

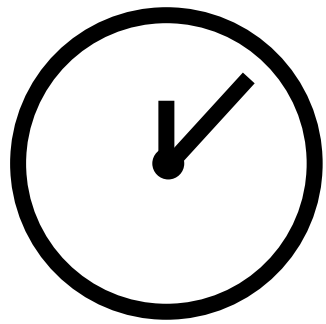


## Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erftstadt

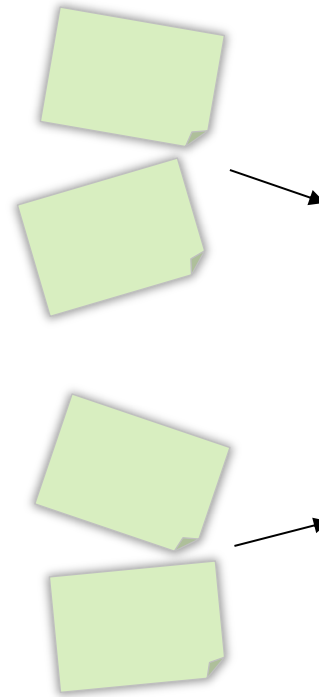
1. Bürgerworkshop – Zielkonzept & Leitbildentwicklung

31.05.2022

**Bitte schreiben Sie Ihre Ideen und Gedanken auf!**



**10 min.**



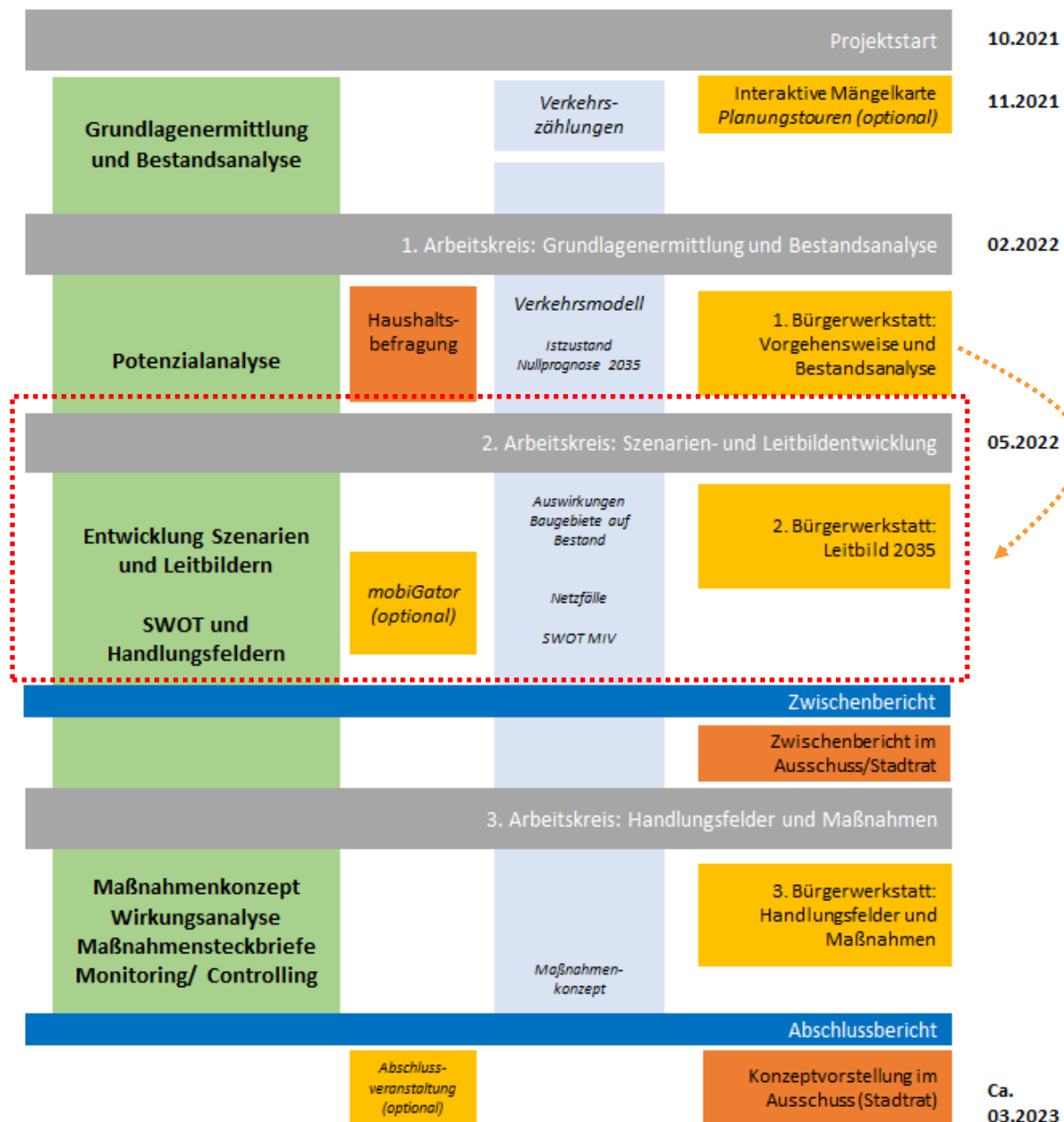
**STADT  
ERFTSTADT**  
Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erfstadt

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


**büro stadtverkehr**  
Projekthomepage: [www.mobilgator.de/erftstadt](http://www.mobilgator.de/erftstadt)  
Kontakt: [www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

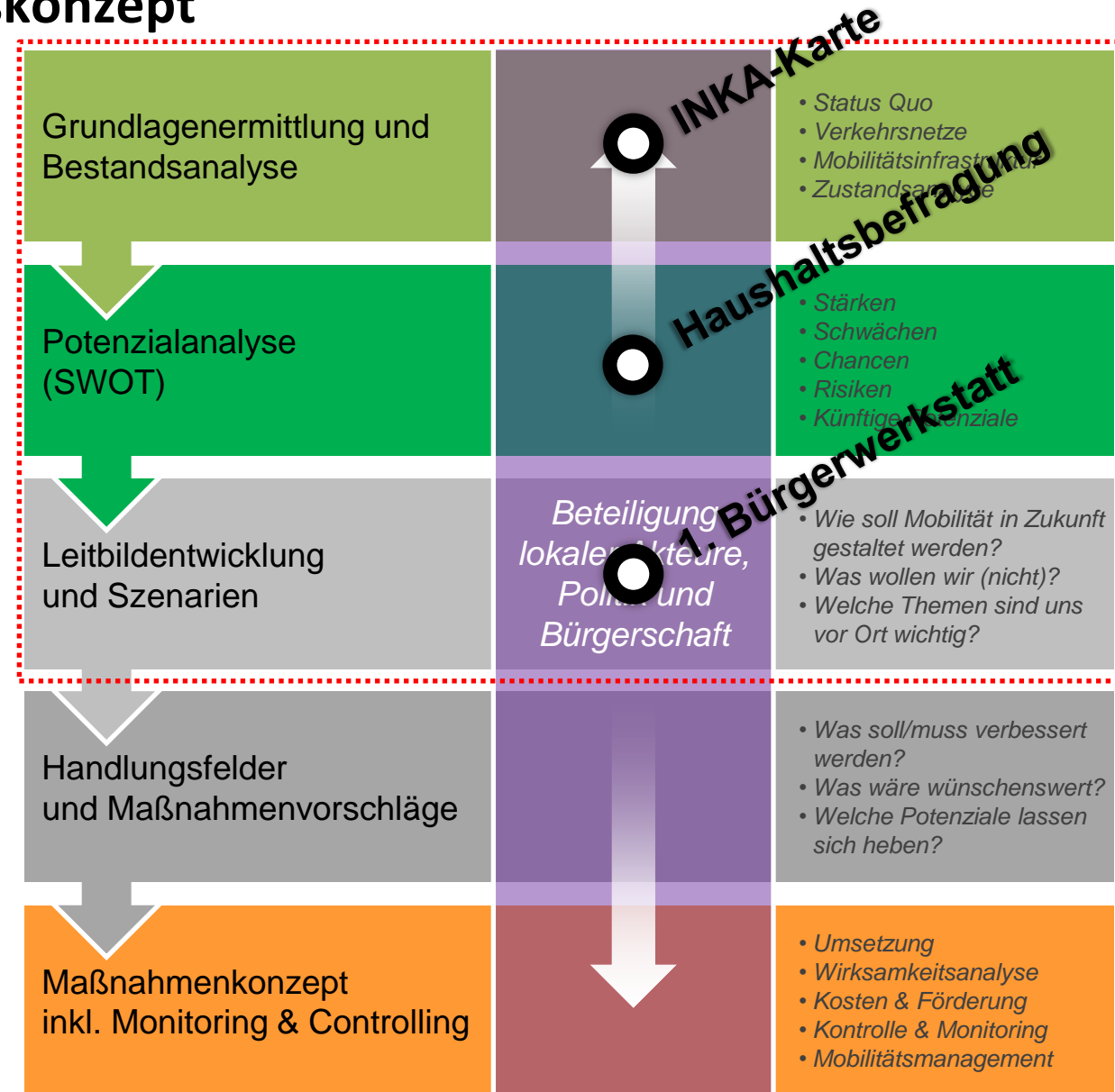
# Agenda

- 1 Zusammenfassung Bestandsaufnahme
- 2 Potenziale, Stärken & Schwächen
- 3 Zielkonzept & Leitbildentwicklung
- 4 Leitbild-Workshop



## 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.





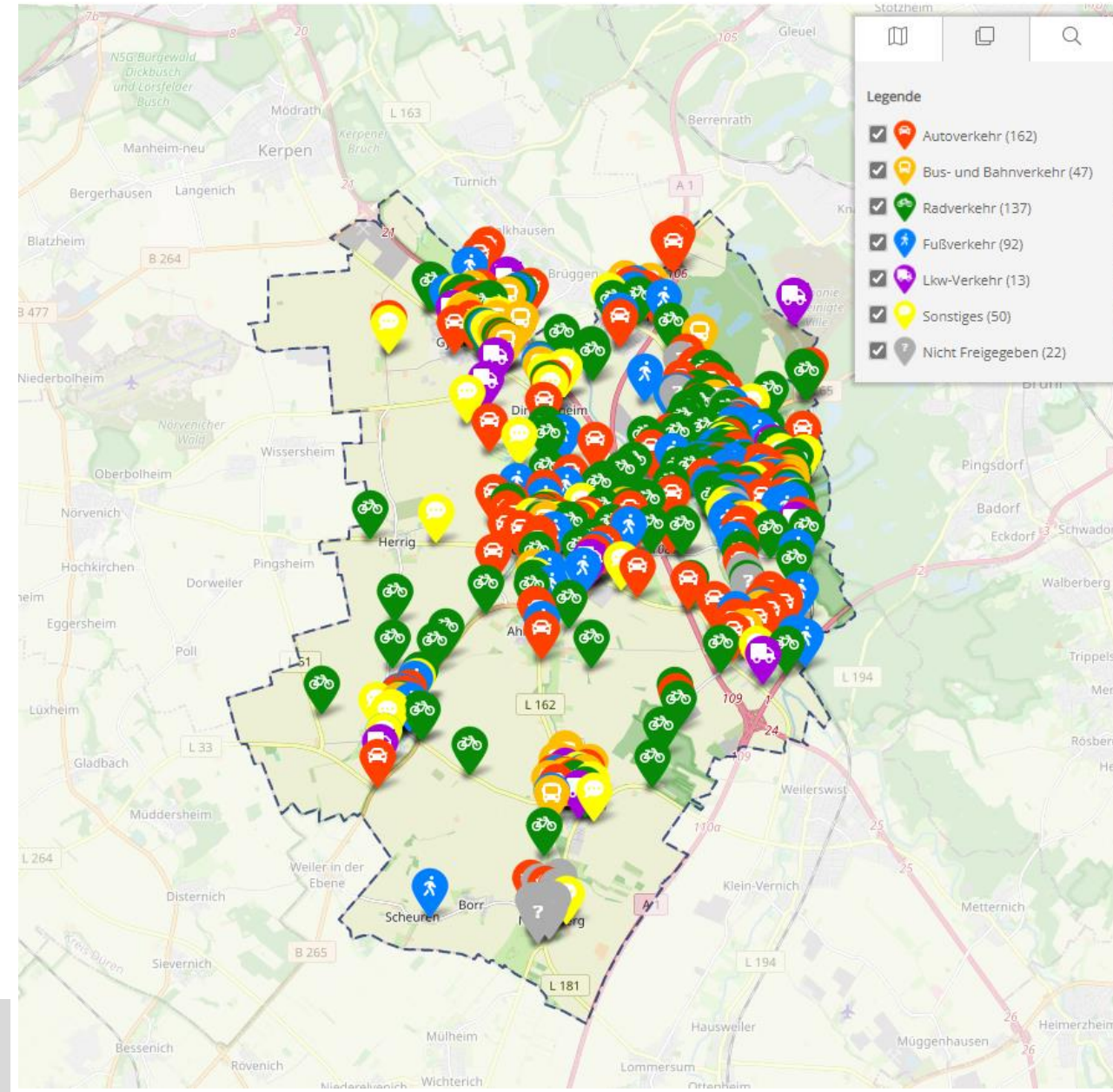
1

## Zusammenfassung Bestandsaufnahme



## INKA-Beteiligung

- Eine Beteiligung war vom 06.12.2021 bis zum 04.02.2022 möglich
  - Einträge konnten zu sechs Kategorien vorgenommen werden:
    - Autoverkehr
    - Bus- und Bahnverkehr
    - Fußverkehr
    - Lkw-Verkehr
    - Radverkehr
    - Sonstiges
  - Ziel: Suche nach besonders attraktiven Bereichen, Hinweisen, Wünschen, Ideen sowie Mängeln und Problembereichen zu den einzelnen Verkehrsmitteln in Erftstadt
- 
- 746 Einträge, 2.977 verschiedene Besuche
  - 3.615 Seitenaufrufe
  - Durchschnittlich 60,23 Besuche/Tag
  - 204 Personen haben Einträge getätigt
  - Besucherstärkster Monat Dezember 2021: 1643 Besuche
  - 10.354 Zustimmungen/Ablehnungen
    - 9.039 Zustimmungen (likes)
    - 1.315 Ablehnungen (dislikes)

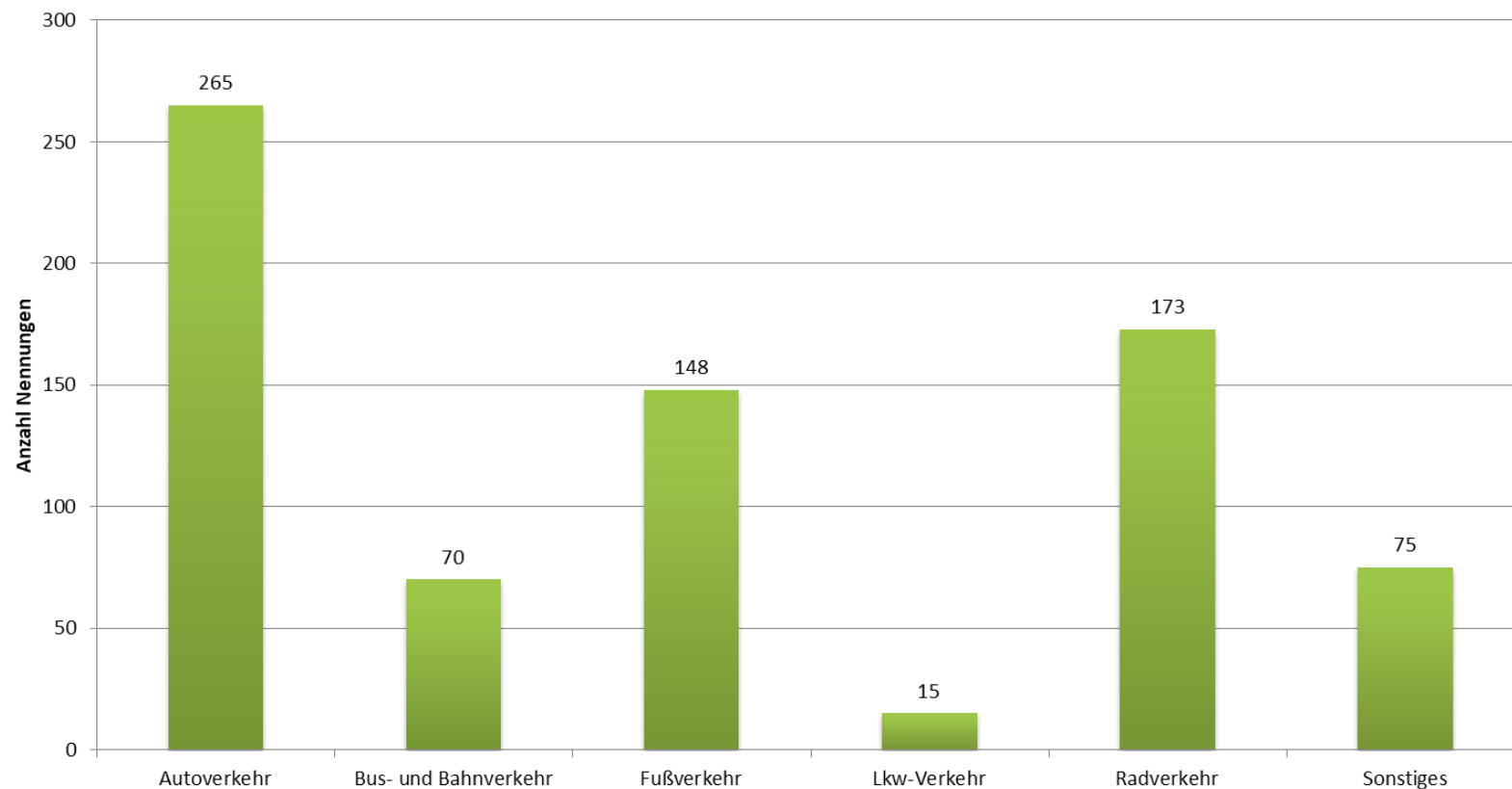


# INKA-Beteiligung

## Aussagenverteilung Gesamtstadt

Autoverkehr	265
Bus- und Bahnverkehr	70
Fußverkehr	148
Lkw-Verkehr	15
Radverkehr	173
Sonstiges	75
<b>Summe</b>	<b>746</b>

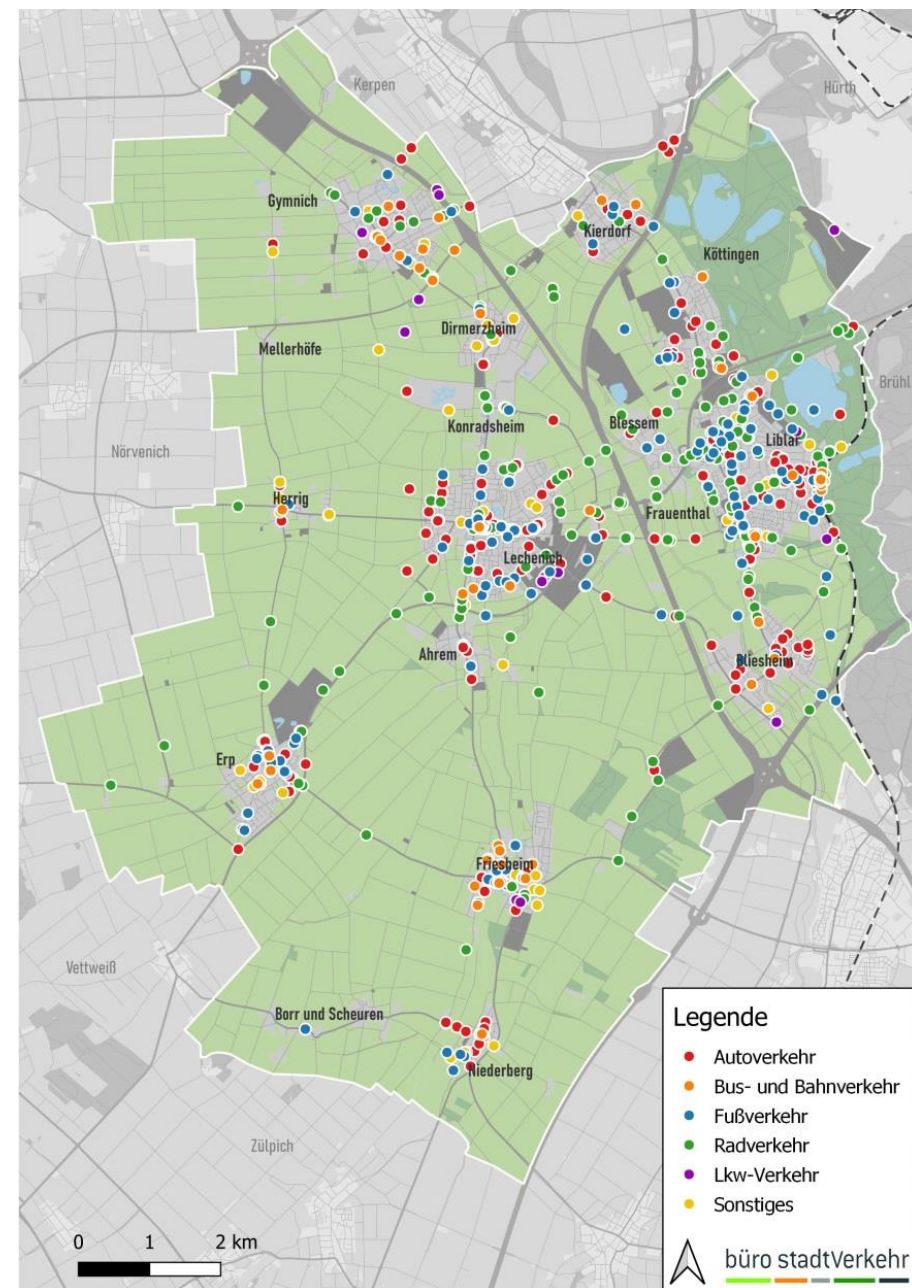
Erftstadt Gesamtstadt (n=746)



## INKA-Beteiligung

### Aussagenverteilung Stadtteile

Liblar	203
Lechenich	161
Erp	68
Friesheim	51
Gymnich	46
Bliesheim	39
Köttingen	35
Niederberg	22
Dimerzheim	18
Kierdorf	16
Blessem	11
Herrig	10
Ahrem	9
Konradsheim	8
Scheuren	1
<b>Summe</b>	<b>698*</b>





## INKA-Beteiligung

### Autoverkehr (Top 3)

1.	Geschwindigkeit	75	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kernthemen:</b> überhöhte Geschwindigkeit, Errichtung Anliegerstraßen, Parksituation, Umgestaltung Marktplatz, fahrradfreundliche Straßen</li> </ul>
2.	Ruhender Verkehr	51	
3.	Verkehrsführung	34	

### Bus- und Bahnverkehr (Top 3)

1.	Verkehrsanbindung/Netzausbau	29	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kernthemen:</b> Priorisierung des ÖPNV, bessere Anbindung der Stadtteile, Ausbau der Schienenverkehrs, schlechte Zustand Haltestellen</li> </ul>
2.	Baulicher Zustand Haltestellen	14	
3.	Schienenverkehr	3	

### Fußverkehr (Top 3)

1.	Querungshilfe	43	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kernthemen:</b> Sichere Querungen, breitere Gehwege, Gehwege errichten, Verkehrsberuhigung einrichten, bessere Wege nach Ville, Vermüllung, Bringverkehr Schulen</li> </ul>
2.	Gehweg	24	
3.	Sicherheit/Beleuchtung	22	

### Radverkehr (Top 3)

1.	Verkehrsführung	48	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kernthemen:</b> Aufhebung Radwegebenutzungspflicht, Konflikte mit anderen Verkehrsarten, Priorisierung des Radverkehrs, fehlender Radweg Bahnhof, Sanierung/Ausbau der Radwege</li> </ul>
2.	Radwege	29	
3.	Sicherheit/Beleuchtung	22	



## Siedlungsstruktur

- Mittelstadt im Rhein-Erft-Kreis mit Funktion eines Grundzentrums
- Rund 50.580 Einwohner (Stand: 2022), rund 420 Einwohner pro km<sup>2</sup> (Stand: 2021)

### Stadtteile:

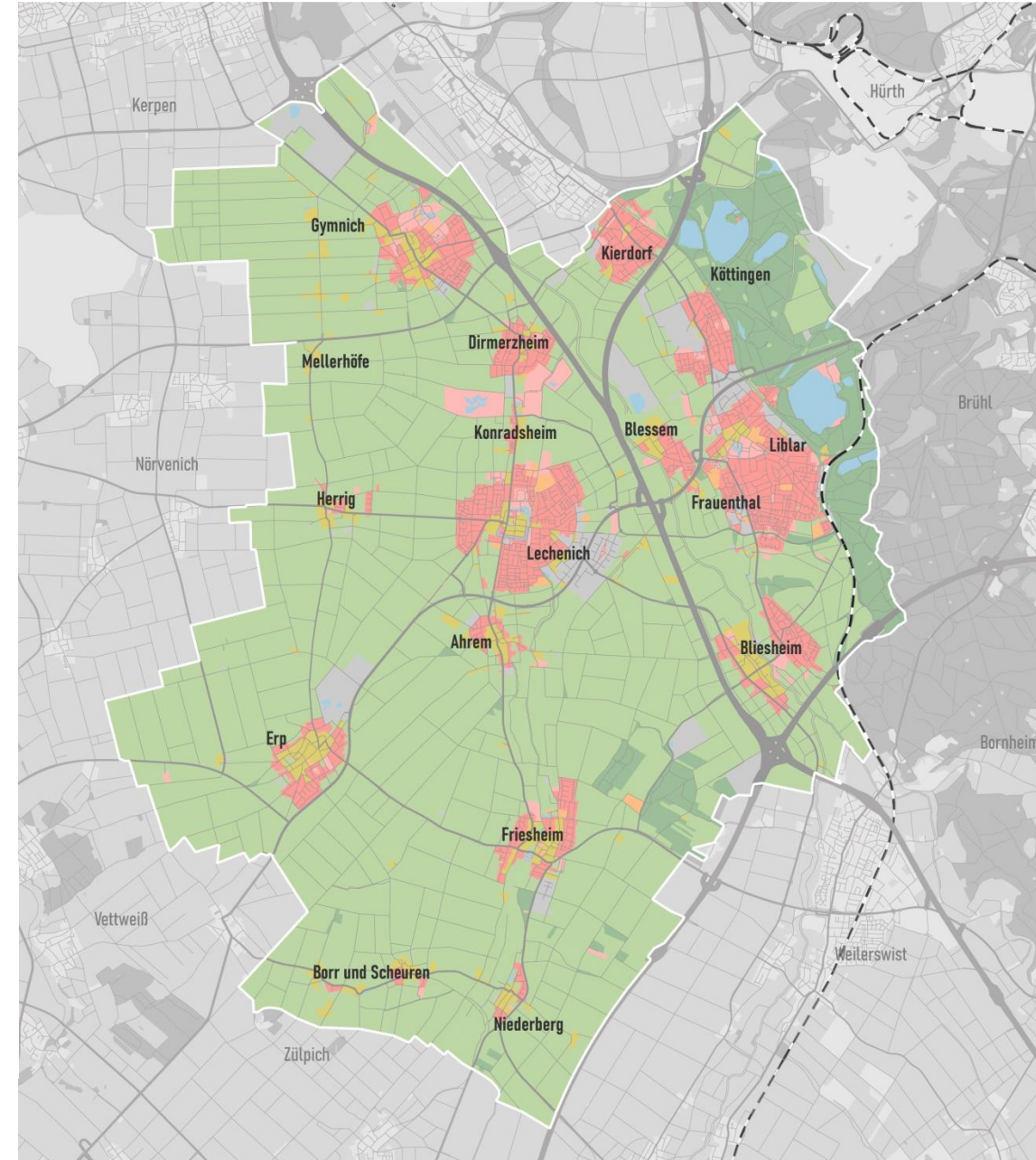
- Ahrem
- Blessem/Fauenthal
- Bliesheim
- Borr/Scheuren
- Dirmerzheim
- Erp
- Friesheim
- Friesheim
- Herrig
- Kierdorf
- Köttingen
- Lechenich/Konradsheim
- Liblar
- Niederberg
- Gymnich/Mellerhöfe

### Anteil der Flächennutzung (Fläche insgesamt 119,89 km<sup>2</sup>):

- Wohnbau-, Industrie- und Gewerbefläche 8,5%
- Verkehrsfläche 7,2%
- Landwirtschaftsfläche 67,2%
- Waldfläche, Gehölz 8,9%
- Gewässer 1,6%
- Sonstige Fläche 6,6%

### Flächennutzung

 Siedlungsfläche	 Fläche gemischter Nutzung
 Siedlungsfreifläche	 Landwirtschaftsfläche
 Industrie und Gewerbefläche	 Wald- und Gehölzfläche
 Fläche bes. funktionaler Prägung	 Wasserfläche





## MIV-Straßennetz

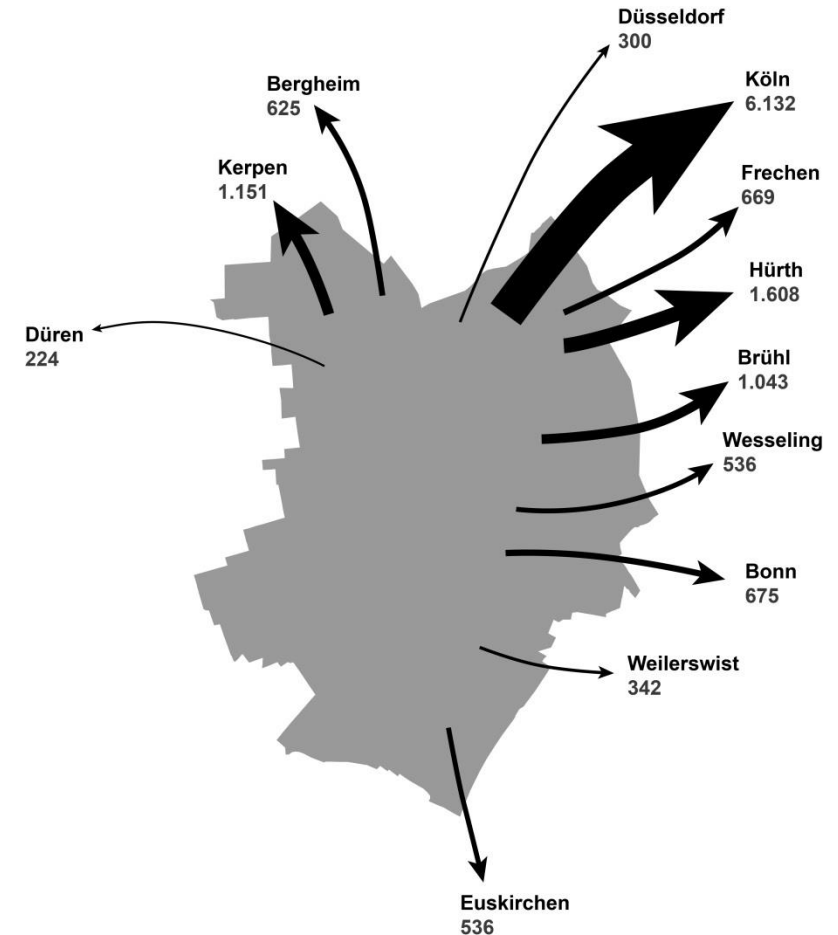
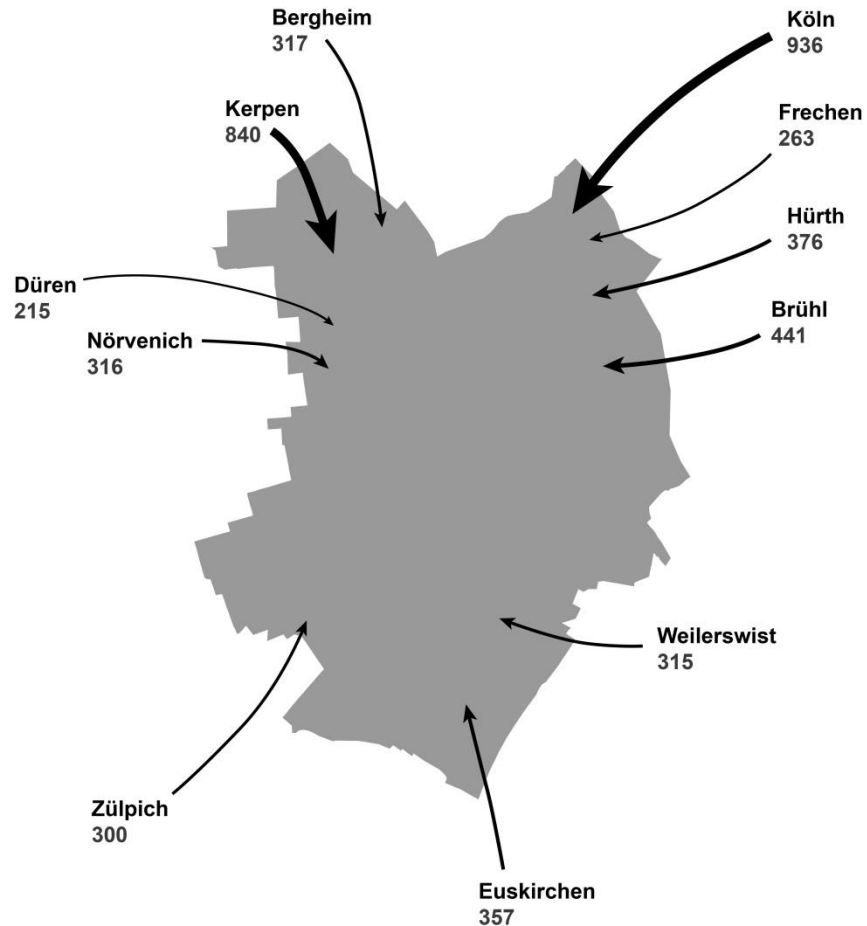
- Verkehrsgünstige Lage an der A1, A61 und A553 sowie Anschluss an die B265 Richtung Köln bzw. Zülpich/Euskirchen/Weilerswist
- Gute Anbindung an das regionale Straßennetz in alle Richtungen
- Ansiedlung zahlreicher Gewerbe- und Industriestandorte an den Verkehrsachsen, sowie den Landesstraßen

### Klassifiziertes Straßennetz

	Bundesautobahn		Ortsdurchfahrten
	Bundesstraße		
	Landesstraße		
	Kreisstraße		



## Berufsein- und Berufsauspendler



**Einpendler Erftstadt gesamt: 7.297 Stand 30.06.2020**

**Auspendler Erftstadt gesamt: 17.628 Stand 30.06.2020**

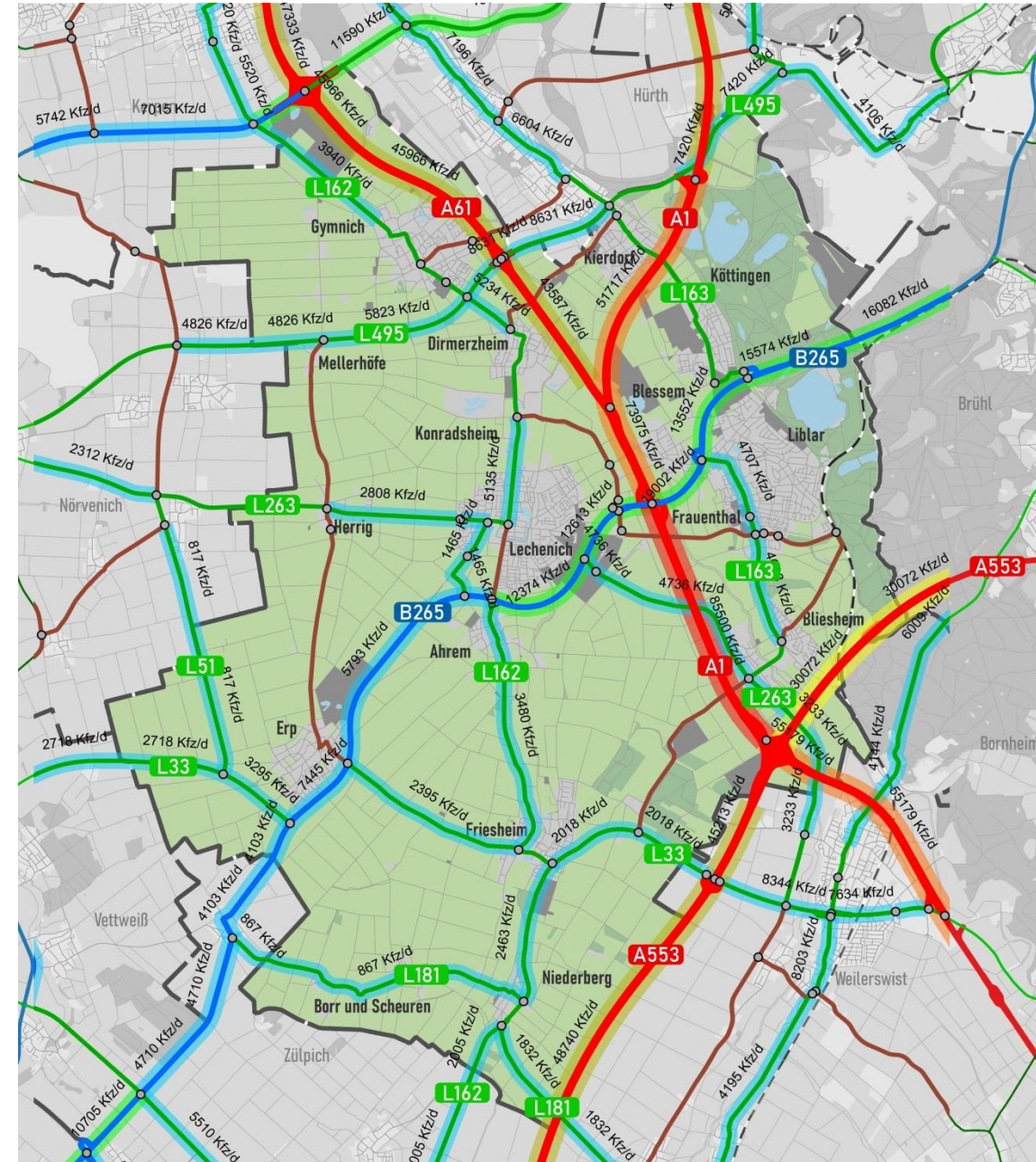
**Negatives Pendlersaldo: - 10.331**



## Verkehrsstärken

- Autobahnen: ca. 45.000 bis 85.000 Kfz/Tag (mit hohem Anteil Durchgangsverkehr)
- Höchste Belastungen von ca. 15.000-20.000 Kfz/Tag auf der B265
- Belastungen von 4.000-8.000 Kfz/Tag auf Landesstraßen, welche zum Teil auch Ortsdurchfahrten sind.
- Hinweis: Die Verkehrsstärken beziehen sich nur auf die Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen. Für Kreisstraßen liegen keine Daten zu Verkehrsstärken vor.

### Verkehrsstärken Hauptverkehrsstraßen





## Ortsdurchfahrten & Unfallschwerpunkte

- Viele stark belastete Straßen sind ebenfalls Ortsdurchfahrten
- Besonders betroffene Stadtteile: Bliesheim, Friesheim, Gymnich, Dirmerzheim, Köttingen, Kierdorf
- Viele Anmerkungen dazu in der INKA-Befragung (Thema Verkehrssicherheit, Verträglichkeit, Verkehrsführung usw.)
- An vereinzelt Ortsdurchfahrten wurden in den letzten Jahren Unfallschwerpunkte festgestellt (Kierdorf, Lechenich), an anderen immerhin Unfalldhäufungen.

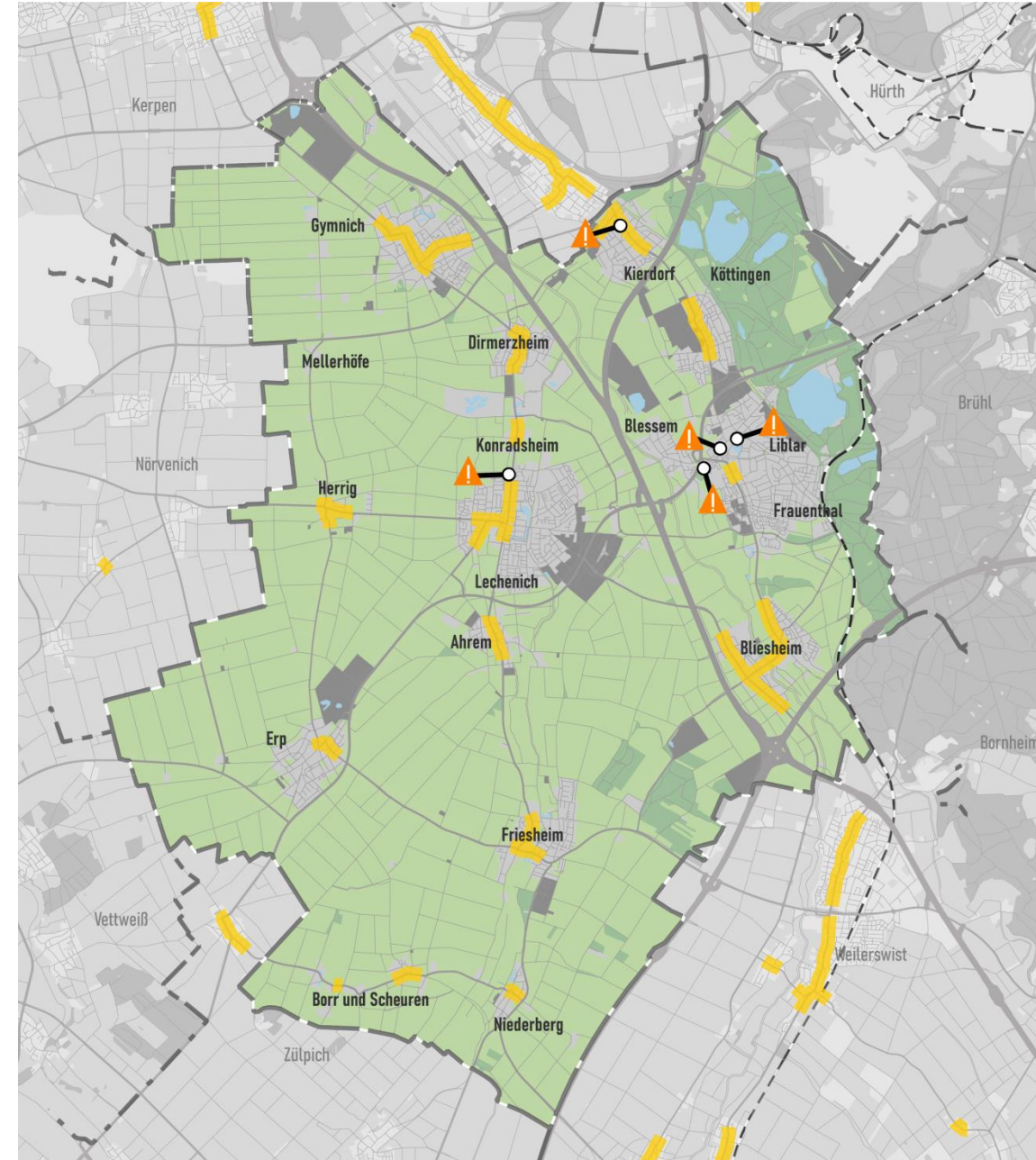
### Unfallschwerpunkt



Unfallschwerpunkt



Ortsdurchfahrten

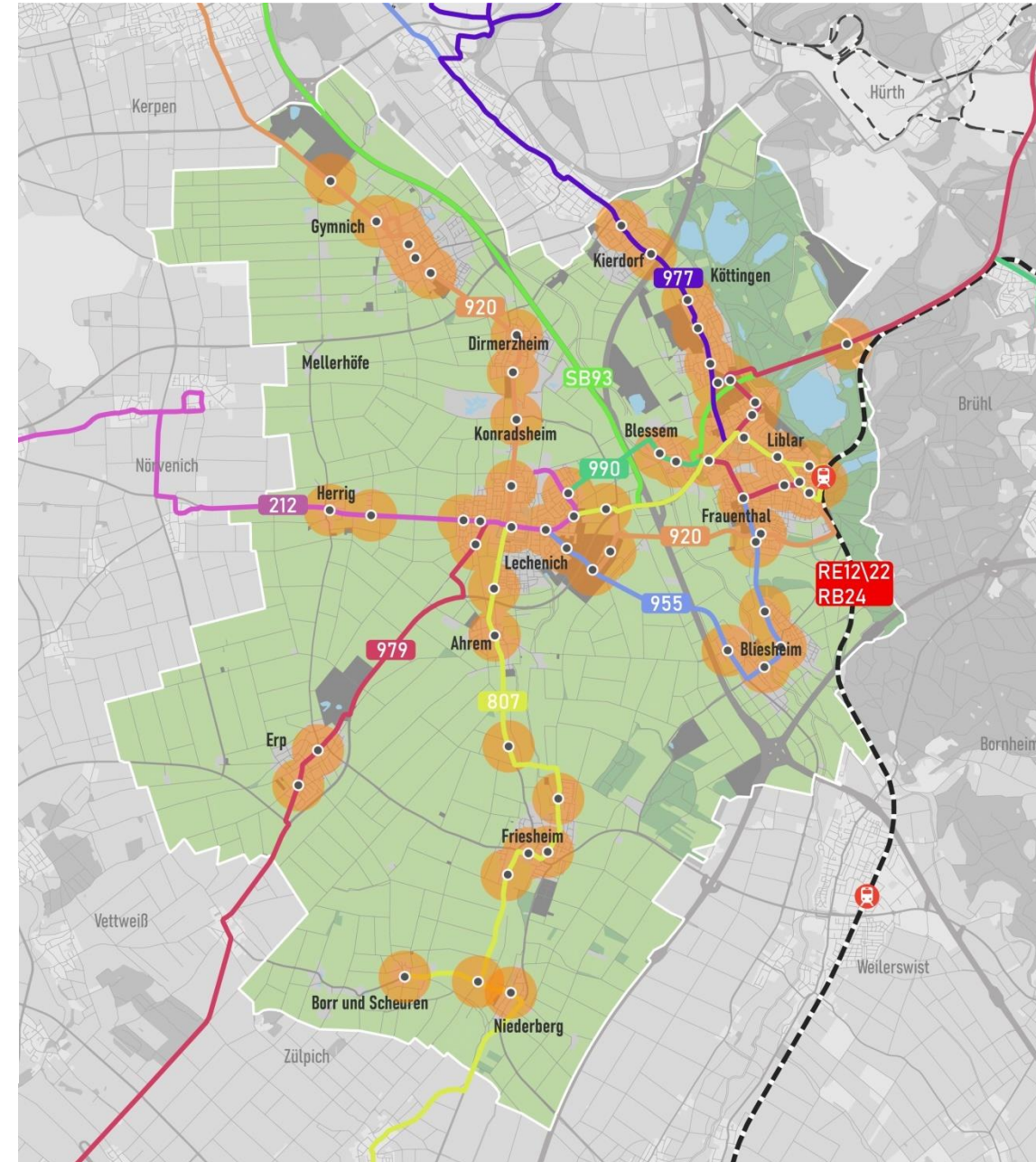


## ÖPNV-Netz II

- Ergänzt wird das Busliniennetz durch Bedarfsverkehre (aktuell Anruf-Sammel-Taxi (AST))
- SPNV-Anbindung:  
Bahnhof Erftstadt im Stadtteil Liblar  
→ RE 22 (Eifel-Express, Köln – Euskirchen – Trier): 60' -Takt  
→ RB 24 (Eifel-Bahn, Köln – Euskirchen – Kall – Gerolstein): 60' -Takt  
→ RE 12 (Eifel-Mosel-Express, Köln – Euskirchen – Trier): einzelne Zugpaare
- Auf Grundlage des Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises (2015-2020) (S.107) können in Erftstadt vereinzelt Bereiche mit Erschließungslücken identifiziert werden:
  - Kierdorf West
  - Lechenich Nord-West
  - Lechenich Süd
  - Bliesheim Süd
  - (Siedlungsbereiche Gymnich und Dirmerzheim)
- Stand der Barrierefreiheit im ÖPNV:  
51 Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut. In der 6. Baustufe (ab 2022/2023) werden weitere 16 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

### Erschließungsqualität

- Haltestelleneinzugsbereich (400m)
- Linie 212
- Linie 807
- Linie 920
- Linie 955
- Linie 977
- Linie 979
- Linie 990
- SB93
- Bushaltestelle
- Bahnhof
- SPNV Linien





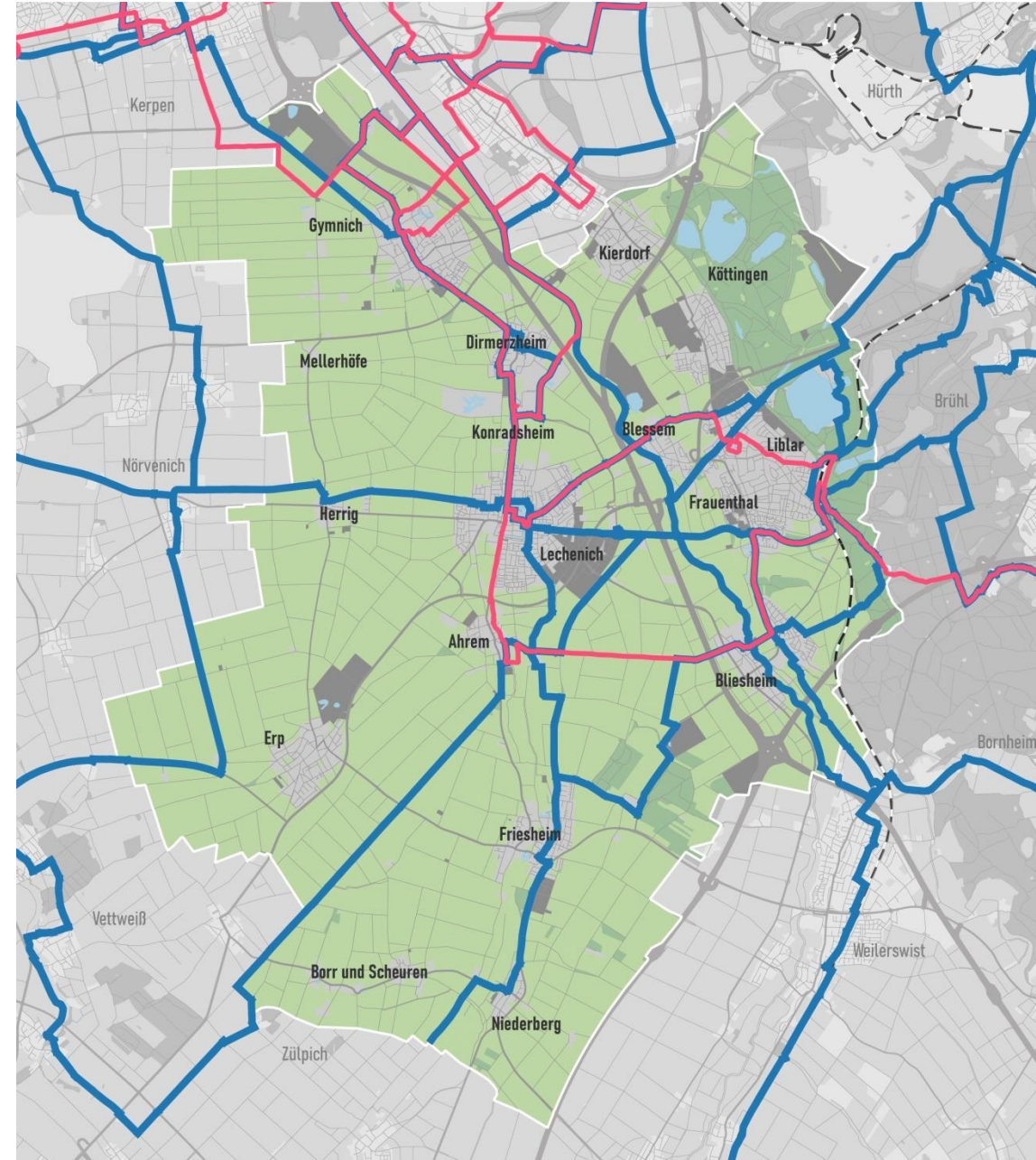
## Radwegenetz

- In städtischen Bereichen wird der Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn (Tempo 30-Zonen in Wohngebieten) und im Seitenraum auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Einrichtungsverkehr und nicht benutzungspflichtigen Radwegen geführt (Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn und Radweg)
- In ländlichen Gebieten Führung der Radwege weitestgehend separat, einige Routen auch über Wirtschaftswege abseits der Hauptverkehrsachsen (Römerstraße)
- Viele Anmerkungen zum Thema Verkehrssicherheit und Zustand von Radwegen.

### Radwegenetz

- NRW Radverkehrsnetz
- Rad Regio Rheinland

Quellen: Radverkehrsnetz NRW 2021

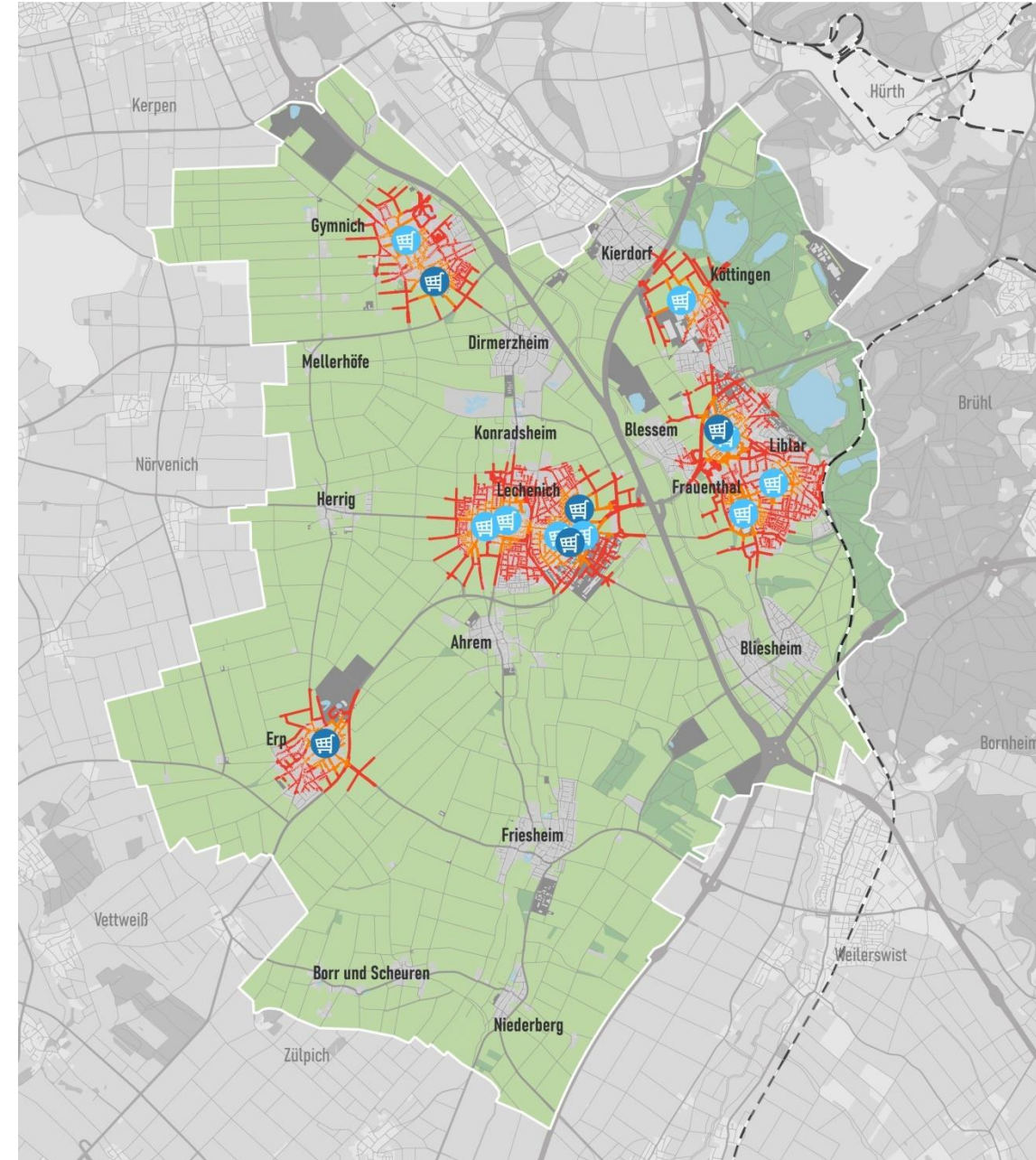




## Fußwege und Erreichbarkeiten

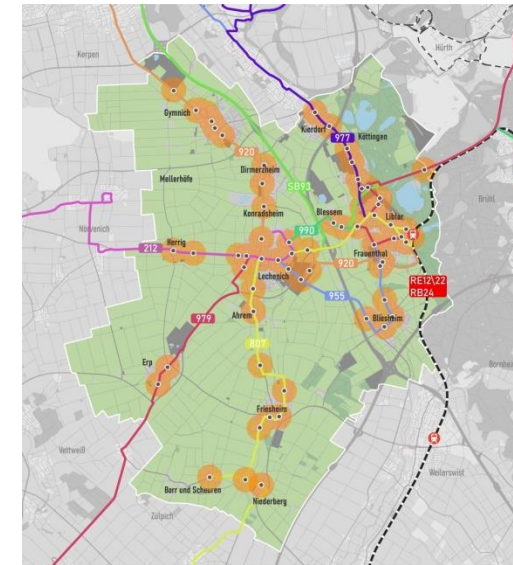
- Der Fußverkehr ist vor allem ortsteilbezogen für Wegestrecken von bis zu 1,3 km.
  - Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass in den Hauptorten die Versorgungsstandorte weitestgehend zu Fuß erreicht werden können („Stadt der kurzen Wege“)
  - Viele Stadtteile und Ortschaften können jedoch die großen Versorgungsstandorte (Supermärkte o.Ä.) nicht fußläufig erreichen, zudem fehlt es an überregional gut ausgebauten Radverkehrsverbindungen, so dass selbst für viele Versorgungswege im Umkreis von 2 bis 5 km das Auto genutzt wird/werden muss.
- ➔ Weitere Erkenntnisse werden aus der Haushaltsbefragung erwartet.

### Erreichbarkeit zu Fuß der Versorgungszentren



## 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.



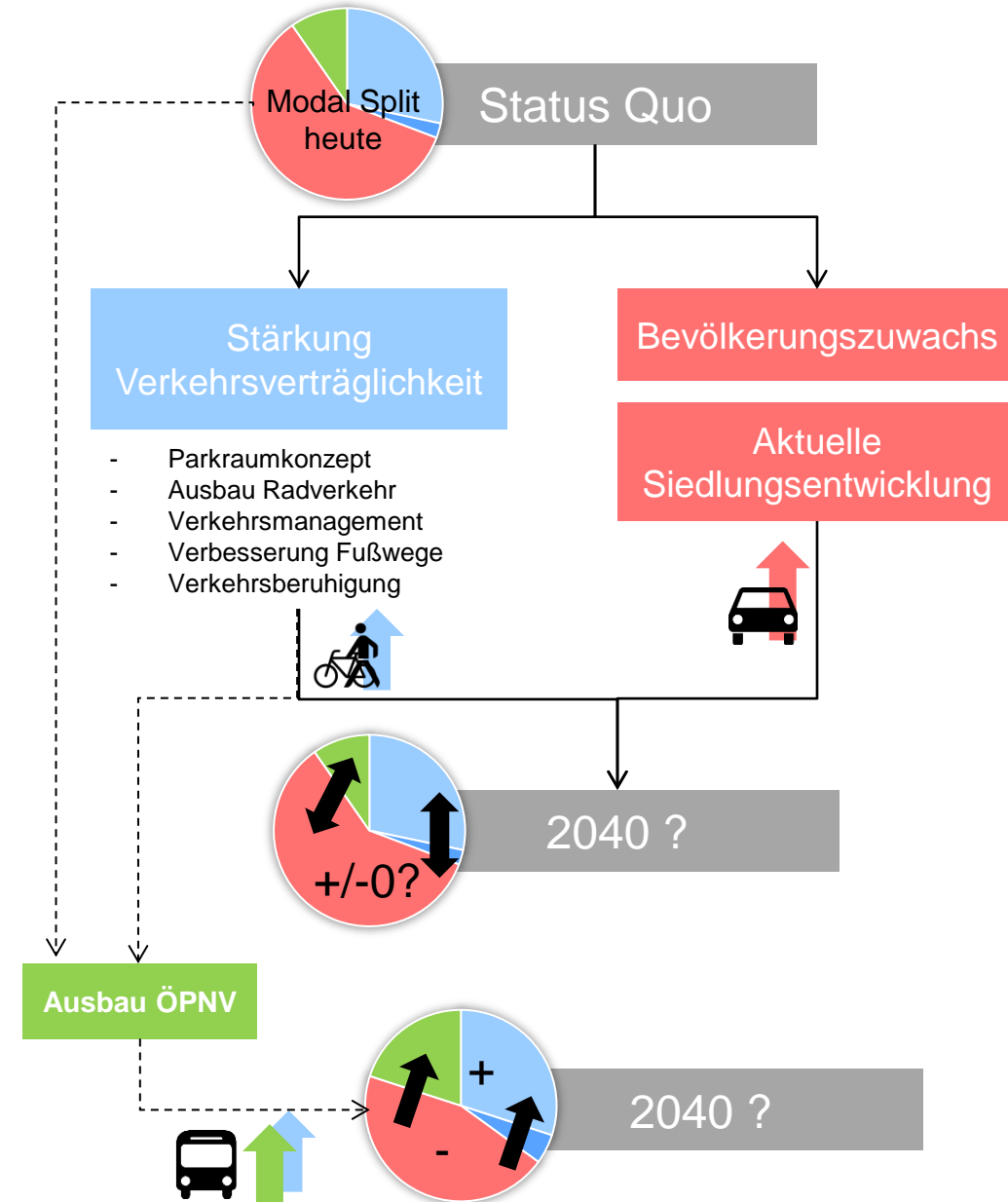
## Ausblick

- 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?“



**Gibt es noch Fragen oder Anmerkungen?**



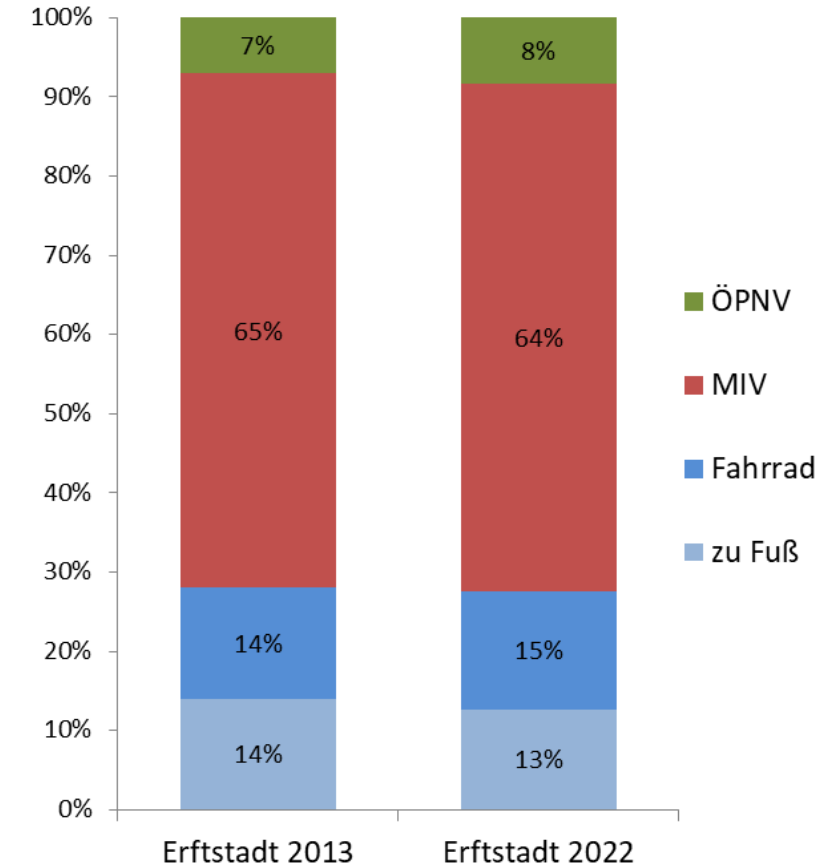


## 2 Potenziale, Stärken & Schwächen

# Haushaltsbefragung

## Vorläufiger Modal Split: Gesamtstädtisch und Zeitreihe

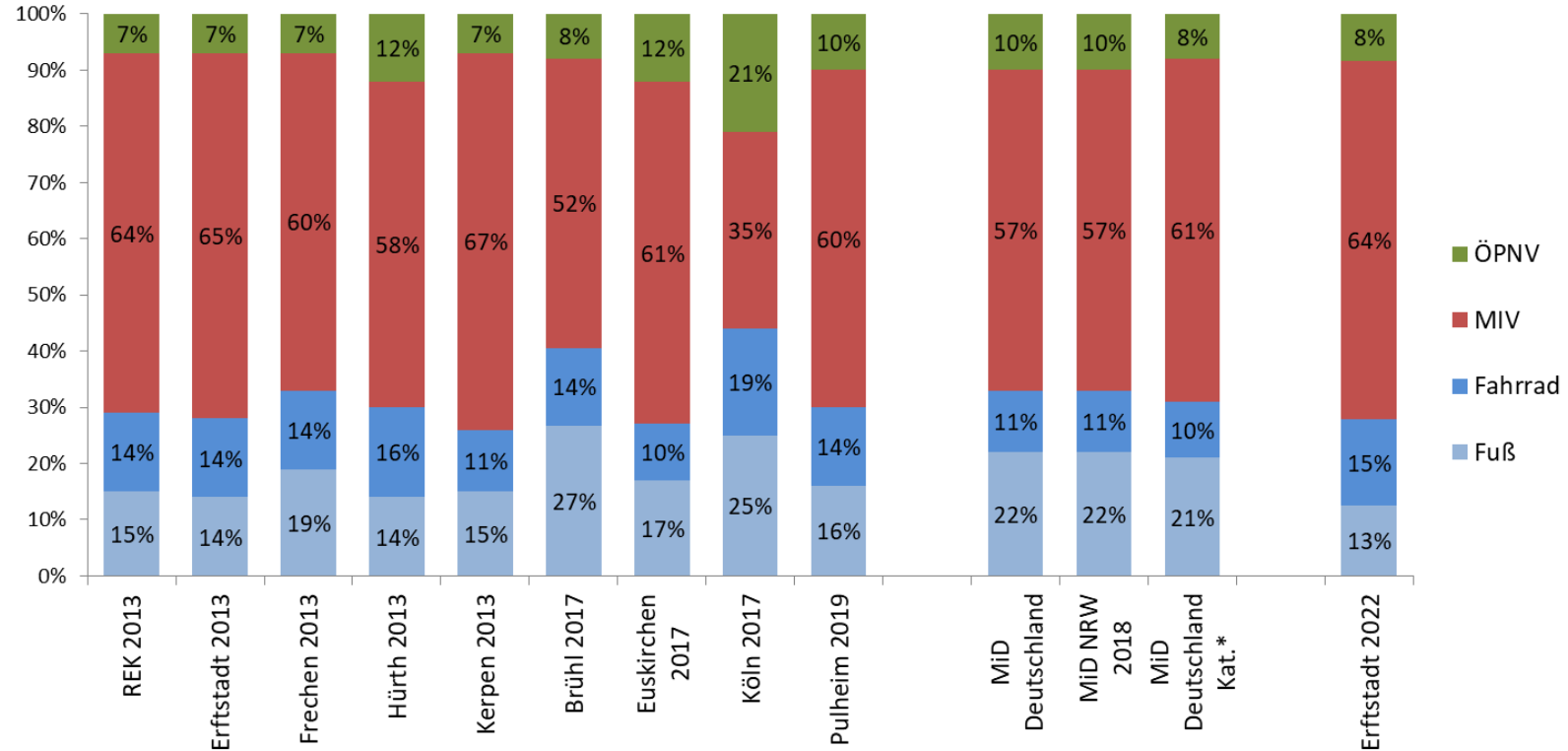
- Modal Split = Verkehrsmittelverteilung aller außerhäuslichen Wege  
→ Betrachtung des maßgeblichen Verkehrsmittels auf den Wegen
- Zwischen 2013 und 2022 ist der Radverkehrsanteil sowie der ÖPNV-Anteil um jeweils einen Prozentpunkt gestiegen
- Der MIV-Anteil ist um einen Prozentpunkt gesunken, genau 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

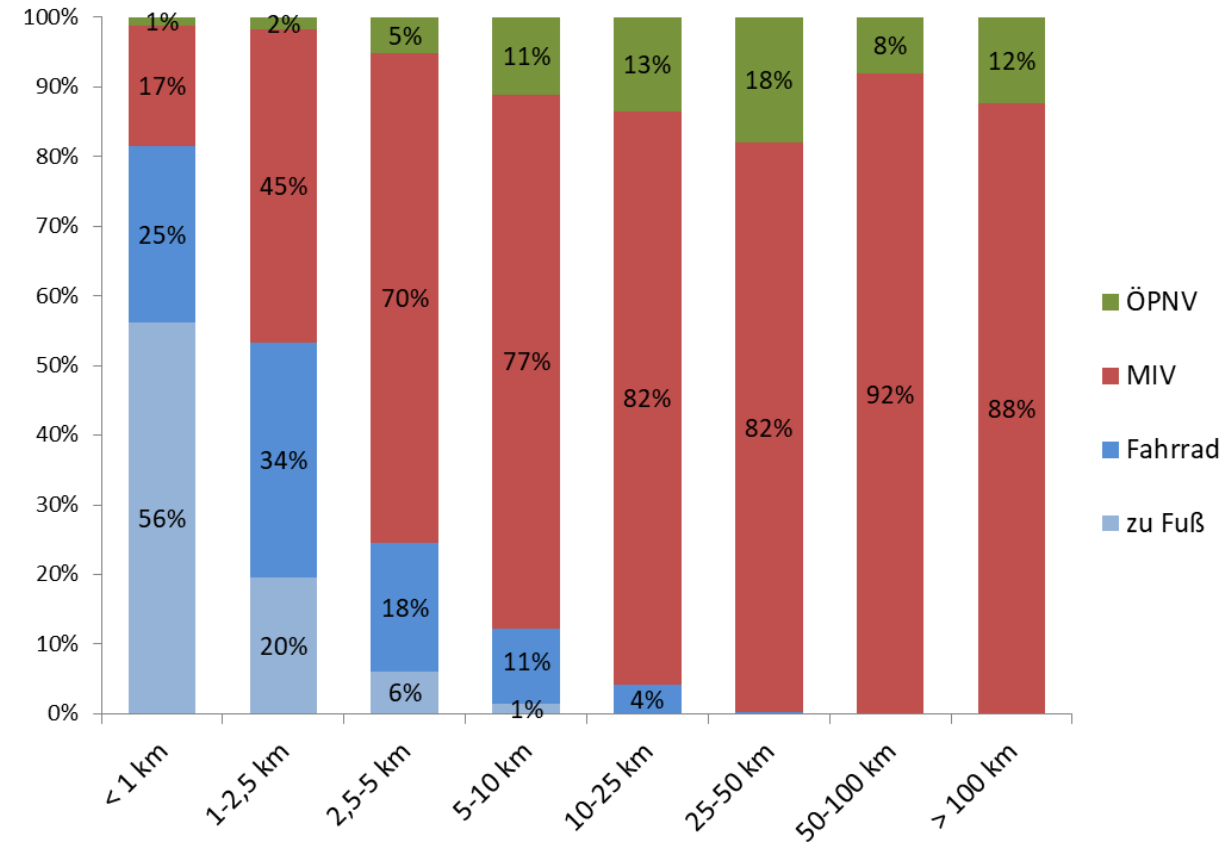


\* MiD-Städteregionenkategorie „Mittelstadt, städtischer Raum“

# 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





## 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:

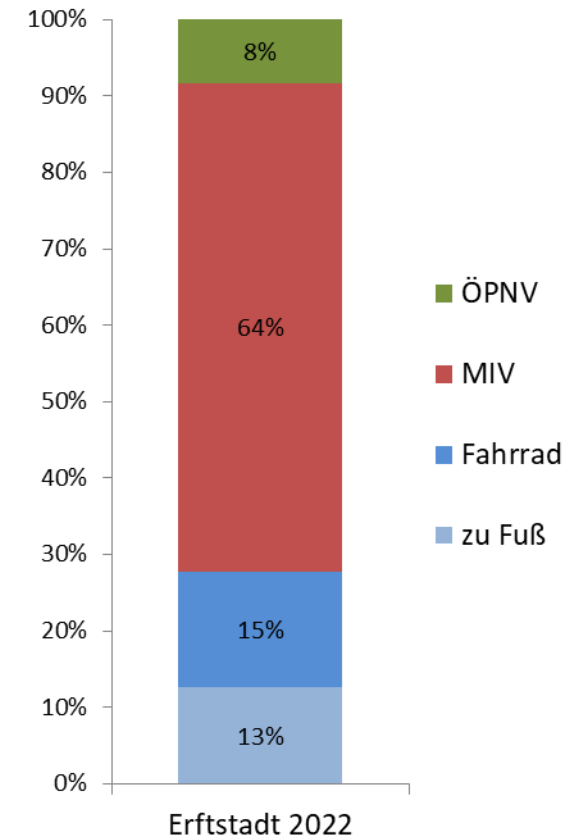
Derzeitiger Modal-Split in Erftstadt aus der Haushaltsbefragung im März 2022

### 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.

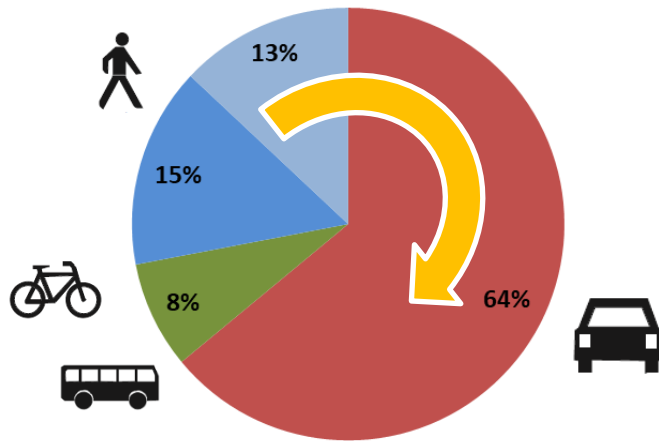




## Ziele und Restriktionen

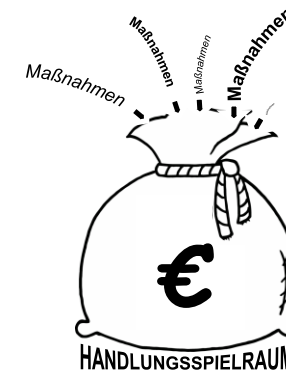
### Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile

#### 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

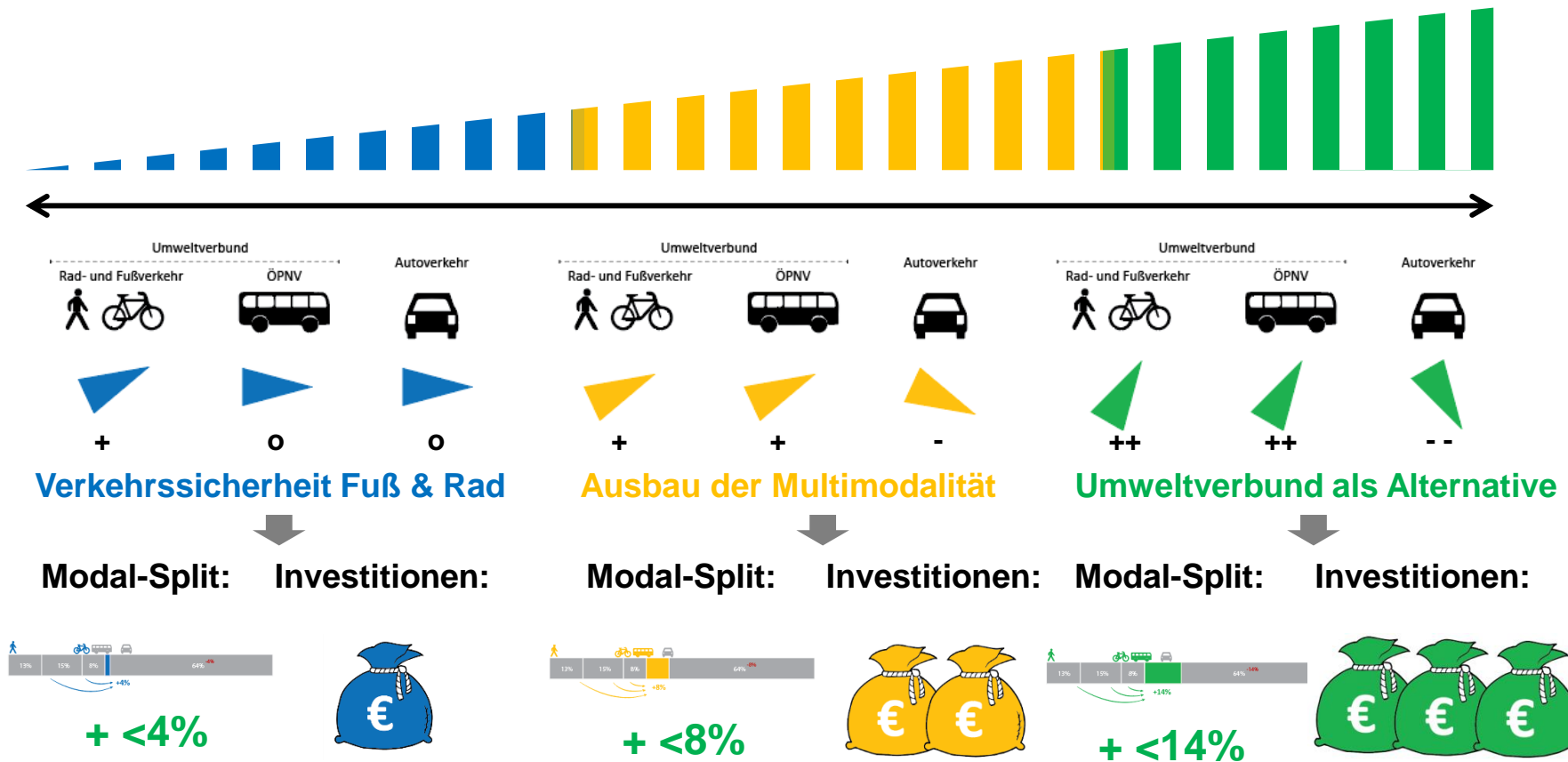
#### Umweltverbund als Alternative

##### 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

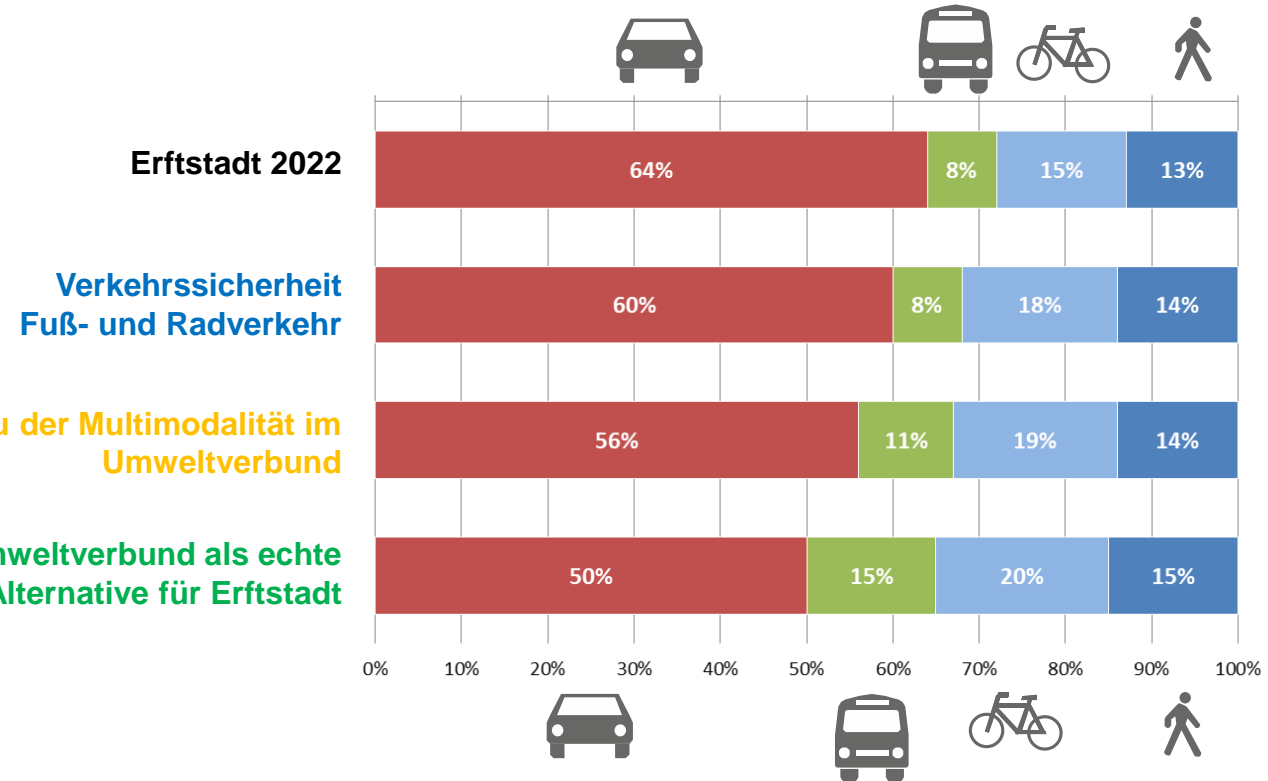
### Ausbau der Multimodalität im Umweltverbund

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)



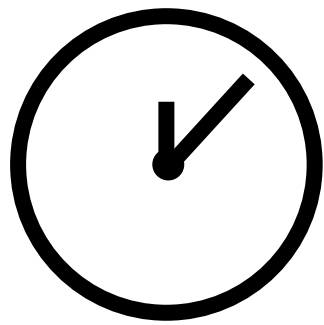


# 4

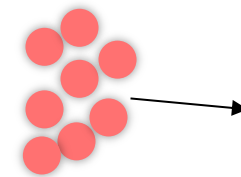
## Leitbild-Workshop



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**

**Ausbau der Multimodalität und Förderung des Umweltverbunds**

**Ausbau des Umweltverbunds als gleichwertige Alternative der Mobilität**

**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.

**Das Szenario für 2035:**

- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch vernetzende Angebote um bis zu 8% (= 5.200 Wege pro Tag)
- Moderater Mitteleinsatz inkl. Intensivierung der Fördermittelakquise zur Erreichung der Mobilitätsziele.

**Das Szenario für 2035:**

- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds durch Ausbau des ÖPNV und restriktiven Maßnahmen im MIV um bis zu 14% (= 8.700 Wege pro Tag)
- Großzügiger Mitteleinsatz als wahrnehmbarer Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Mobilitätsziele.

**büro stadVerkehr**

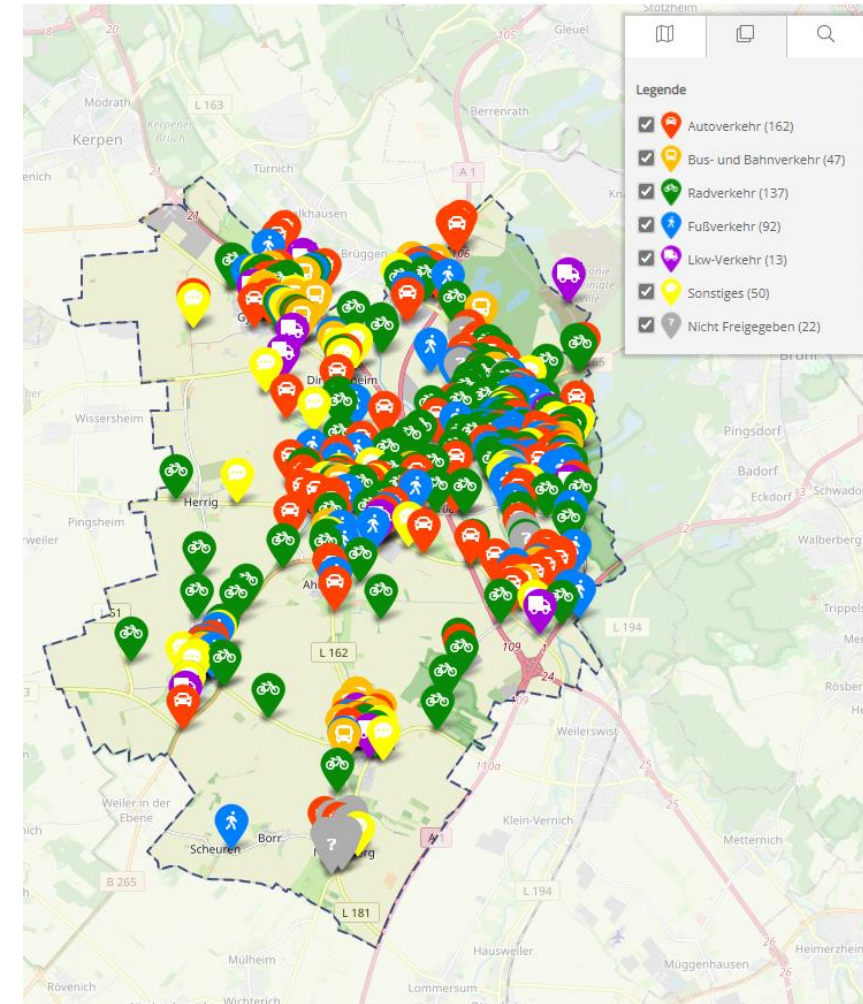
Projekthomepage: [www.mobilitaet.de/erftstadt](http://www.mobilitaet.de/erftstadt)  
Kontakt: [www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

## Definition von Handlungsfeldern

 <b>Autoverkehr</b> (inkl. E-Mobilität)	 <b>ÖPNV</b>
 <b>Radverkehr</b>	 <b>Fußverkehr</b>

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

 <b>Parken</b> (ruhender Verkehr)	 <b>Lieferverkehr</b>
 <b>Multimodalität</b>	 <b>Schülerverkehr</b>



## 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.)

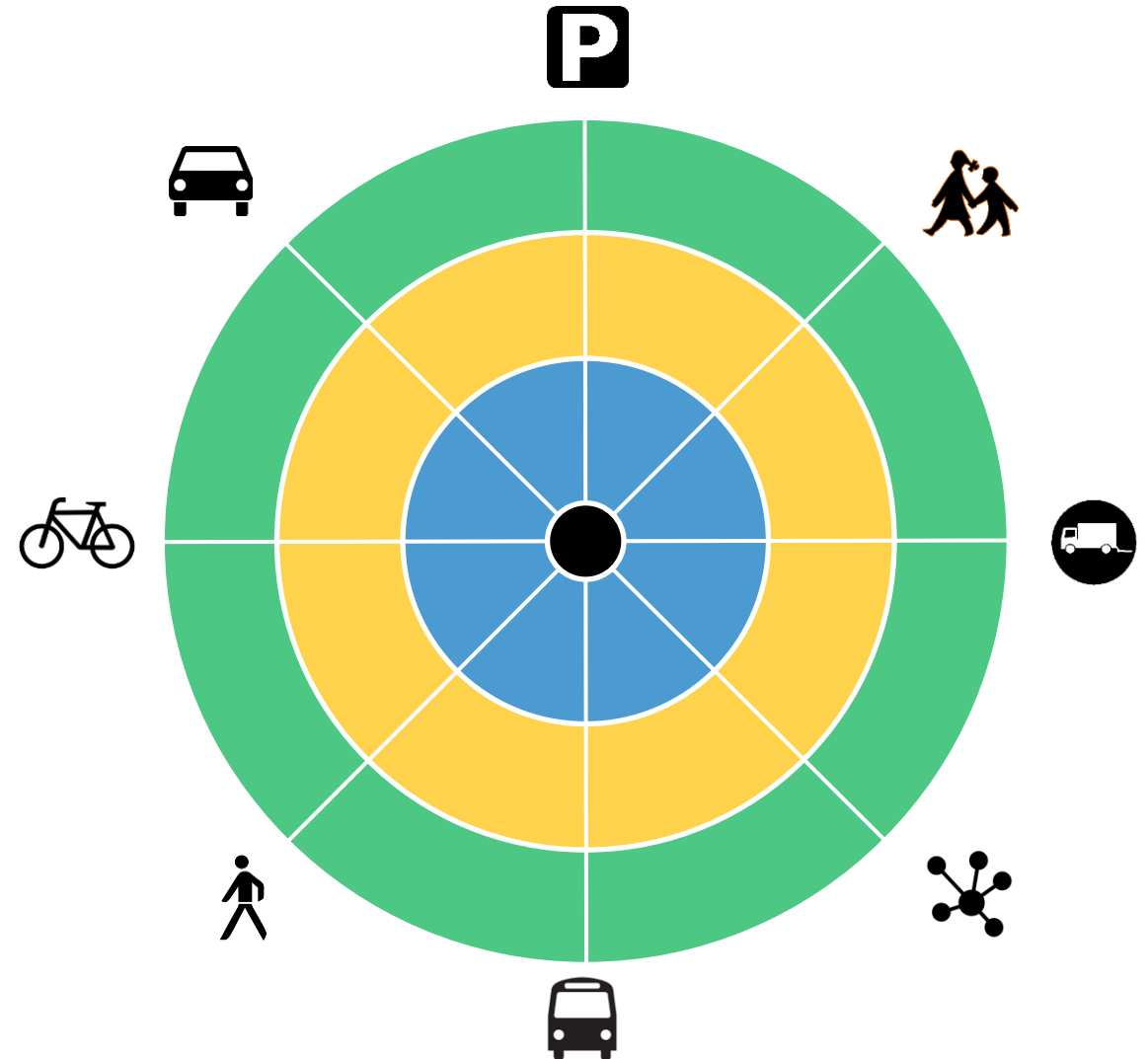
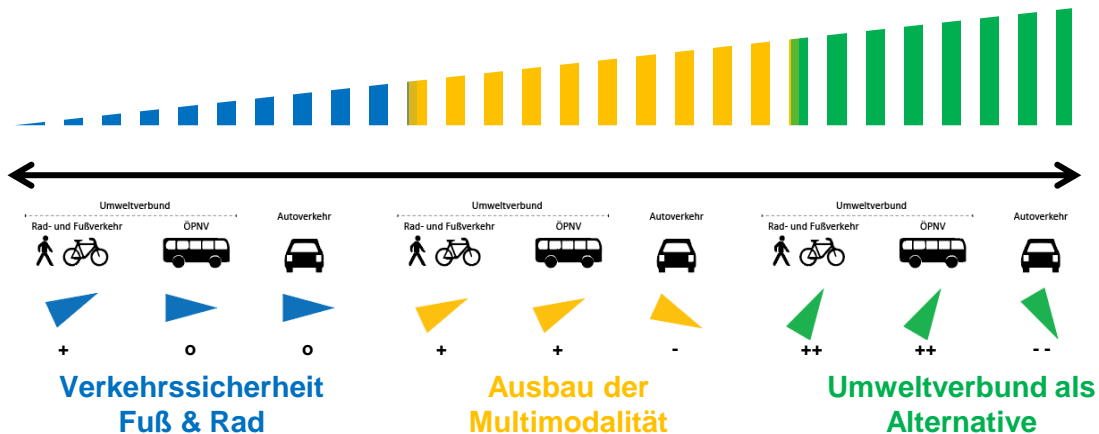


#### Multimodalität

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

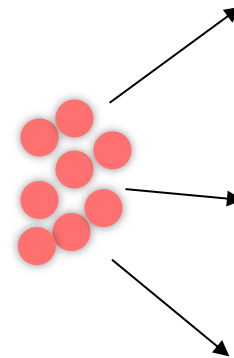
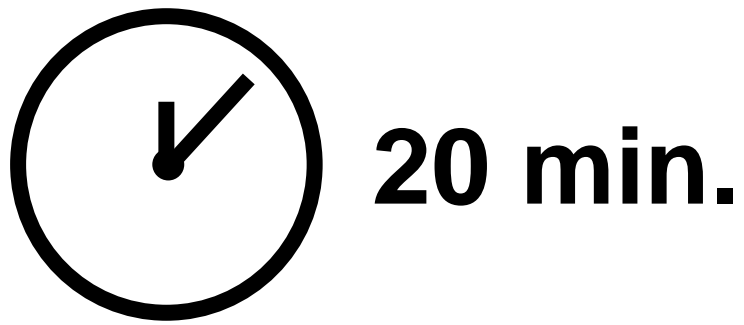
## Handlungsfelder

- Innerhalb der Handlungsfelder werden detaillierte Maßnahmenswerpunkte 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

 <b>Radverkehr</b>	Ausbau der Radverkehrsanlagen mit Fokus auf der Schließung von Netzlücken	Punktueller Verbesserungen im Radverkehr	Priorisierung des Radverkehrs in der gesamten Innenstadt
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
 <b>Fußverkehr</b>	Punktueller 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"/>
 <b>ÖPNV</b>	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"/>
 <b>Multimodalität</b>	Multimodale Angebote wo gewünscht (E-Ladestationen, 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](http://www.mobilitaet.de/erftstadt)  
 Kontakt: [www.buero-stadverkehr.de](http://www.buero-stadverkehr.de)

## Zusammenfassung & Fazit

*Leitbild?*

*Motivation?*

*Zukunft?*

*Ziele?*

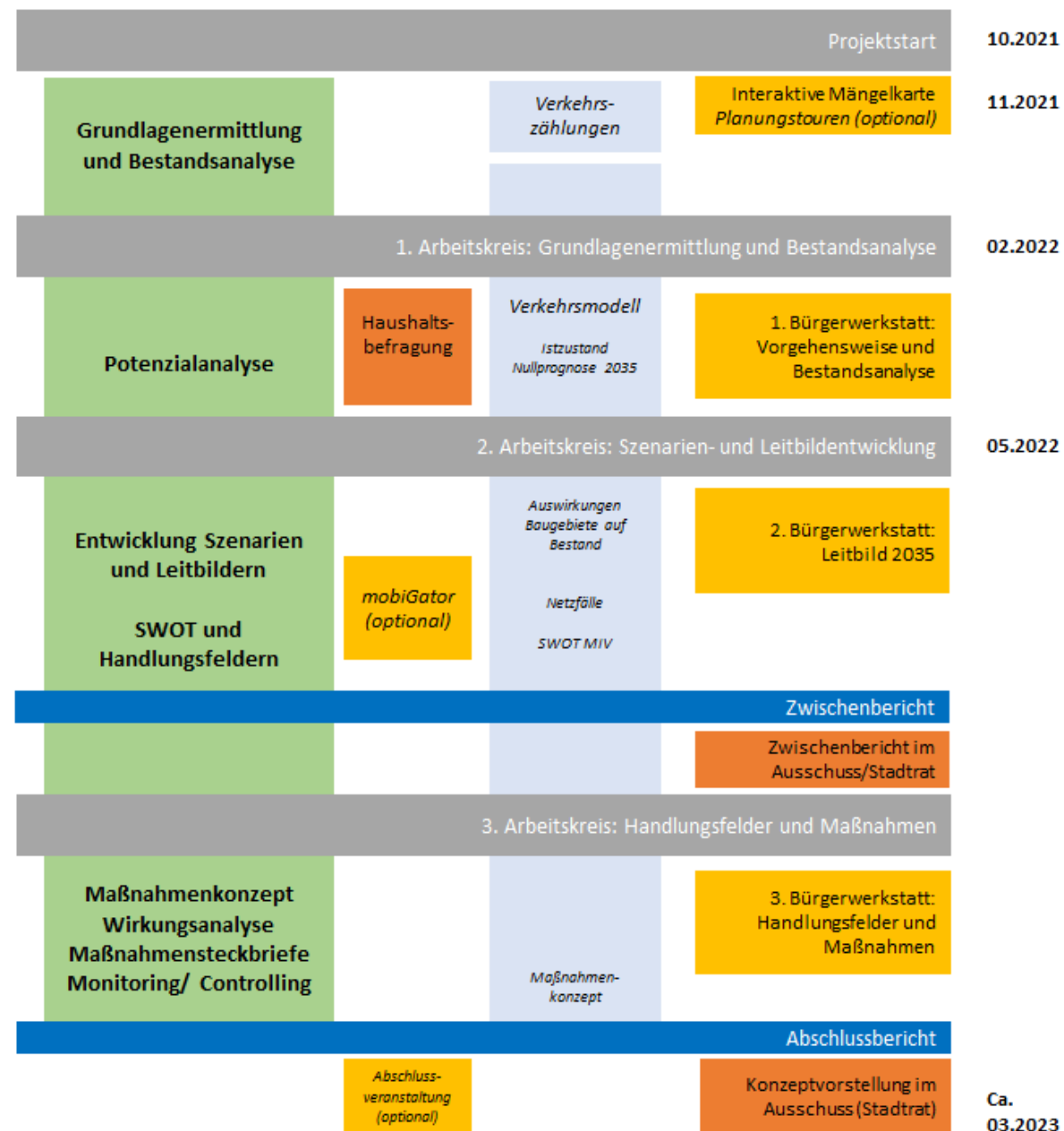
*Aufbruch?*

*Bereitschaft?*

## 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)**
- **mobigator Leitbildfinder ab 07.06.2022**

→ **Nächste Bürgerwerkstatt: ca. 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](http://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](mailto:stuhm@buero-stadtverkehr.de)

### Sebastian Schulz, M.Sc.

Fon: 02103 91159-20  
E-Mail: [schulz@buero-stadtverkehr.de](mailto:schulz@buero-stadtverkehr.de)

### Marius Lenz, M.Sc.

Fon: 02103 91159-17  
E-Mail: [lenz@buero-stadtverkehr.de](mailto:lenz@buero-stadtverkehr.de)

# Vielen Dank!