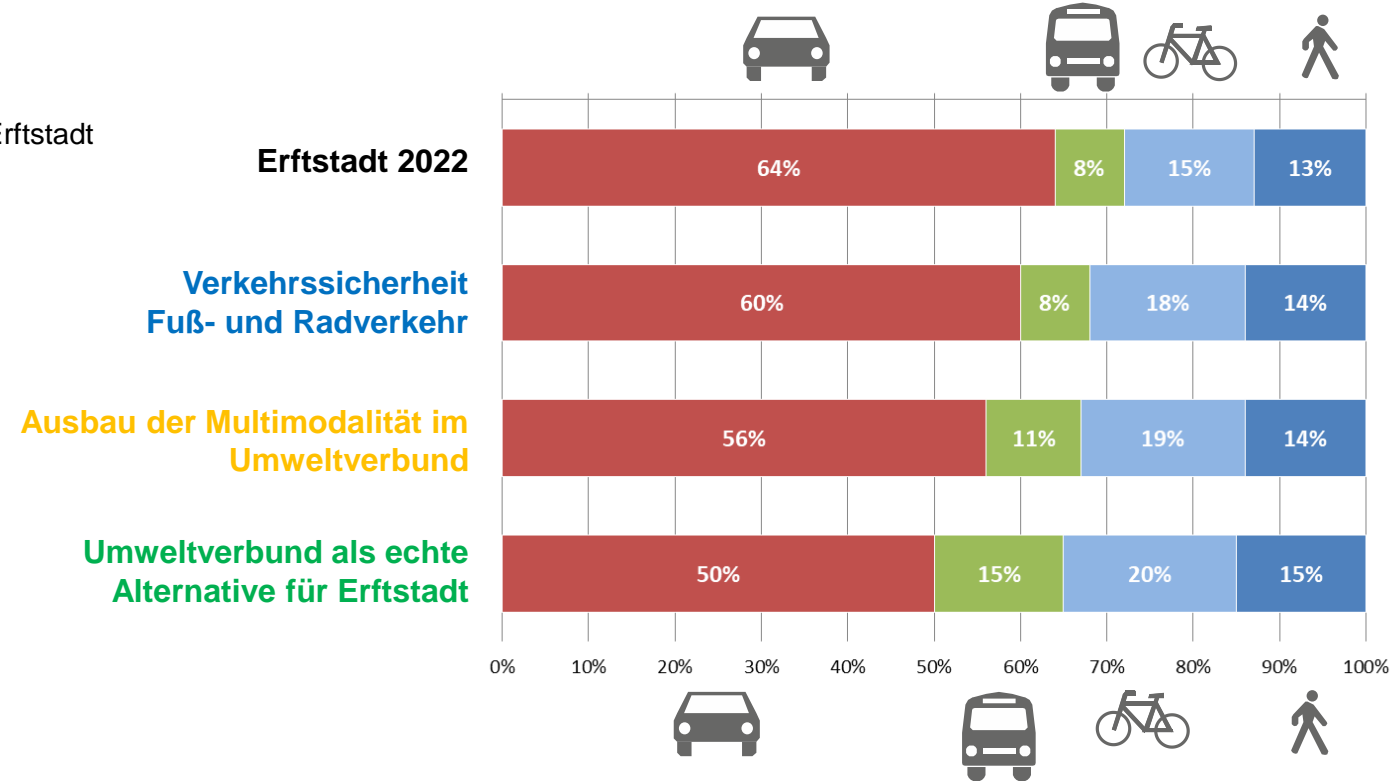
Ausbau der Multimodalität im Umweltverbund

MIV:	-8% gegenüber heute	➔ - 12.000	Wege/Tag
ÖPNV:	+3% gegenüber heute	➔ + 4.800	Wege/Tag
Rad:	+4% gegenüber heute	➔ + 6.000	Wege/Tag
Fuß:	+1% gegenüber heute	➔ + 1.200	Wege/Tag

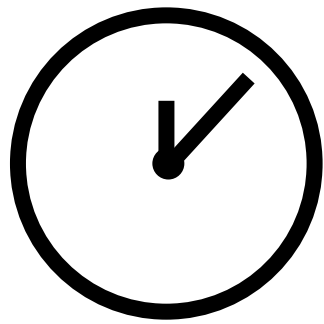
Umweltverbund als echte Alternative für Erfstadt

MIV:	-14% gegenüber heute	➔ - 22.000	Wege/Tag
ÖPNV:	+7% gegenüber heute	➔ + 11.000	Wege/Tag
Rad:	+5% gegenüber heute	➔ + 8.000	Wege/Tag
Fuß:	+2% gegenüber heute	➔ + 3.000	Wege/Tag

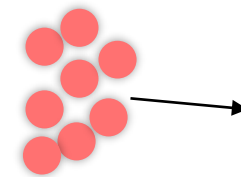
(gerundete Werte)



Bitte positionieren Sie sich für ein Zielszenario!



20 min.



**STADT
ERFTSTADT**

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erftstadt

Welche Zielrichtung wünschen Sie sich für die Mobilität in Erftstadt?

Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt

Umweltverbund, ÖPNV, Autoverkehr

Das Szenario für 2035:

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils um bis zu 4% (= 1.700 Wege pro Tag)
- Kostenschonender Mitteleinsatz und Rückgriff auf Fördermittel zur Erreichung der Mobilitätsziele.

Ausbau der Multimodalität und Förderung des Umweltverbunds

Umweltverbund, ÖPNV, Autoverkehr

Das Szenario für 2035:

- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch vernetzende Angebote um bis zu 8% (= 3.200 Wege pro Tag)
- Moderater Mitteleinsatz inkl. Intensivierung der Fördermittelauslastung zur Erreichung der Mobilitätsziele.

Ausbau des Umweltverbunds als gleichwertige Alternative der Mobilität

Umweltverbund, ÖPNV, Autoverkehr

Das Szenario für 2035:

- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch Ausbau des ÖPNV und restriktiven Maßnahmen im MVV um bis zu 14% (= 5.700 Wege pro Tag)
- Großzügiger Mitteleinsatz als wahrnehmbarer Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Mobilitätsziele.

büro stadVerkehr

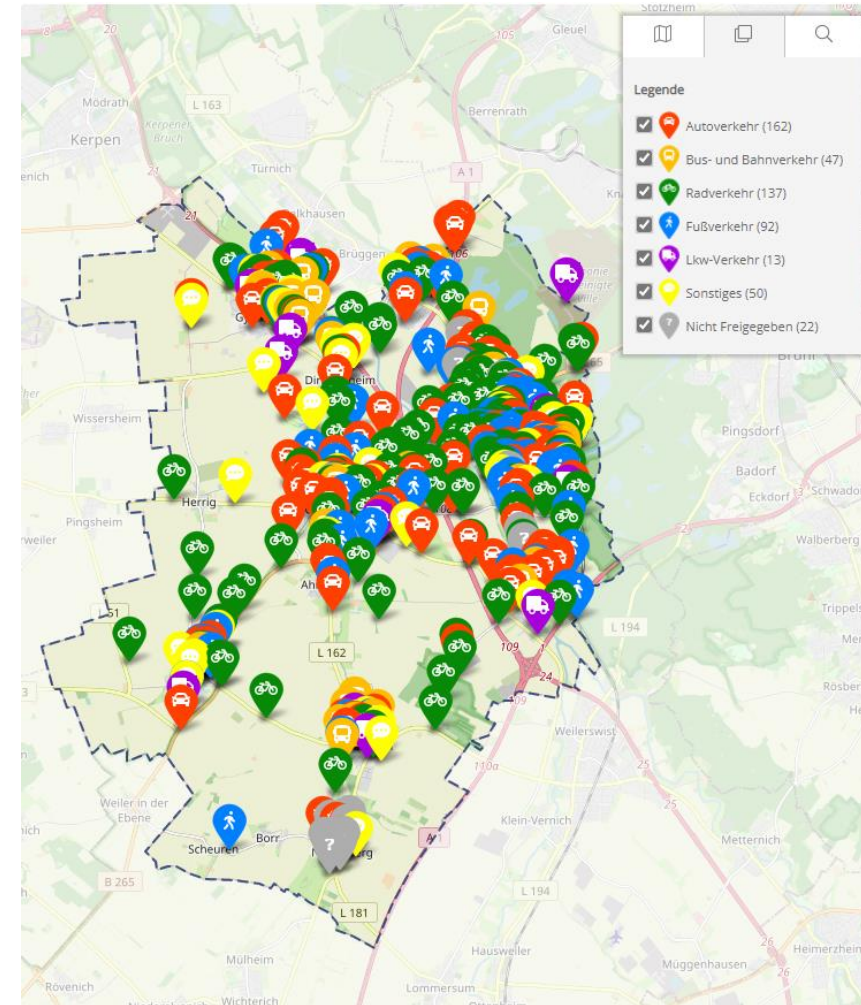
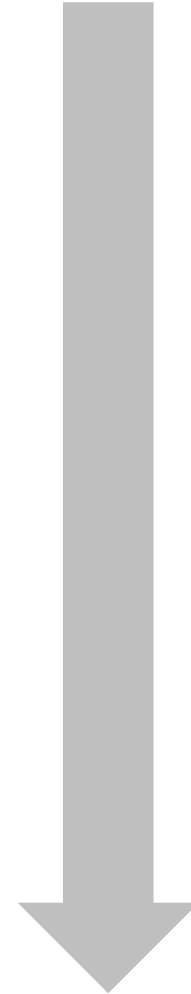
Projekthomepage: www.mobilitaet.de/erftstadt
Kontakt: www.buero-stadtverkehr.de

Definition von Handlungsfeldern

 Autoverkehr (inkl. E-Mobilität)	 ÖPNV
 Radverkehr	 Fußverkehr

- Ableitung von weiteren Handlungsfeldern auf Basis von:
 - ➔ INKA-Befragung
 - ➔ Haushaltsbefragung
 - ➔ 1. Arbeitskreis & interne Projektgruppensitzungen
- Neben den Hauptverkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Rad, Fuß werden demnach weitere Handlungsfelder definiert:

 Parken (ruhender Verkehr)	 Lieferverkehr
 Multimodalität	 Schülerverkehr



Definition von Handlungsfeldern

Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile

Übergeordnete Handlungsfelder:



Autoverkehr (inkl. E-Mobilität)

- Straßennetz & Verkehrsführung
- Verkehrsberuhigung
- Ausbau Ladeinfrastruktur



Parken (ruhender Verkehr)

- Ausbau des Parkangebots
- Restriktionen des Parkangebots
- Parkraumbewirtschaftung



Lieferverkehr

- Lieferzonenmanagement
- Restriktionen des Lieferverkehrs
- Lkw-Führungskonzept



Schülerverkehr

- Ordnung von Hol- und Bringverkehren
- Verkehrssicherheit im Schülerverkehr



Radverkehr

- Verkehrssicherheit Radverkehr
- Radwegeausbau
- Sichere Abstellmöglichkeiten
- Beschilderungen / Wegweisung



Fußverkehr

- Verkehrssicherheit Fußverkehr
- Sichere Querungsmöglichkeiten
- Beschilderungen / Wegweisung
- Barrierefreiheit (allgemein)
- Beschaffenheit von Gehwegen



ÖPNV

- Verbesserung des Liniennetzes
- Verbesserung des Taktangebots
- Einrichtung eines hochwertigen ZOB
- Schaffung höherwertiger ÖPNV (Stadtbahn etc.)

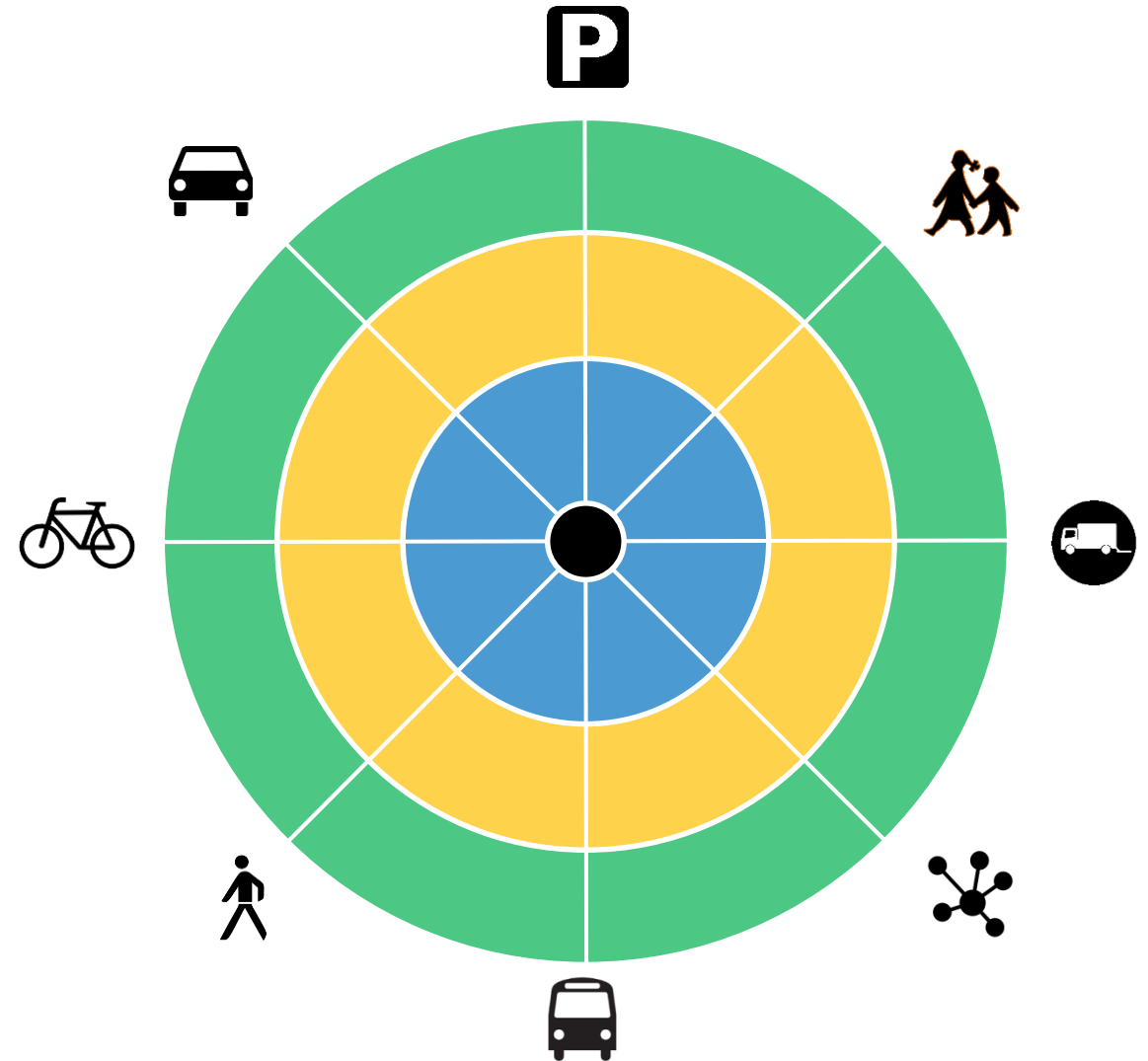
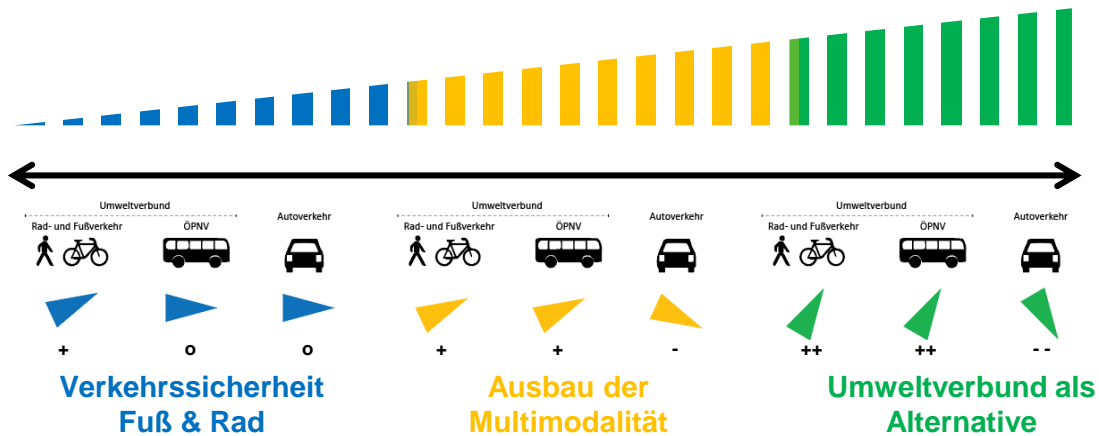


Multimodalität

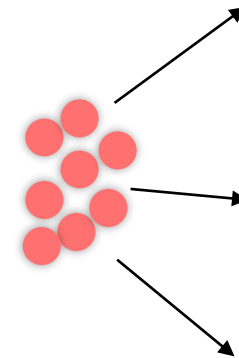
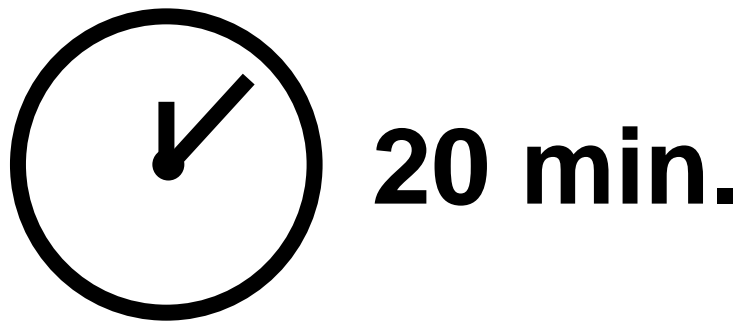
- Einrichtung von Mobilstationen
- Digitale Angebote der Vernetzung
- Einrichtung von Sharing-Angeboten

Handlungsfelder

- Innerhalb der Handlungsfelder werden detaillierte Maßnahmenschwerpunkte definiert
- Im Sinne der allgemeinen Zielrichtung sind die Maßnahmenintensitäten für die einzelnen Handlungsfelder auszuarbeiten
- Hier kann es jedoch Unterschiede geben, d.h. verschiedene Intensitäten für die einzelnen Handlungsfelder geben
- Entsprechen die Maßnahmen innerhalb der einzelnen Handlungsfelder nicht dem übergeordneten Leitbild, sind die Ziele nicht zu erreichen



Bitte positionieren Sie sich bei den einzelnen Handlungsfeldern!



**STADT
ERFTSTADT**
Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erftstadt

Leitbild für die Mobilität in Erftstadt 2040

 Radverkehr	Ausbau der Radverkehrsanlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken	Punktuelle Verbesserungen im Radverkehr	Priorisierung des Radverkehrs in der gesamten Innenstadt
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
 Fußverkehr	Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	Der Fußverkehr hat Vorrang in allen zentralen Bereichen	Ausbau der Gehwege für verbesserte Sicherheit und Barrierefreiheit
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
 ÖPNV	Beibehaltung des Busnetzes mit leichten Taktanpassungen	Ausbau des Busnetzes mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Linien.	Bau eines hochwertigen ÖPNV-Anschlusses (TSB, Stadtbahn, etc.)
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
 Multimodalität	Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladesäulen, CarSharing, usw.)	Flächendeckende multimodale Angebote im Stadtgebiet (Mobilstation und Sharingkonzept)	Konzentration multimodaler Angebote in der Innenstadt (Mobilstation)
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

büro stadverkehr
 Projekthomepage: www.mobilitaet.de/erftstadt
 Kontakt: www.buero-stadverkehr.de

Zusammenfassung & Fazit

Leitbild?

Motivation?

Zukunft?

Ziele?

Aufbruch?

Bereitschaft?

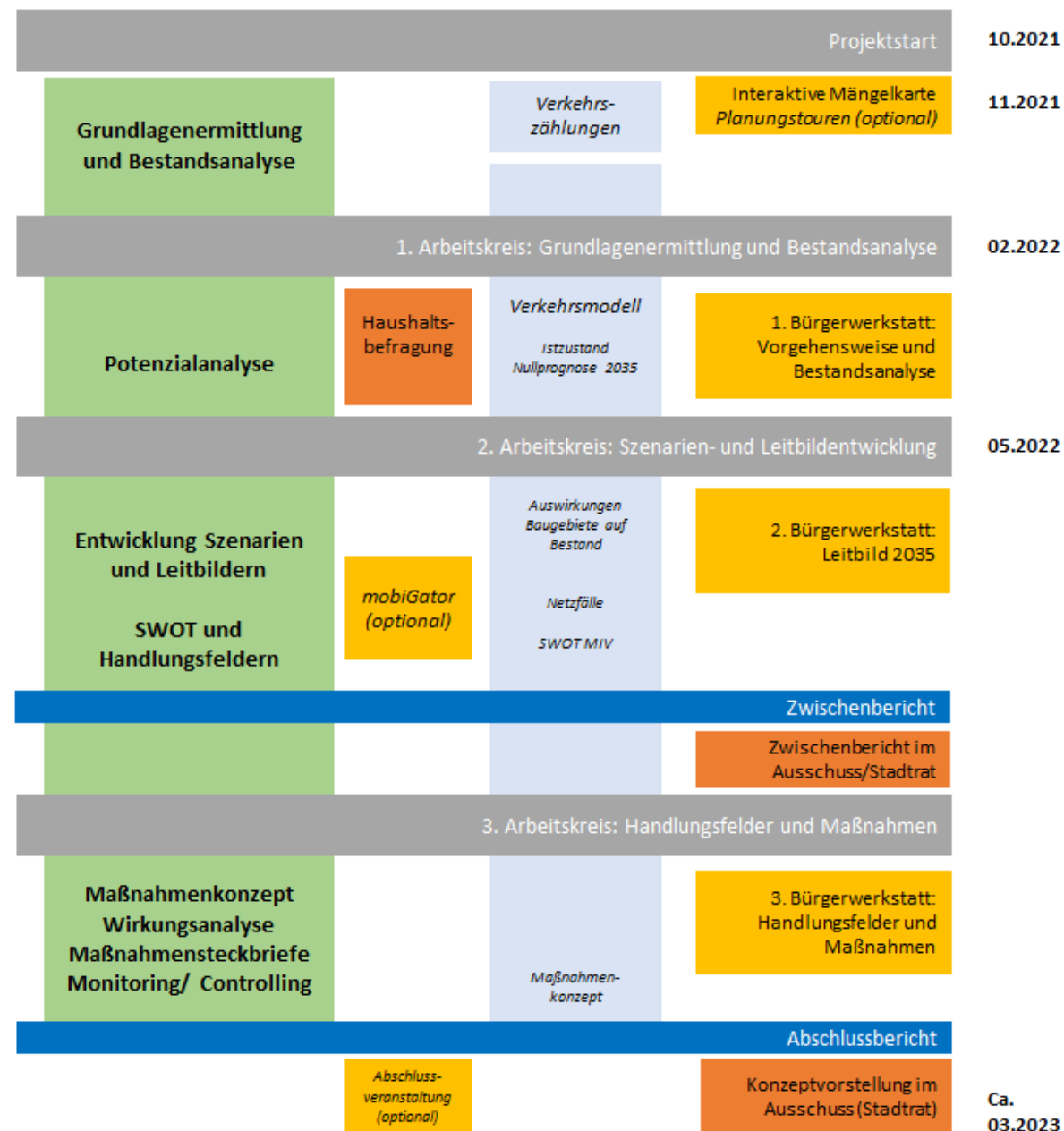


5

Ausblick & Nächste Schritte

Nächste Schritte

- **Detailauswertung der Haushaltsbefragung (HHB)**
Ende Juni 2022
 - **Aufbau des Verkehrsmodells für die Stadt Erftstadt**
- Eichung Anhand der HHB-Daten
- Aufbau eines sog. Prognosenullfalls 2040
 - **Ausarbeitung der Handlungsfelder und Formulierung eines Zwischenberichts (Bestandsaufnahme, Potenziale, Leitbild, Szenarien)**
 - **1. Bürgerwerkstatt (31. Mai 2022)**
→ Information/Einladung der Bürger*innen (Medien, Soziale Medien, Artikel, usw.)
- **Nächster Arbeitskreistermin: September 2022**
Handlungsfelder und Maßnahmen (Workshop)



büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

Fon: 02103 91159-10
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

Sebastian Schulz, M.Sc.

Fon: 02103 91159-20
E-Mail: schulz@buero-stadtverkehr.de

Marius Lenz, M.Sc.

Fon: 02103 91159-17
E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Vielen Dank!

Ablaufplan Mobilitätskonzept Erftstadt
Stand: 2.2022

AP A: Grundlagenermittlung

Bestandsaufnahme und Analyse
Haushaltsbefragung

AP B: Prozessbegleitung

Bürgerwerkstatt
Arbeitskreis
Digitale Mängelkarte (INKA)

AP C: Szenarien- und Leitbildentwicklung

Entwicklungsszenarien
Leitbildentwicklung 2035

AP D: Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept

Maßnahmenkonzept
Stufenkonzept, Wirkungsanalyse, Kosten

AP E: Bericht und Politik

Vorstellung in der Politik
Berichte

Optionale Pakete

