



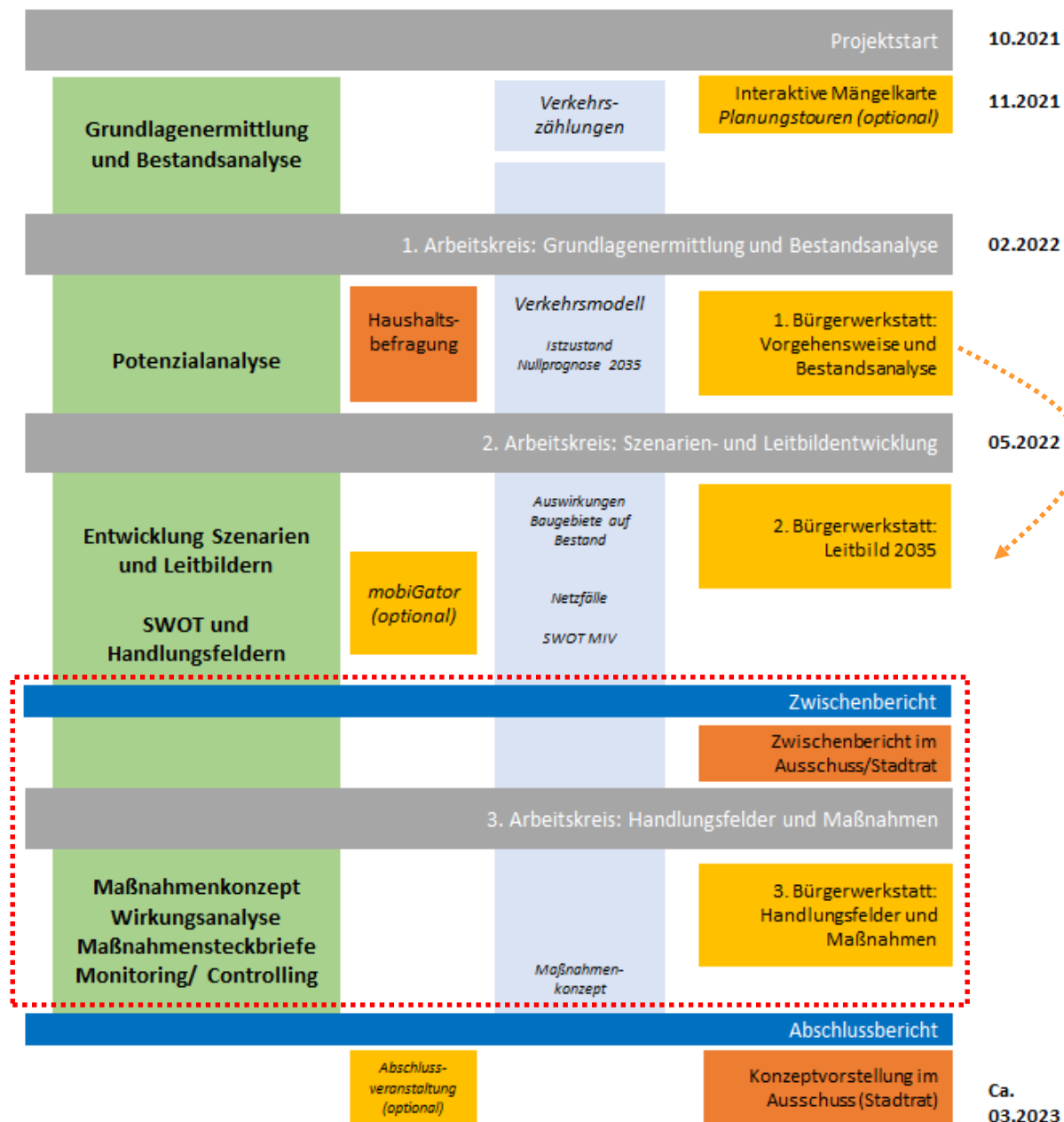
## Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erftstadt

3. Arbeitskreis – Grobkonzept & Maßnahmendiskussion

28.09.2022

# Agenda

- 1 Zusammenfassung Aktueller Stand
- 2 Grobkonzept & Maßnahmendiskussion
- 3 Nächste Schritte

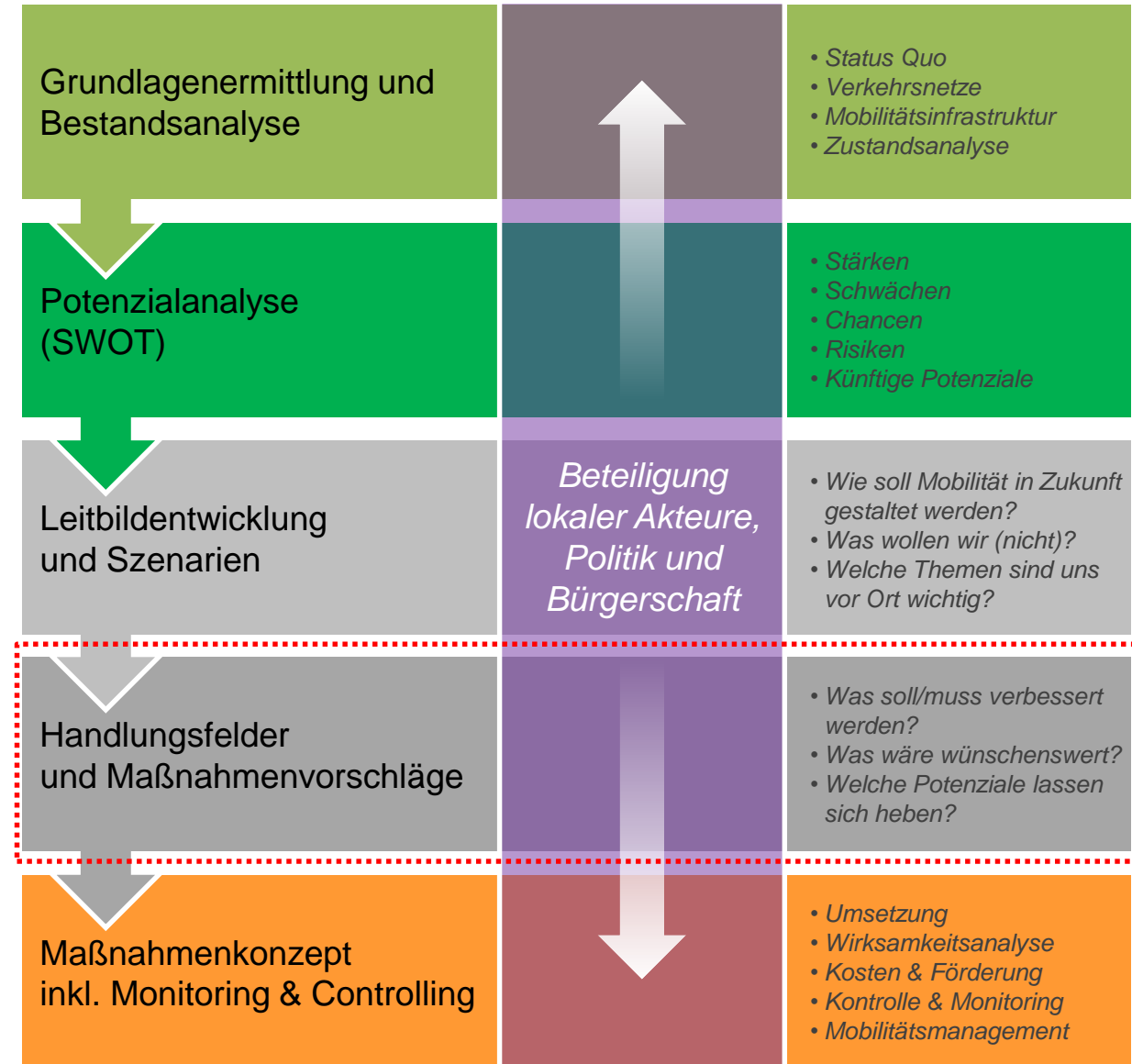




# Zusammenfassung

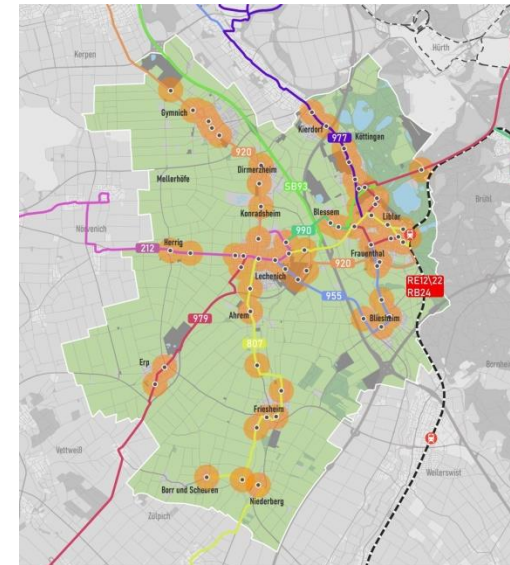
## Vorgehensweise beim Integrierten Mobilitätskonzept

- 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

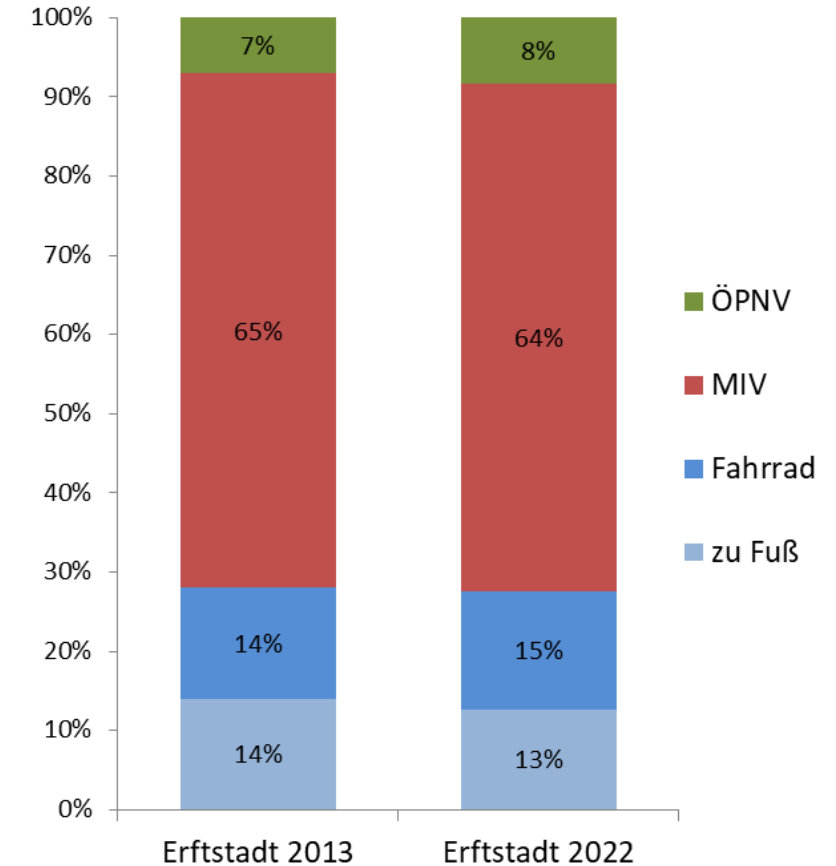
- Zwei große Stadtteile mit Liblar und Lechenich, von denen jedoch nur einer an den regionalen SPNV angebunden ist. Nach Lechenich bestehen nur Busverbindungen.  
→ Hauptverbindung zwischen den Stadtteilen stellen die B265 und die K44 dar, welche ebenfalls den überörtlichen Verkehr abwickelt und somit 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.



# Haushaltsbefragung

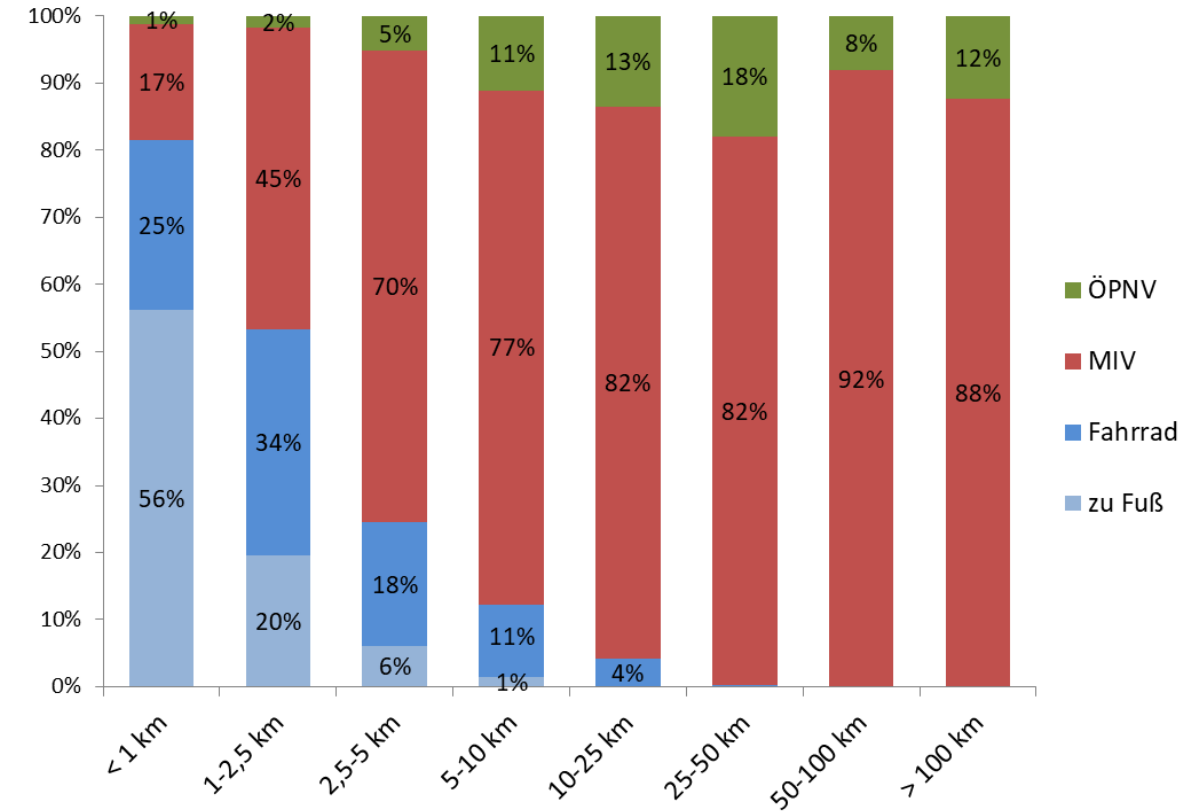
## Modal Split: Gesamtstädtisch und Zeitreihe

- 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



## 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)



## Leitbild für die Mobilität in Erfstadt 2040

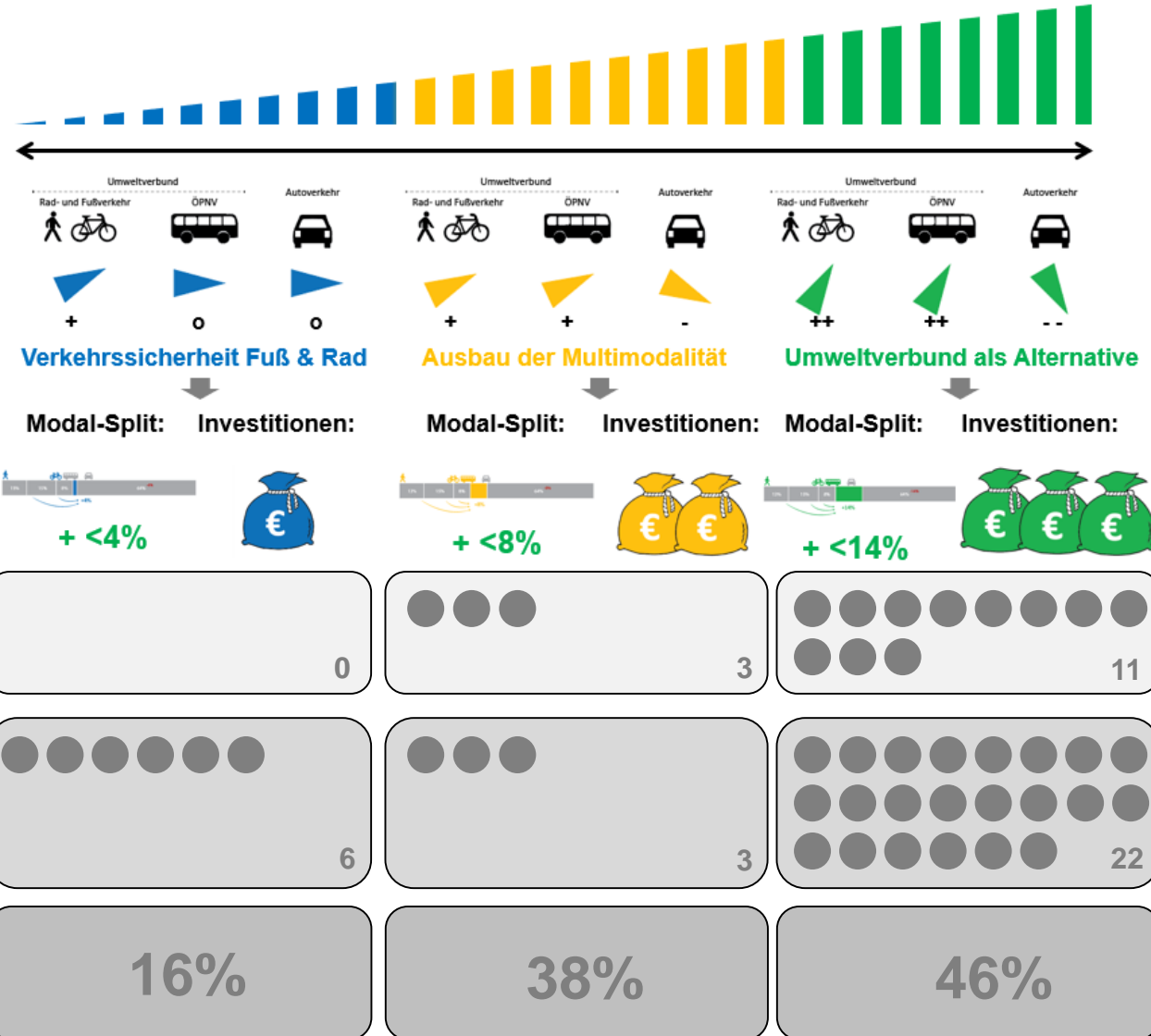
- Arbeitskreis und Bürger haben das Leitbild für die Stadt Erfstadt festgelegt.
- Dementsprechend spricht sich die Mehrheit der Beteiligten klar für den Ausbau des Umweltverbunds als Alternative aus.
- Aus der Online-Beteiligung ergab sich ein ähnliches Bild der Zustimmung:
  - 411 Teilnehmer
  - Laufzeit: ca. 3 Monate (Juni bis Ende August)

→ Klarer Auftrag zum Ausbau des Umweltverbunds sowie des Ausbaus der Multimodalität

→ Klares Votum für weniger Autoverkehr und mehr Verkehrssicherheit

→ Klares Votum auch für die Umsetzung von Maßnahmen, die ggf. Geld kosten und langfristig sind

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





## Leitbild für die Mobilität in Erfstadt 2040

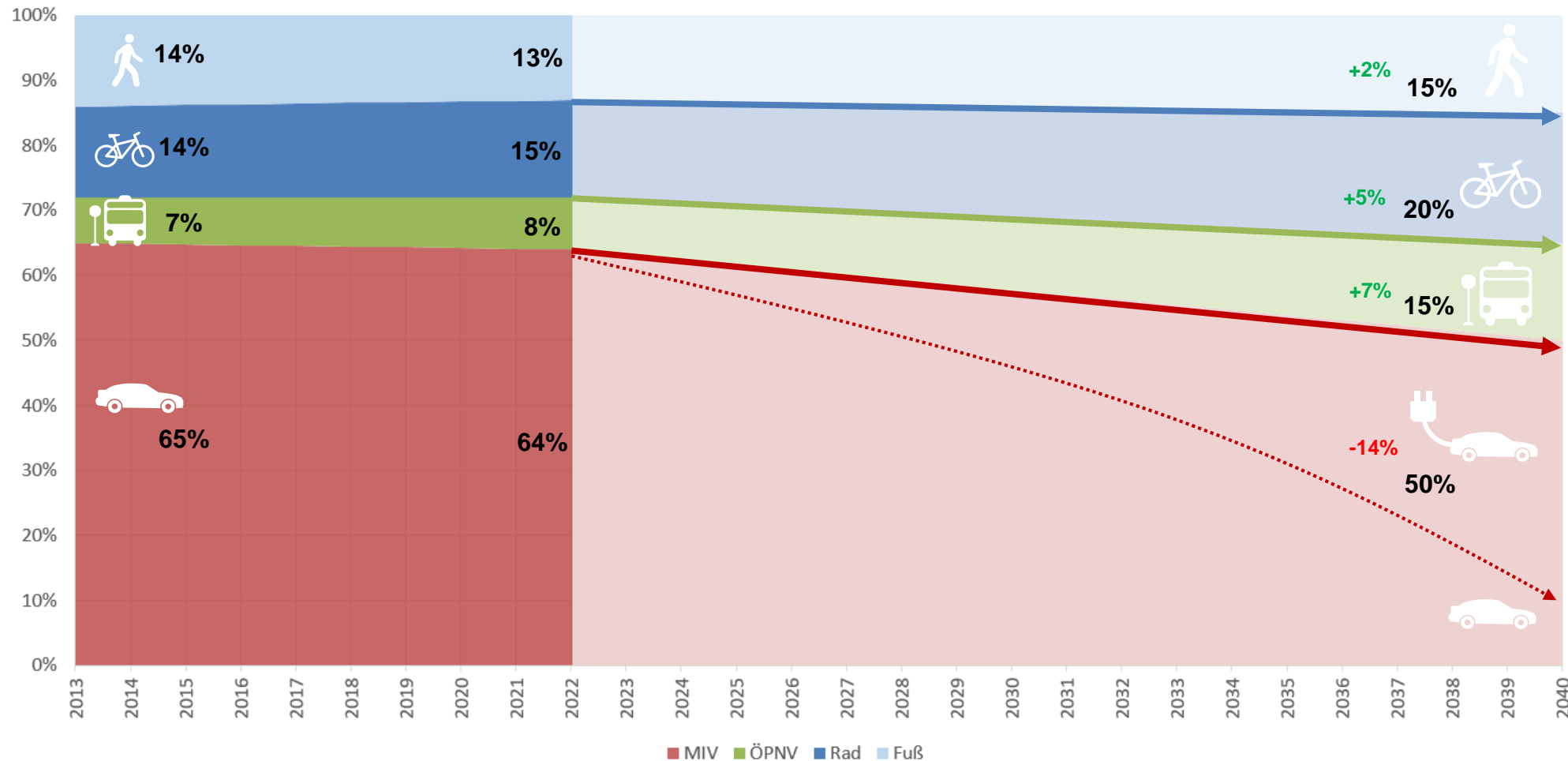
- Umsetzung des festgelegten Leitziels unter Beachtung
- Umweltverbund als klimafreundliche Alternative für viele Strecken und Wege etablieren!

### Ziel 2040 im Vergleich zu heute:

- 22.000 Wege/Tag weniger im MIV
- 11.000 Wege/Tag mehr im ÖPNV
- 8.000 Wege/Tag mehr im Radverkehr
- 3.000 Wege/Tag mehr im Fußverkehr

### Entspricht:

**0,4 Wege/Tag** (= 3 Wege/Woche) pro Einwohner, die nicht mehr mit dem Auto, sondern mit dem Umweltverbund durchgeführt werden.



■ MIV ■ ÖPNV ■ Rad ■ Fuß

## Definition von Handlungsfeldern

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

#### Übergeordnete Handlungsfelder:



#### Autoverkehr (inkl. E-Mobilität)

- Neuordnung des Straßennetzes und von Verkehrsführungen
- Verkehrsberuhigung



#### Parken (ruhender Verkehr)

- Ausbau des Parkangebots
- Restriktionen des Parkangebots
- Parkraumbewirtschaftung



#### Lieferverkehr

- Einrichtung eines Vorrangnetzes und Restriktionen für den Lkw- und Lieferverkehr



#### Schülerverkehr

- Abbau von Hol- und Bringverkehren
- Verkehrssicherheit im Schülerverkehr



#### Radverkehr

- Radwegeausbau (und Priorisierung Radverkehr)
- Schließung von Netzlücken
- Sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten
- Beschilderungen / Wegweisung



#### Fußverkehr

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



#### ÖPNV

- Verbesserung des Liniennetzes
- Verbesserung des Taktangebots
- Einrichtung einer hochwertigen Mobilstation
- Schaffung höherwertiger ÖPNV (Stadtbahn etc.)



#### Multimodalität

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



# 2

## Grobkonzept & Maßnahmendiskussion

# Grobkonzept

- Vorschläge zur Beseitigung von Problemen und Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten zur kurz-, mittel-, und langfristigen Verbesserung der Mobilität

## 1. Schritt: Grobkonzept

- Diskussion zu möglichen Maßnahmen in einzelnen Bereichen und Abschnitten innerhalb der Handlungsfelder, idealerweise unter Berücksichtigung erwartbarer Verlagerungspotenzialen (MIV auf Umweltverbund)

## 2. Schritt: Feinkonzept

- Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen im Stadtgebiet zur Erreichung der gesteckten Ziele (Modal-Split Leitbild) und Ausarbeitung von Maßnahmensteckbriefen und -bündeln

## Maßnahmen für das integrierte Mobilitätskonzept



## Verlagerungspotenziale

### Mit welchen Maßnahmen lassen sich 14% des MIV auf den Umweltverbund verlagern?

- **Einzelmaßnahmen** haben i.d.R. gemessen an Veränderungen im Modal Split die geringsten Wirkungen. Sie können nur in ihrer Gesamtheit bzw. als netz- oder flächenorientierte Maßnahmen Wirkung entfalten.
- Die mit Abstand höchste Verlagerungswirkung hat die Schaffung eines höherwertigen ÖPNV-Anschlusses
- Restriktionen im MIV (sowie Parken) können nur eine Wirkung erzielen, wenn zeitgleich auch alternative Angebote geschaffen werden (z.B Ausbau Radverkehrsinfrastruktur)
- So müssen im Zuge der Maßnahmenkonzeption sinnvolle **Maßnahmenbündel** aufgestellt werden, die eine Kombination von Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern kombinieren.

## HANDLUNGSFELDER

MIV (Autoverkehr)

ÖPNV

Radverkehr

Fußverkehr

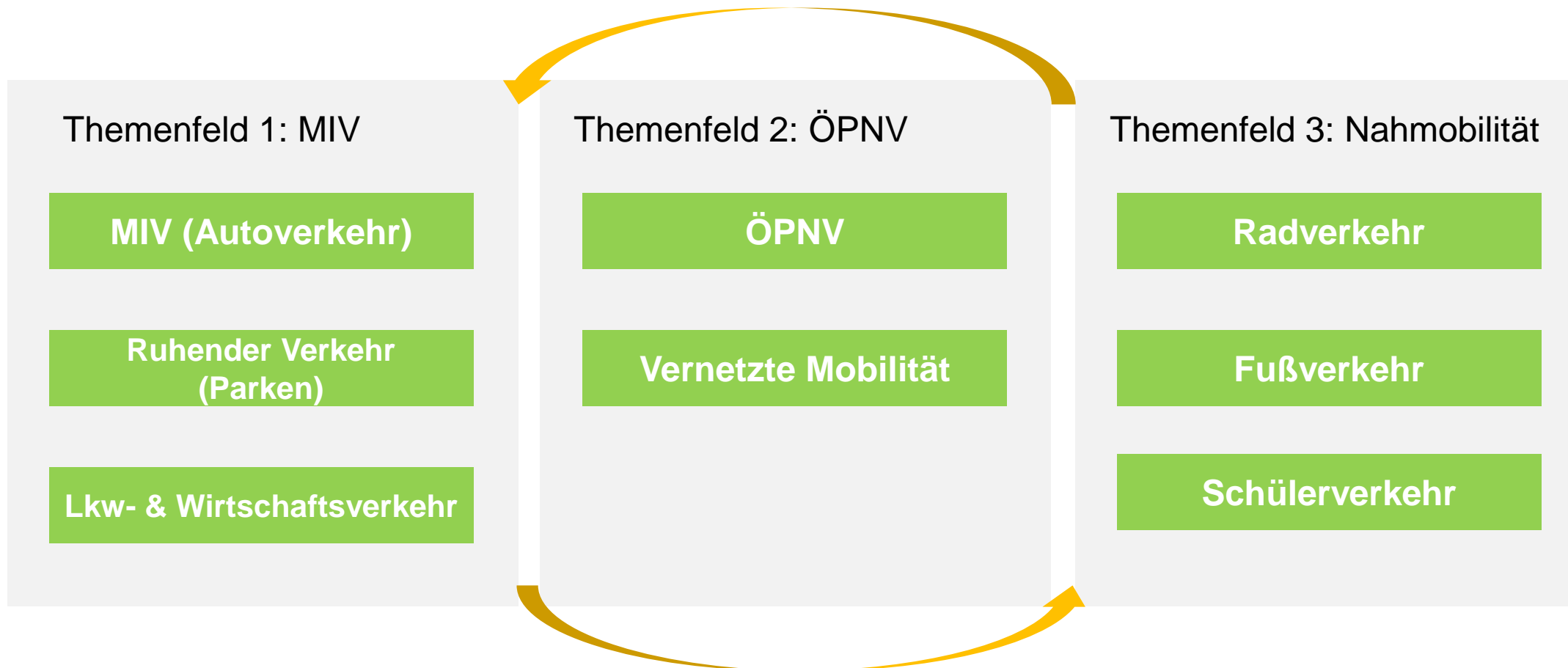
Ruhender Verkehr  
(Parken)

Lkw- & Wirtschaftsverkehr

Schülerverkehr

Multimodalität

## Workshop



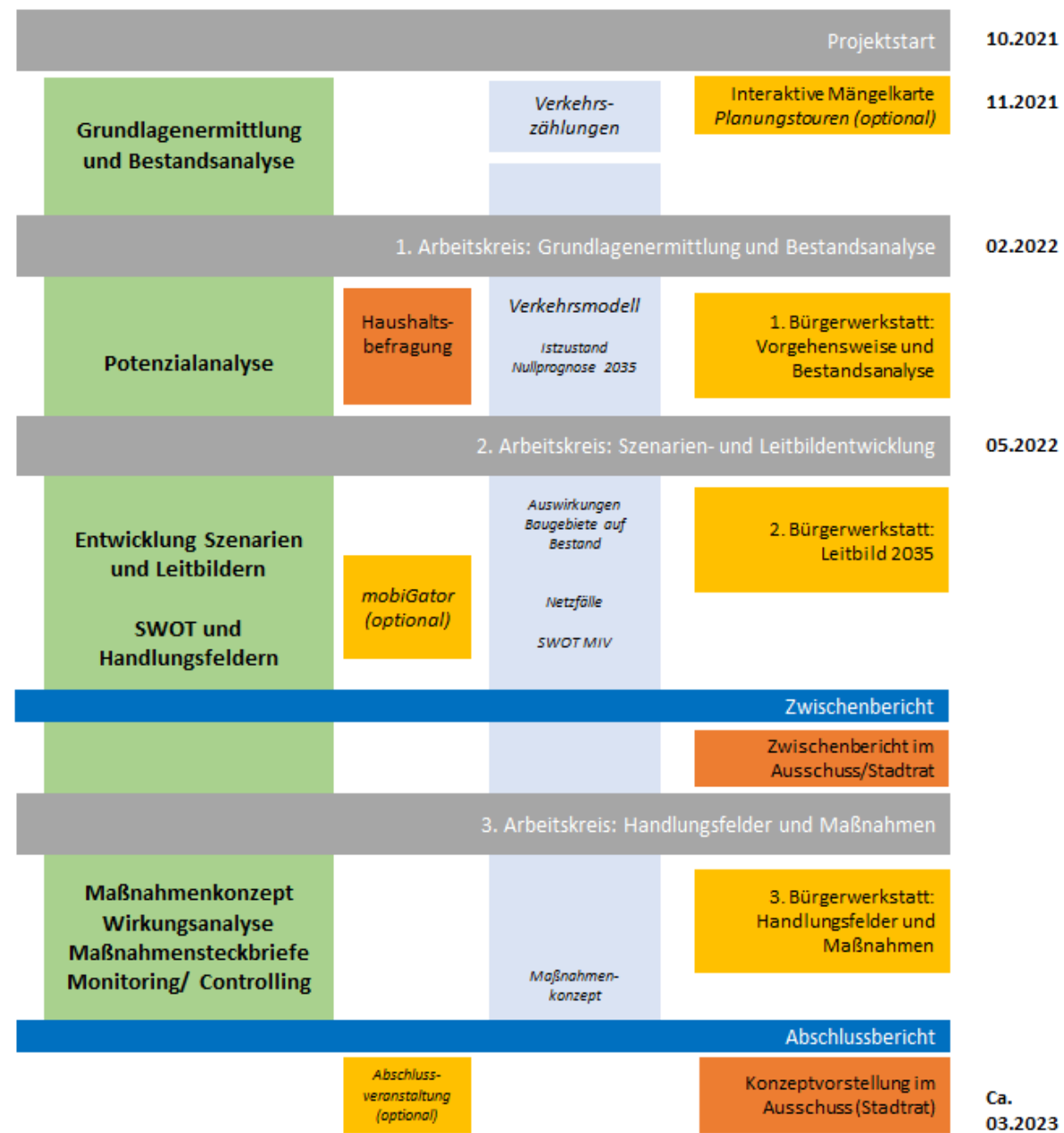


# 5

## Ausblick & Nächste Schritte

## Nächste Schritte

- **2. Bürgerwerkstatt**  
→ Maßnahmengrobkonzept  
(Medien, Soziale Medien, Artikel, usw.)
- **Ausarbeitung des Maßnahmenkonzepts**  
November 2022
- **Berechnung und Darstellung der Mahnahmen (insb. Netzfälle)**  
- Verkehrsmodell Stadt Erftstadt
- **Erstellung eines abgestimmten Maßnahmenfeinkonzepts**  
inkl. Maßnahmensteckbriefe,  
Wirkungsanalysen,  
Monitoring & Controlling-Konzepte





# 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!

**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**

