



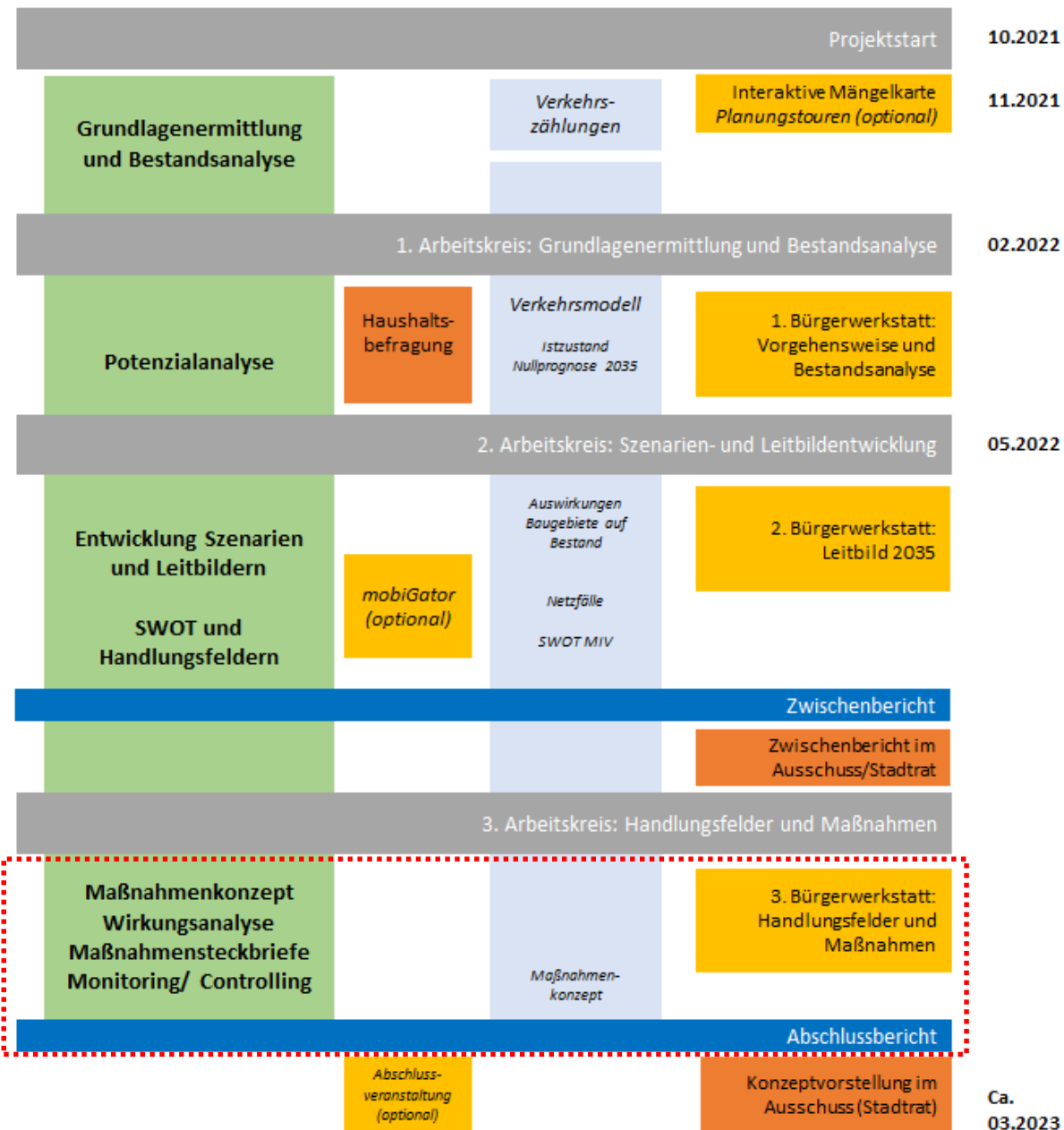
# Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Erfurt

**ENTWURF** - Maßnahmenkonzept

Stand: 09.05.2023

# Agenda

- 1 Zusammenfassung Aktueller Stand
- 2 Maßnahmenkonzept (im Entwurf)
- 3 Monitoring & Controlling-Konzept

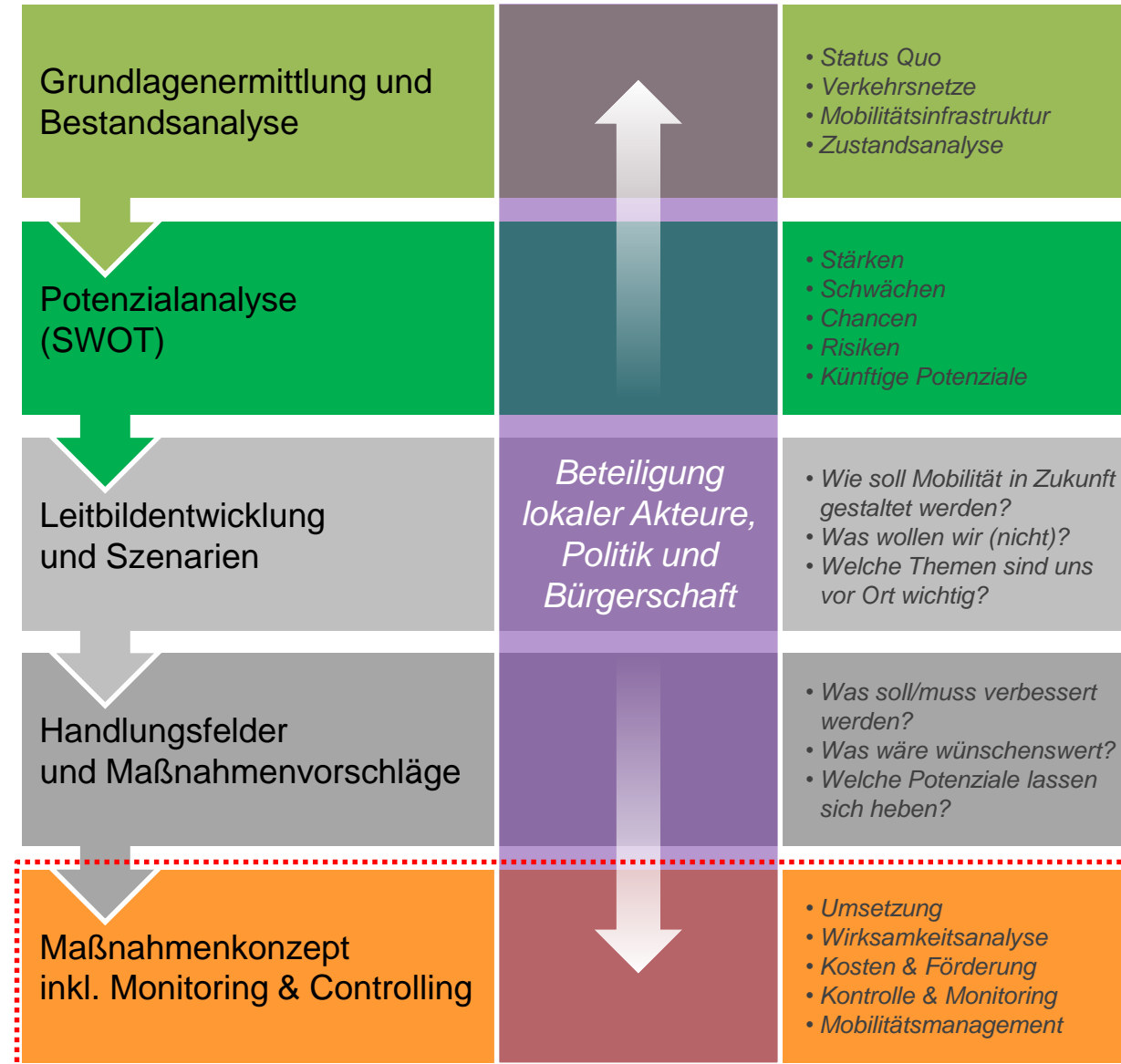




# Zusammenfassung

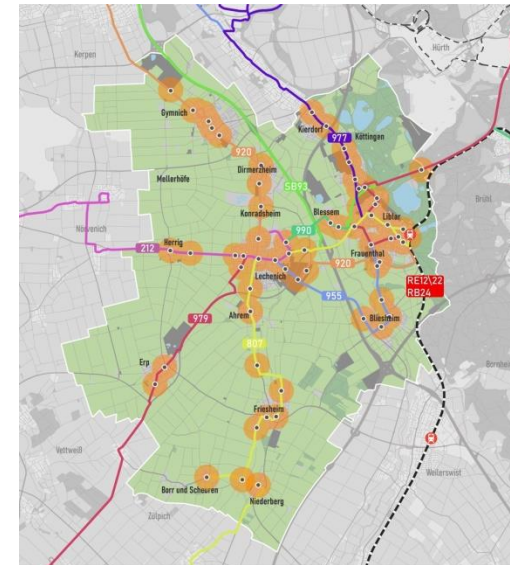
## Vorgehensweise beim Integrierten Mobilitätskonzept

- 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.



# Leitbild für die Mobilität in Erfstadt 2035

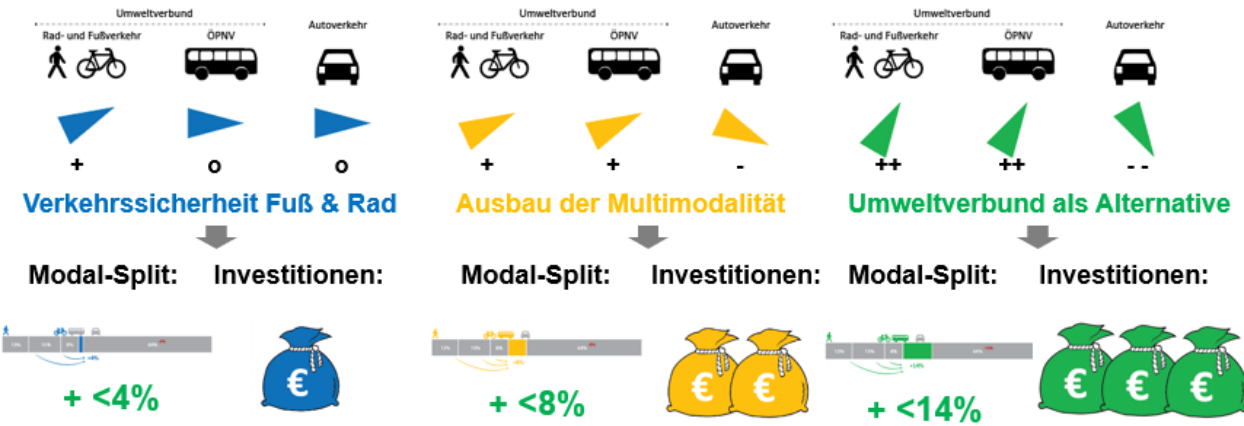
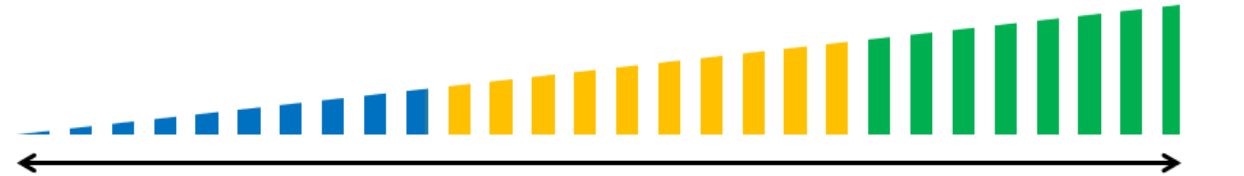
- Arbeitskreis und Bürger haben das Leitbild für die Stadt Erfstadt festgelegt.
- Dementsprechend spricht sich die Mehrheit der Beteiligten klar für den Ausbau des Umweltverbunds als Alternative aus.
- Aus der Online-Beteiligung ergab sich ein ähnliches Bild der Zustimmung:
  - 411 Teilnehmer
  - Laufzeit: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

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

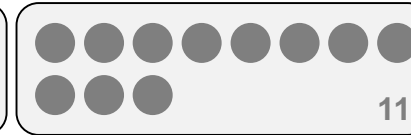
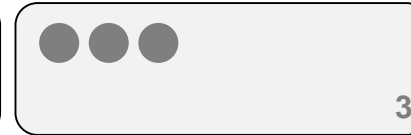
→ Klares Votum für weniger Autoverkehr und mehr Verkehrssicherheit

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

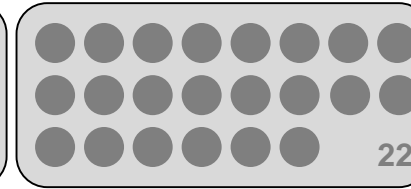
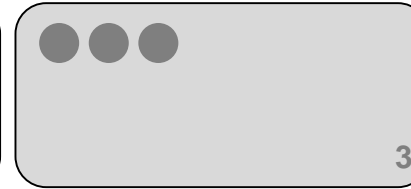
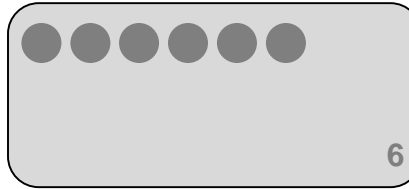
## Stärkung des Umweltverbunds für die Erreichbarkeit und Qualität der Stadtteile



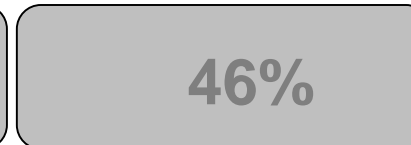
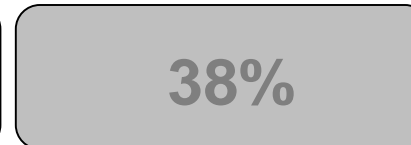
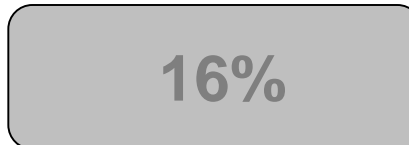
Arbeitskreis



Bürgerveranstaltung



Online-Leitbildfinder



## Leitbild für die Mobilität in Erfstadt 2035

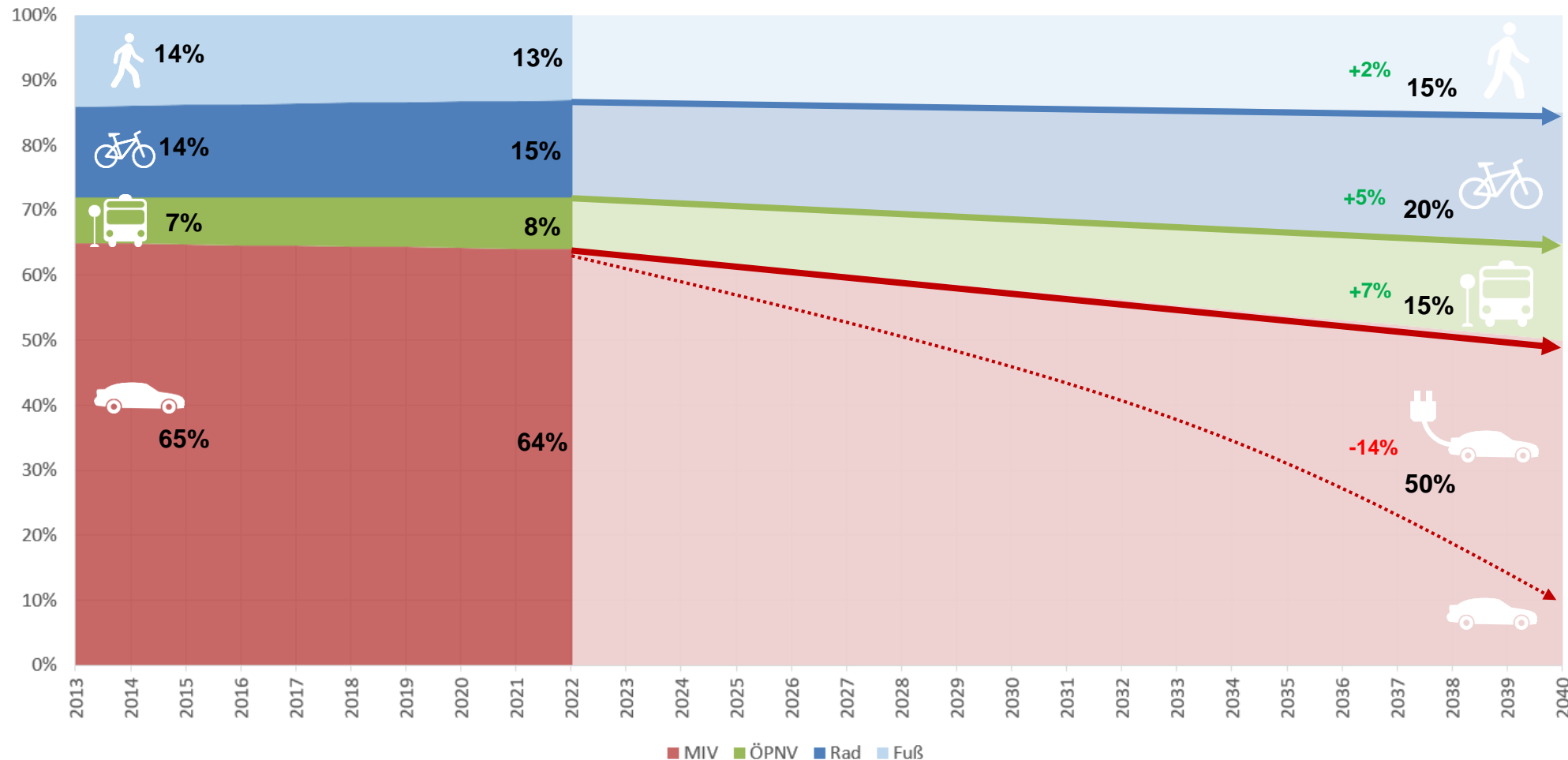
- Umsetzung des festgelegten Leitziels unter Beachtung
- Umweltverbund als klimafreundliche Alternative für viele Strecken und Wege etablieren!

### 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:in, die nicht mehr mit dem Auto, sondern mit dem Umweltverbund durchgeführt werden.



## 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 hochwertiger Mobilstationen
- Schaffung höherwertiger ÖPNV (Stadtbahn etc.)



#### Multimodalität

- Weiterentwicklung von Mobilstationen und Sharing-Angeboten
- Digitale Angebote der Vernetzung





## 2 Maßnahmenkonzept (im Entwurf)

# 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 Verlagerungspotenziale (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



# Maßnahmenentwicklung: Ableitung aus der INKA-Online-Beteiligung

Kategorie	Überschrift	Beschreibung	Maßnahme MoKo	Kategorie	Überschrift	Beschreibung	Maßnahme MoKo	Kategorie	Überschrift	Beschreibung	Maßnahme MoKo
Radverkehr	Gefährliche Kreuzung	Die Ausgeschilderte Fahrradstrecke von Lechenich nach Herrig (und umgekehrt) war über Jahrzehnte an dieser Stelle von Autoverkehr befreit. Seit der Errichtung der Kita-West kreuzen hier die Autofahrer (im Wesentlichen Zubringer- und Abhol-/Verkehr zur Kita den seit vielen Jahren bestehenden Bypass. Die Elternhäuser sind teilweise morgens zu Schulbeginnzeiten ist es fast unmöglich in diesem Bereich als Fußgänger die Straßenseite zu wechseln.	Prüfauftrag Verwaltung	Radverkehr	Durchgang zur Villa	Neuer Zugang zur Villa schaffen und dadurch Liblar besser an das Naherholungsgebiet anbinden.	Prüfauftrag Verwaltung	Radverkehr	Aufhebung Radweg	Zwischen dem Kreisell an der Esso-Tankstelle und der Einmündung Blessener Str. sollte die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben werden. Begründung: Der derzeitige Radweg ist eine kurvenreiche Hindernisstraße mit mehreren Verschwenkungen auf kurzer Strecke (u.a. um Platz für Außengastronomie zu schaffen). Zwischen Haus Germania und Einmündung Blessener Str. stehen in der Regel kaum mehr als die Hälfte der ohnehin geringen Wegbreite zur Verfügung - der Rest ist fast immer zugeparkt. Eine besondere Gefährdung für den Radweg hört aus Liblar kommend mit dem Ortsübergang von Bliesheim auf. Fahrradfahrer müssen auf die Straße ausweichen in der viel zu häufig die Geschwindigkeit überschritten und viel zu oft zu eng überholt wird. In Richtung Liblar parken auf der Straße im Ort oft Autos. Insbesondere für Schulkinder auf dem Weg zu den weiterführenden Schulen in Liblar ist dieser Straßenabschnitt gefährlich.	RAD 1
Fußverkehr	Zebrastrafren	Grundschulkindern kann man hier kaum alleine zur Schule gehen und die Straße queren lassen, da ein Eltern taxi nach dem anderen kommt. Die Anwohner auf beiden Seiten dieses Weges haben schon seit langem die Absicht diesen Weg zu pachten und dürfen es nicht weil einer darunter ist der dieses Vorhaben blockiert. Wir möchten endlich das dieser Weg gesperrt wird da wir in den Wochen mindestens 6 Tage die Hundehaufen entfernen müssen. Dieser Weg	SCHÜ 1	Radverkehr	Fuß-/Radweg zu sci	Der Weg ist viel zu schmal für einen Fuß-/Radweg mit Verkehr in beiden Richtungen!!! Hier kommt es häufig zu gefährlichen Begegnungen mit dem Gegenverkehr. Dabei ist auch zu beachten, dass es sich um einen stark genutzten Schulweg für Kinder und Jugendliche aus Dirmerzheim und Konradshaus handelt, die mit dem Fahrrad nach Lechenich zur Schule fahren. Optimal wäre ein zweiter Fuß-/Radweg auf der westlichen Straßenseite; alternativ könnte auch ein Radstreifen auf der Fahrbahn bei gleichzeitiger Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in Richtung Lechenich angeordnet werden.	RAD 1 FUSS 1	Radverkehr	Schließung des Fuß	Schließung des Fußradwegs zwischen Waldradweg und der Bahnhofstraße sollte als Radweg ausgebaut werden. Damit kann der Waldradweg besser als Zubringer für den Radwegverkehr zum Bahnhof genutzt werden. Dies dient sowohl dem Quellverkehr aus Liblar als auch aus Köttingen zum Bahnhof.	RAD 1
Fußverkehr	Endlich ein Tor für	Endlich ein Tor für den Fußverkehr. Die Straße querend lassen, da ein Eltern taxi nach dem anderen kommt. Die Anwohner auf beiden Seiten dieses Weges haben schon seit langem die Absicht diesen Weg zu pachten und dürfen es nicht weil einer darunter ist der dieses Vorhaben blockiert. Wir möchten endlich das dieser Weg gesperrt wird da wir in den Wochen mindestens 6 Tage die Hundehaufen entfernen müssen. Dieser Weg	keine Maßnahme	Radverkehr	Fahrradstellplatz	Seit dem Umbau des Bahnhofs müssen nun die Fahrräder im Regen stehen - also eine deutliche Verschlechterung! Nein, die kostenpflichtige Fahrrad-Garage ist kein Ersatz dafür, denn nicht jeder parkt hier sein Fahrrad täglich und daher lohnt sich das nicht für jeden! Daher sollte die Fahrradgarage wieder einführen als Schutz vor Diebstahl (gab es auch vorher)!	Prüfauftrag Verwaltung	Lkw-Verkehr	Kein Durchgang	Kein Durchgangsweg seit der Anbindung an die Autobahn A1 ist Friesheim besonders attraktiv für den LKW-Durchgangverkehr geworden. Es werden Abkürzungen in Richtung Eschweiler, Zülpich und Düren sowie umgekehrt Richtung Weilerswirt durch die Ortsdurchfahrt Friesheim genutzt. Der Verkehr hat hier noch einmal massiv zugenommen, seitdem die Autobahn wegen der Hochwasserschäden gesperrt ist.	RAD 1 LIEF 2
Fußverkehr	Anschluss Ahrem	Seit der Inbetriebnahme der Lechenicher Umgehungsstraße B265 ist die direkte Verbindung zwischen Ahrem und Lechenich für Fußgänger und Fahrradfahrer schwierig - entweder den Feldweg am Rotbach (bei nasser Witterung aufgeweicht) oder über den Kreisverkehr vor Ahrem. Die Querung dieses Kreisverkehrs ist für Fußgänger und	RAD 1 FUSS 1	Radverkehr	Radweg freihalten	Auf der Bonner Str. ist der Radweg häufig durch ganz oder teilweise auf ihm parkende Autos und durch abgestellte Mülltonnen versperrt bzw. eingengt. An einigen Stellen muss man als großer Radfahrer den Kopf einziehen, um nicht in die Zweige der beschriebenen Bäume zu geraten.	keine Maßnahme, Unterhaltung	Radverkehr	Radwegspange	Der Waldwirtschaftsweg zwischen Waldradweg und der Bahnhofstraße sollte als Radweg ausgebaut werden. Damit kann der Waldradweg besser als Zubringer für den Radwegverkehr zum Bahnhof genutzt werden. Dies dient sowohl dem Quellverkehr aus Liblar als auch aus Köttingen zum Bahnhof.	RAD 4
Fußverkehr	Verkehrschau vor	Auf der Pestalozzistraße in Lechenich spielt sich morgens kurz vor Schulbeginn ein gefährliches Verkehrschau vor. Eltern taxi fahren von beiden Seiten in die Straße ein, parken wild vor Kindergarten und	SCHÜ 1	Radverkehr	Fahrradweg erstell	Auf der Bonnerstr wird es eng, da oft ein hohes Verkehrsaufkommen besteht. Ein gesonderter Fahrradweg wäre wünschenswert, damit Sicherheitsabstände zuverlässig eingehalten werden können.	RAD 1	Radverkehr	Inkonsequente Rad	Auf der Bonnerstraße findet sich ein Sammelstadium von Radverkehrsführungen, das weder stringent noch durchdacht erscheint: Radschutzstreifen auf der Fahrbahn wechseln sich mit teils benutzungspflichtigen, teils nicht benutzungspflichtigen Radwegführungen, teils zusammen, teils parallel zum Fußverkehr. Teils links und teils rechts an parkenden Kfz vorbei, stets ohne ausreichenden Schutzabstand vor Doorring Unfällen	RAD 1
Fußverkehr	Bahnhof zur Villa	Von der Fußgängerunterführung zum Bahnhof endend Aufgang zur Villa schaffen und damit die Villa als Naherholungsgebiet besser in den ÖPNV einbinden.	Prüfauftrag Verwaltung	Radverkehr	Radweg über die	An dieser Stelle muss der Radfahrer*innen sich den Radweg mit den Wartenden an der Bushaltestelle teilen. Sehr gefährlich, vor allem wenn dort Kinder stehen.	RAD 1	Bus- und Bahnverkehr	Bahnverbindung	Obwohl Erftstadt sehr nahe an Köln liegt, ist die Zugverbindung miserabel. Es gibt keine Möglichkeiten, zur späteren Stunde, am Wochenende von Köln nach Erftstadt zu kommen. Die letzte Bahn fährt gegen 23 Uhr und die Nächste dann wieder um 5 Uhr morgens. Hürth, Brühl und Wesseling haben eine Straßenbahnabnahme. Kerpen und Düren sind über die S-Bahn angebunden. Jemand, der von Düren mit der S-Bahn nach Köln fährt, ist sehr viel schneller in Köln und kann zusätzlich die ganze Nacht mit einem Zug rechnen. Für die Planung des Ausbaus von Wohnraum im Bereich Lechenich-West ging das Planungsbüro in den Workshops von der Existenz der seit Jahren (Jahrzehnten?) geplanten Westtangente aus. Diese ist tatsächlich zwingend notwendig, um die neuen Wohngebiete zu erschließen, da die bestehenden (Wohn-)Straßen nicht für den	keine Maßnahme, Verweis auf geplante Elektrifizierung der Strecke inkl. Taktverdichtung
Fußverkehr	Der Weg zum Kinde	Der Weg zur Kita St. Kilian muss sicherer gestaltet werden. Die rote Ampel wird regelmäßig von Autofahrern übersehen und die 30er Zone wird ignoriert. Ein Zebrastrafren oder ein Gerät zur Geschwindigkeitskontrolle wäre hier ein Beitrag zur Sicherheit der Kinder, die täglich zweimal über diese gefährliche Straße müssen!	Ordnungsrechtliche Überprüfung	Autoverkehr	Westtangente für	Bei der Planung des Ausbaus von Wohnraum im Bereich Lechenich-West ging das Planungsbüro in den Workshops von der Existenz der seit Jahren (Jahrzehnten?) geplanten Westtangente aus. Diese ist tatsächlich zwingend notwendig, um die neuen Wohngebiete zu erschließen, da die bestehenden (Wohn-)Straßen nicht für den	MIV 1	Autoverkehr	Verkehrsberuhig	Die Straße im Ortsteil des Wohnbereichs sollte umgestaltet werden, das PKW und LKW mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit fahren. Die Gerade verläuft leider all zu häufig zu am unangemessen hoher Geschwindigkeit. Hier wohnen viele Familien mit Kindern, welche zu Teilen auch ohne Begleitung Erwachsener ihrem direkten Wohnumfeld die Straße überqueren. Möglichkeiten dem Rasen entgegenzuwirken wären z.B. der Einbau von Schwellen, Pflanzkästen, etc. oder eine Umänderung der Parkstreifen in der Der Marktplatz Lechenich sollte endlich AUTOFREI werden. In der jetzigen Jahreszeit herrscht ein absolutes Verkehrs Chaos mit Stau in die Schloss-Straße und zurück auf die Bonner Str. Es kommt münlich zu gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern (die eigentlich Vorrang durch das Spielstraßen-Schild haben) und den Autofahrern.	keine Maßnahme, betrifft SPNV. Verweis auf Taktverdichtung im Zuge der Elektrifizierung
Fußverkehr	Fußgängerüberweg	Fußgängerüberweg über die Straße. Die Straße ist zu gefährlich für Kinder, die täglich zweimal über diese gefährliche Straße müssen!	FUSS 2	Fußverkehr	Ampelsteuerung	Wer hat eigentlich diese Ampelanlage programmiert? Als Fußgänger wartet man hier gefühlt fünf Minuten, selbst wenn die Straße komplett frei ist. Es gibt sicherlich Möglichkeiten, mit Sensoren die Ampelschaltung etwas intelligenter zu gestalten und kürzere Wartezeiten zu erreichen. PS: Am besten sind Ampeln, die die Zeit bis zur nächsten Phase anzeigen.	keine Maßnahme, ggf. Prüfauftrag	Autoverkehr	Marktplatz-Lechen	Der Marktplatz Lechenich sollte endlich AUTOFREI werden. In der jetzigen Jahreszeit herrscht ein absolutes Verkehrs Chaos mit Stau in die Schloss-Straße und zurück auf die Bonner Str. Es kommt münlich zu gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern (die eigentlich Vorrang durch das Spielstraßen-Schild haben) und den Autofahrern.	MIV 3
Radverkehr	Für Fahrräder und	Die Straße Bliesheim Kruggenberg nach -bahnhof Liblar wird inzwischen sehr häufig von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt. Obwohl das wirklich sehr gefährlich ist, weil die Straße sehr unübersichtlich ist, eine scharfe Kurve beinhaltet und von großen LKW befahren wird, die für das Sträßchen zu breit sind. Weil aber die Anbindung mit ÖPNV zwischen Bliesheim und BF Liblar so schlecht ist, bleibt den Ritzern nur nichts anderes übrig als sich vor Fahrrad /	RAD 1 FUSS 1	Fußverkehr	Verbindung zum G	Hier sollte eine Verbindung zum Geh- und Radweg geschaffen werden. Ein Wilder Übergang wurde bereits geschaffen, jedoch eher ein Stolperfild	RAD 1 FUSS 1	Sonstiges	preiswert Pendeln	Die meisten Erftstädter*innen pendeln über die B256 bzw. die A1 nach Köln. Meistens sitzen die Leute alleine in ihren Autos. Eine App auf kommunaler Ebene könnte die Verkehrsstärke bündeln, da sich die Anzahl der Fahrzeuge reduziert. Gerade bei den stetig steigenden Kraftstoffpreisen ein sehr attraktives Konzept.	MIV 2 FUSS 1
Radverkehr	Radweg Verbindung	Endlich einen sicheren Radweg zu schaffen zwischen Bliesheim und dem Bahnhof Liblar, ist ein Dauerbrenner. Die Entscheider hätten diverse Optionen, angefangen vom Neubau einer Straße zur Verbindung Merowingerstr-Oberliblar mit Umwidmung der K45 zum Radweg, alternativ Nutzung und Ausbau der vorhandenen Feldwege. Dringend (pern auch losgelöst von weiterführenden Maßnahmen) zu	RAD 1	Bus- und Bahnverkehr	Verbindung nach B	Es fehlt eine direkte Verbindung nach Bonn, bislang muss man erst nach Hürth oder Köln und dort umsteigen	keine Maßnahme	Autoverkehr	Tempolimit	Die Max-Liebrmann Straße wird auf Grund ihrer Breite zum starken Beschleunigen genutzt. Tempo 30 und ein schräges Parkkonzept würde dies verbessern und wäre auch sinnvoll, da dort einige Kinder leben.	MIV 3
Autoverkehr	Umgehungsstraße	Die geplante Umgehungsstraße zur Entlastung der L162 Dirmerzheim, Konradshaus, Lechenich sollte schnellstmöglich angegangen werden. Also die Westumgehung L162 und Verbindung von B264 und B265 zur Entlastung der erheblichen Lärm- Abgas- und Erschütterungsbelastungen durch den Durchgangsverkehr insbesondere Schwerlastverkehr. Bei Stau und Sperrung auf der A61/A1 wird die L162 stets als Ausweichroute genutzt weil die L163 durch Köttingen und Kierdorf überhaupt kein Schwerlastverkehr zulässt. Täglich donern hunderte LKW durch die o.g. Orte auch wenn keine Störungen auf der A1/A61 vorliegen. Auch der normale	MIV 1	Fußverkehr	Grachstraße: Fuß	Sehr ärgerlich für Fußgänger und junge Radfahrer: An den Einmündungen zu Grachstraße, Kastanienweg und Ahornweg sind die Fußwege nicht abgesenkt.	FUSS 1	Radverkehr	Schlosspark Grach	Warum ist im Schlosspark Grach Fahrradfahren verboten? Hunderte Schüler, die den Schlosspark als Schulweg mit dem Fahrrad benutzen, bewegen sich also in der Illegalität? Vollig unverständlich, bei einem vorsichtigen Miteinander sollte das Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern problemlos möglich sein.	Prüfauftrag Verwaltung
Autoverkehr	Zusätzliche Verkeh	Schon bevor die Straße „Zur alten Burg“ als Zufahrtsstraße zur neuen Kita genutzt wurde, kam es durch zu schnell fahrende Anwohner, Besucher und Handwerker/Lieferanten zu gefährlichen Situationen mit spielenden Kindern (Spielplatz) und Fahrradfahrern. Die Straße wird insbesondere morgens und mittags durch Schulkinder aus der Solarriedung und dem Wohngebiet Josef-Zilken-Straße als Schulweg zum Schwimmbad Lechenich genutzt. Leider lädt die Straße trotz einer 30er Zone zum schnellen Fahren ein, da sie nur über wenige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung verfügt (eine feste und eine	MIV 3	Autoverkehr	Tempo 30 im Bahh	Warum um Himmels Willen ist mitten im Bahnhof Tempo 50? Dort wo täglich hunderte Menschen den Bahnhofsvorplatz und damit die Straße zu Fuß überqueren? Bitte ganz schnell abstellen und mindestens Tempo 30 einführen, noch besser weniger.	MIV 2	Radverkehr	Radweg vernünftig	Diesen Schlamm- und Plätzenradweg endlich vernünftig ausbauen.	Prüfauftrag Verwaltung
Autoverkehr	Erschließung Kita	Zur Absicherung von Fußgängern und Radfahrern auf dem Feldweg vor der Kita sollte überdacht bzw. geprüft werden, ob eine Erschließung mit sicherer Zufahrt über alternative Straßen möglich ist - so wie es im BP150 ursprünglich auch vorgesehen war. Bei einer frühzeitigen Berücksichtigung der Planung des neuen Wohngebiets	MIV 3	Fußverkehr	Tannerweg	Der Tannerweg ist ein Witz. Es gibt keinen Fußweg, keinen Radweg, noch nicht mal eine richtige Straße. Autos parken kreuz und quer, überall am Rand ist Sand und Matsch.	keine Maßnahme, ggf. Prüfauftrag	Sonstiges	Car-Sharing auf die	Car-Sharing sollte auch in den größeren Ortsteilen Erftstadts mit schlechter Anbindung an den ÖPNV angeboten werden, um z.B. die Bahnhöfe in der Nähe zu erreichen.	MULT 2
Radverkehr	Fußgänger-/Radwe	Aktuelle enden Fuß- und Radwege mit der Verbindung am Rotbach entlang. Von Blessener mit dem Rad oder zu Fuß nach Dirmerzheim/Konradshaus ist nicht nur im Dunkeln lebensgefährlich. Hier wäre Beleuchtung und eine Einrichtung eines Fuß-/Radweges sehr wünschenswert.	RAD 1 FUSS 1	Sonstiges	Öffentliche Ladest	Die öffentliche Ladeinfrastruktur in Erftstadt ist leider noch sehr ausbaufähig. Auch die kleineren Ortschaften wie Gymnich und Lechenich benötigen öffentliche Ladeinfrastruktur, da nicht jeder Bürger die Möglichkeit hat an eigenen Haus oder in der Wohnung eine private Wallbox zu installieren.	PARK 4	Autoverkehr	Lob: Carsharing	Ausdrücklich Lob für das neue Carsharing-Angebot am Bahnhof und in Lechenich! Bitte nicht einfach wie beim letzten Mal von heute auf morgen wieder entfernen, sondern im Gegenteil! In weiteren Ortsteilen ausbauen! Warum nicht in jedem Stadtteil ein oder zwei Carsharing-Autos anbieten? Würde den ein oder anderen vielleicht zu der Entscheidung bringen, sein eigenes Auto abzuschaffen. Solche	MIV 2 FUSS 1
				Bus- und Bahnverkehr	Hohere Taktung R	Dadurch flexibler mit Anbindung Linie 18	ÖPNV 1 ÖPNV 4	Bus- und Bahnverkehr	Verbesserung der	Die Busverbindungen zwischen Lechenich (und allen anderen Stadtteilen) zur nächsten größeren Stadt Brühl ist absolut unzureichend. Eine Fahrt z. B. an einem normalen Donnerstag Nachmittag dauert 1:35 h bis 1:45 h! Die Fahrt geht mit dem Bus nach Liblar Bahnhof, von dort mit dem RE der Bahn nach Köln	ÖPNV 3 ÖPNV 4

# Maßnahmenentwicklung: Ableitung aus dem Arbeitskreis (28.09.2022)

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme MoKo
1	ÖPNV	Verlängerung der Stadtbahn über Hürth nach Lechenich. Eine qualitativ höherwertige ÖPNV-Anbindung aus diesen Korridoren in Richtung Hürth und Köln hätte das Potenzial, eine Alternative zum MIV darzustellen.	ÖPNV 1
2	ÖPNV	Es wird angeregt, dass nach wie vor die Verbindungen in andere Kommunen aktuell noch zu unattraktiv sind und bedarfsgerechte Taktverbesserungen notwendig wären, vor allem auch an Wochenenden. Ebenfalls nicht bedarfsgerecht ist das Busnetz.	ÖPNV 3    ÖPNV 4
3	ÖPNV	Ein weiterer Ansatz im Rahmen des Handlungsfeld ÖPNV ist der Ausbau von weiteren Mobilstationen (auch von Quartiersmobilstationen). Diese sollten stadtweit differenziert implementiert werden (stadtweites Mobilstationskonzept). In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass das Thema Carsharing auch noch einmal stärker ausgebaut werden sollte.	MULT 1    MULT 2 / 3
4	Radverkehr	Für Erftstadt ist eine komplette Systemplanung Radverkehr notwendig	RAD 1
5	Radverkehr	Attraktive Radpendlerroute (Radschnellweg) nach Köln fehlt	RAD 2
6	Radverkehr	Radschnellwege zwischen den Stadtteilen in Erftstadt	RAD 2
7	Radverkehr	Der Autoverkehr müsste zurückgedrängt werden, damit für den Radverkehr deutliche Verbesserungen erzielt werden können. Teilweise wird es sicherlich hilfreich sein, wenn der MIV beruhigt wird, beispielsweise durch Fahrradstraßen.	MIV 2    RAD 3
8	Radverkehr	Intelligente Einbahnstraßensysteme können ein Ansatz sein, um den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten, vor allem in den einzelnen Stadtteilen Erftstadts.	MIV 3    RAD 1
9	Radverkehr	Einrichtung von Fahrradstraßen	RAD 3
10	Radverkehr	Geschwindigkeitsreduktion ist ein wichtiges Element zur Erhöhung der Sicherheit, vor allem auch im Nahbereich.	MIV 2    MIV 3
11	Fußverkehr	Der Oberflächenzustand und die Gehwegbreiten sind vereinzelt mangelhaft. Daher wird vorgeschlagen, dass vor allem auf den gängigen Fußwegeverbindungen grundsätzlich auf Qualität und Barrierefreiheit geachtet werden sollte.	FUSS 1    FUSS 2
12	Fußverkehr	Eine Problematik, die sich auch im Rahmen des Fußverkehrs offenbart ist der eingeschränkte Handlungsspielraum, da Ortsdurchfahrten häufig klassifizierte Straßen sind, bei denen die Stadt nicht Baulastträger ist.	MIV 2    FUSS 1
13	MIV	Flächendeckend Tempo 30 auf den innerörtlichen Straßen ist eine denkbare Maßnahme	MIV 2
14	MIV	Geschwindigkeitsreduktion muss auch überprüft werden, da lediglich die Anpassung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h nicht von jeder Person eingehalten wird. So sind dann auch bauliche Maßnahmen notwendig, die zwangsläufig die Geschwindigkeit dämpfen.	MIV 2    MIV 3
15	Ruhender Verkehr	Parkflächen des MIV sind sukzessive anzupassen und möglicherweise Flächen umzuwandeln, die heute noch als Parkplatz dienen. Dies hätte auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität zur Folge (autofreie Zonen, mehr Lebensqualität).	PARK 1
16	Ruhender Verkehr	Aktuell ist das Parken des Fahrzeugs zu einfach. Daher ist eine Bewirtschaftung der Flächen anzudenken, in denen eine hohe Fluktuation herrscht.	PARK 2
17	MIV	Der Zeitvorteil, den MIV-Nutzerinnen und -Nutzer aktuell noch haben, lädt nicht zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel ein. Daher ist es wichtig, dass die Reisezeit angeglichen werden muss.	keine unmittelbare Maßnahme, aber im Zusammenwirken der Maßnahmen als Ziel



# Maßnahmenentwicklung: Ableitung aus der Bürgerwerkstatt (09.11.2022)

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme MoKo
1	ÖPNV	Busse sollten im 15-Min-Takt verkehren, ausgerichtet auch später auf den SPNV	ÖPNV 2   ÖPNV 4
2	ÖPNV	Es sollte ein Schnellbussystem eingerichtet werden als Übergang zum normalen Bus.	ÖPNV 3
3	ÖPNV	Am Bahnhof sollte es eine Anschlusssicherheit geben. Oft hat man lange Wartezeiten bei schon kleinen Verzögerungen	ÖPNV 2   ÖPNV 4
4	ÖPNV	Es sollte über flächendeckende autonome Shuttle-Busse als Zielkonzept für den ÖPNV nachgedacht	ÖPNV 6
5	ÖPNV	Ein SPNV in Richtung: Brühl oder Hürth weiter bis Köln wäre nur gut, wenn man dann schnell nach Köln	ÖPNV 1
6	ÖPNV	Busse sollten im Stadtgebiet beschleunigt werden, damit sich Reisezeiten im ÖV verkürzen	keine Maßnahme, ggf. Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen
7	ÖPNV	Das „Mobic“ (On-Demand)-Angebot sollte ausgeweitet werden und auch in Nachbarstädten.	ÖPNV 5
8	ÖPNV	Bei Festen oder generell auch an Wochenenden sollten Busse länger verkehren. Stich-wort: Disco-Linie.	keine Maßnahme, Sonderverkehr Prüfung im Bedarfsfall
9	ÖPNV	CarSharing sollte am Bahnhof eingerichtet bzw. ausgebaut werden, damit es stadtwert sinnvoll ist. Auch in anderen Stadtteilen sollte es CarSharing-	MULT 2
10	ÖPNV	Um Sharing-Angebote mit dem ÖPNV besser zu verknüpfen sollte es eine App für alles geben	Vertrieb nicht in der Hand der Stadt, keine direkte Maßnahme
11	MIV	Umgehungsstraße entlang der Autobahn, zur Entlastung von Lechenich und Kierdorf (beidseitig der	MIV 1
12	MIV	Es gibt teilweise Probleme mit Schleichverkehren, insb. bei Stau auf der Bundesstraße. Es sollten alle Straßen abseits der Hauptstraßen nach Möglichkeit	MIV 3
13	MIV	„Schnelligkeit“ des MIV ist auch wichtig. Man sollte definitiv Straßen vorhalten, auf denen auch der Autoverkehr Vorrang hat. Ständiges Stop-and-Go	keine direkte Maßnahme, Zielnetz MIV gesetzt
14	Ruhender Verkehr	Thema E-Mobilität: es sollten vermehrt Ladesäulen gebaut werden	PARK 4
15	Ruhender Verkehr	Vor wichtigen und zentralen Einrichtungen sollte es ebenfalls lückenlos Ladesäulen geben.	PARK 4
16	Ruhender Verkehr	Thema Parken: es bedarf eines umfassenden Parkraummanagements in Erftstadt, inkl. Bewirtschaftung mit Parkgebühren oder zeitlichen Begrenzungen. In Wohngebieten sollte es	PARK 1   PARK 2
17	ÖPNV	Vom P+R Parkplatz am Bahnhof sollten Shuttle-Busse in die Innenstadt bzw. nach Liblar und nach Lechenich eingerichtet werden, damit bessere	ÖPNV 2
18	Ruhender Verkehr	Es sollte im Stadtgebiet vermehrt auch Mitfahrer, bzw. Car-Pooling Stellplätze geben.	keine Maßnahme, ggf. im Mobilitätsmanagement

Nr.	Kategorie	Beschreibung	Maßnahme MoKo
19	Ruhender Verkehr	Wie kann es sein, dass P+R umsonst ist, aber für B+R bezahlt werden muss? Es sollte überlegt werden, P+R auch zu bewirtschaften oder zumindest B+R auch kostenlos zu machen.	keine Maßnahme, ggf. Prüfung Verwaltung für kostenloses B+R
20	MIV	Die großen Kernorte Liblar und Lechenich sollten nach Möglichkeit autofrei werden.	keine Maßnahme, ggf. langfristiger Prüfauftrag
21	Generell	Es sollte ein Konzept der „Dörfer der kurzen Wege“ aufgestellt werden. Immer mehr Funktionen verschwinden aus kleinen Ortschaften und man ist damit auf das Auto angewiesen. Mehr Angebote vor Ort würde viele Wege mit dem Auto sparen	Stadtentwicklerische Maßnahme, Prüfauftrag Verwaltung / städtebaul. Entwicklung
22	Radverkehr	Es bestehen diverse Netzlücken im Radnetz bzw. oftmals einfach nicht ausreichend aus-gebaute Radwege.	RAD 1
23	Radverkehr	Rad- und Fußverkehr sollte Vorrang auf Feldwegen/Wirtschaftswegen haben	kein Vorrang, aber RAD 4
24	Radverkehr	Es sollten in städtischen Gebieten mehr Fahrradstraßen ausgewiesen werden.	RAD 3
25	Radverkehr	Es gibt zu viele Stellen im Straßennetz, die Mängel für den Radverkehr aufweisen. Es soll-te ein kompletter Radverkehrsplan aufgestellt werden und kommuniziert werden.	RAD 1
26	Radverkehr	Wo möglich, sollte MIV vom Radverkehr getrennt werden und z.B. parallel geführt werden	RAD 1
27	Radverkehr	Es sollte Fahrradstraßen an Ortsdurchfahrten geben, oder mindestens eine klare Tren-nung von Rad und MIV, damit die Sicherheit für Radfahrer gewährleistet wird.	RAD 1   RAD 3
28	Radverkehr	In Lechenich wird angeregt, ein Einbahnstraßensystem im Ortskern einzurichten, mit „Radfahrer frei“ in jeweils beide Richtungen.	keine Maßnahme im Sinne des Vorschlags, aber in Teilen angedacht
29	Radverkehr	Da, wo Radwege zu eng sind oder es keine gibt, sollte Überholverbot für Zweiräder herrschen.	ggf.Verkehrsrechtliche Anordnung, keine Maßnahme
30	Radverkehr	Alle Radwege und die gesamte Radinfrastruktur sollte auf Lastenfahrradtauglichkeit unter-sucht werden. Lastenräder brauchen i.d.R. mehr Platz. Das sollte	keine Maßnahme, ggf. Prüfung bei Festlegung von Standards
31	Radverkehr	Das regionale Radverkehrsnetz ist nicht wirklich sinnvoll für Erftstadt. Es sollte überlegt werden, ob man sich ein Stück weit davon abkoppeln kann, um effizientere Radrouten zu haben	RAD 1
32	Radverkehr	An einigen Stellen, insb. auf Hauptverkehrsstraßen fehlen noch Radschutzstreifen. Das sollte das mindeste sein.	RAD 1
33	Radverkehr	An einigen Knotenpunkten und Querungen sollte die Vorfahrtsregelung auf den Radver-kehr ausgerichtet werden.	RAD 1
34	Radverkehr	An vielen Radwegen, insb. im Außenbereich (außerhalb der Ortschaften) fehlt oft die Beleuchtung der Radwege. Alle ausgebauten Radwege sollten auch beleuchtet sein.	RAD 1   RAD 2



## Maßnahmenübersicht

### Maßnahmen ÖPNV

- ÖPNV 1 - Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt
- ÖPNV 2 - Stadtbussystem für Erftstadt
- ÖPNV 3 - Anpassungen des Schnellbusangebots
- ÖPNV 4 - Anpassungen im Regionalbusnetz
- ÖPNV 5 - On-Demand Verkehre
- ÖPNV 6 - Innovative Mobilitätsformen im ÖPNV
- ÖPNV 7 - Barrierefreiheit im ÖPNV

### Maßnahmen Radverkehr

- RAD 1 - Erstellung eines Radvorrangnetzes
- RAD 2 - Prüfung von Radschnellwegen
- RAD 3 - Errichtung von Fahrradstraßen
- RAD 4 - Radverkehr auf Wirtschaftswegen
- RAD 5 - Einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr
- RAD 6 - Ausbau von Radabstellanlagen

### Maßnahmen Fußverkehr

- FUSS 1 - Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards
- FUSS 2 - Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
- FUSS 3 - Wegweisungssystem für den Fußverkehr

### Maßnahmen Schülerverkehr

- SCHÜ 1 - Mobilitätsmanagement an Schulen
- SCHÜ 2 - Kontinuierliche Evaluierung des Schülerbusangebots

### Maßnahmen MIV (Motorisierter Individualverkehr)

- MIV 1 - Ausbau von Ortsumgehungsstraßen
- MIV 2 - Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet
- MIV 3 - Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten

### Maßnahmen Lieferverkehr

- LIEF 1 - Aufstellung eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes
- LIEF 2 - Aktualisierung für das Lkw-Vorrangnetz

### Maßnahmen ruhender Verkehr/Parken

- PARK 1 - Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzeptes
- PARK 2 - Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen
- PARK 3 - Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
- PARK 4 - Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

### Maßnahmen Multimodalität

- MULT 1 - Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen
- MULT 2 - Ausbau des Carsharing-Angebots
- MULT 3 - Ausbau des Fahrradmietsystems
- MULT 4 - Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten

### Maßnahmen Mobilitätsmanagement

- MOB 1 - Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
- MOB 2 - Betriebliches Mobilitätsmanagement
- MOB 3 - Öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmarketing

➔ **34 Maßnahmen(-pakete) und Prüfaufträge**

## Maßnahmensteckbriefe: Bewertungskriterien

### Maßnahmenkategorien



### Beschreibung

- textliche Beschreibung der Maßnahmen

### Ziel

- Darstellung der wichtigsten Ziele

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Benennung der Träger/Akteure und Beteiligten

### Umsetzungsschritte

- Benennung der nächsten Umsetzungsschritte, um die Maßnahme voranzubringen

### Wirkung

- Benennung der Wirkung der Maßnahmen

### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

- Benennung von Maßnahmen, die zusammengehören, zusammen umgesetzt werden sollten oder sich gegenseitig unterstützen

### Umsetzungszeitraum

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |  |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | beständige und fortlaufende Umsetzung  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | kurzfristige Umsetzung (< 2 Jahre)     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittelfristige Umsetzung (2- 10 Jahre) |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | langfristige Umsetzung (> 10 Jahre)    |

### Kosteneinschätzung

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                    |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | keine oder kaum Kosten zu erwarten |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Kosten zu erwarten         |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Kosten zu erwarten        |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | hohe Kosten zu erwarten            |

### Wirkung Modal-Split-Ziel

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                              |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | keine (messbare) Wirkung     |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Verlagerungswirkung  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Verlagerungswirkung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | hohe Verlagerungswirkung     |

## Maßnahmenübersicht ÖPNV & Multimodalität

### ÖPNV

Die Stadt Erftstadt ist heute nicht Aufgabenträgerin des im Stadtgebiet verkehrenden ÖPNV. Dementsprechend sind Maßnahmen im ÖPNV auch von der Zustimmung des Rhein-Erft-Kreises als Aufgabenträger abhängig. Darüber hinaus kann (und sollte) aber auch die Stadt selbst Maßnahmen und Prüfaufträge forcieren, um einerseits gegenüber dem Kreis pro-aktiv handlungsfähig zu sein und andererseits ggf. auch eigene Produkte im ÖPNV perspektivisch anzubieten.

Im Zuge der Elektrifizierung der „Eifelstrecke“ der Deutschen Bahn und damit einhergehenden Taktverdichtungen im SPNV-Angebot (ab 2026), ändern sich für Erftstadt insb. im ÖPNV diverse Rahmenbedingungen. Auf diese ist im Rahmen des Maßnahmenkonzepts einzugehen.

Generell gilt außerdem, dass schienengebundene ÖV-Maßnahmen, wie z.B. in ÖPNV 1, die höchsten potenziellen Verlagerungswirkungen haben und daher im Sinne der Zielsetzungen (s. Leitbild) prioritär zu verfolgen sind – wohlwissend, dass dies langfristige Maßnahmen darstellen.

### Multimodalität

Multimodalität ist Voraussetzung für die Erreichung der Modal-Split-Werte. Nur durch die sinnvolle Verknüpfung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV können signifikante Steigerungen des Umweltverbund-Anteils am Modal Split erreicht werden. Der ÖPNV benötigt auf Grund der hohen Kapazitäten und weniger flexiblen Linienführung entsprechende Zubringer, deren attraktive Nutzung elementar ist. Das Thema Mobilstationen, aber auch Leih- und Sharing-Angebote stellen hier wichtige Maßnahmen dar.

**ÖPNV  
1**

Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt

**ÖPNV  
2**

Stadtbussystem für Erftstadt

**ÖPNV  
3**

Anpassungen des Schnellbusangebots

**ÖPNV  
4**

Anpassungen im Regionalbusnetz

**ÖPNV  
5**

On-Demand Verkehre

**ÖPNV  
6**

Innovative Mobilitätsformen im ÖPNV

**ÖPNV  
7**

Barrierefreiheit im ÖPNV

**MULT  
1**

Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen

**MULT  
2**

Ausbau des Carsharing-Angebots

**MULT  
3**

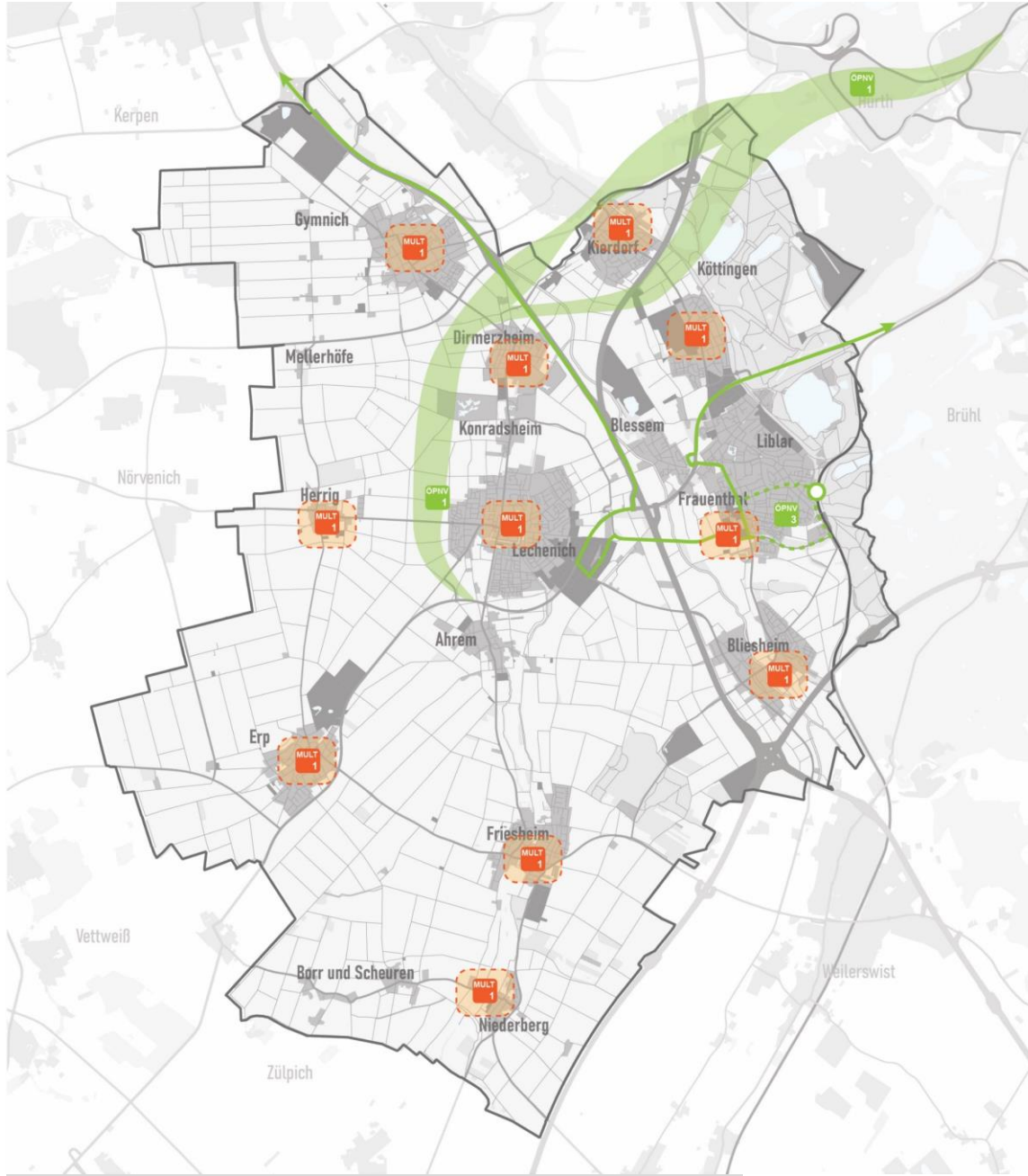
Ausbau des Fahrradmietsystems

**MULT  
4**

Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten



**Maßnahmen  
ÖPNV & Multi-  
modalität**



- ÖPNV 1** Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt
- ÖPNV 2** Stadtbussystem für Erftstadt
- ÖPNV 3** Anpassungen des Schnellbusangebots
- ÖPNV 4** Anpassungen im Regionalbusnetz
- ÖPNV 5** On-Demand Verkehre
- ÖPNV 6** Innovative Mobilitätsformen im ÖPNV
- ÖPNV 7** Barrierefreiheit im ÖPNV
- MULT 1** Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen
- MULT 2** Ausbau des Carsharing-Angebots
- MULT 3** Ausbau des Fahrradmietsystems
- MULT 4** Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten

**ÖPNV  
1**

## Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt

Der Stadtteil Lechenich verfügt über keinen höherwertigen ÖPNV-Anschluss. Dies wirkt sich langfristig negativ auf die Entwicklungsperspektiven des Stadtteils aus und benachteiligt den zweitgrößten Stadtteil Erftstadts bei der verkehrlichen Erschließung mit dem ÖPNV. Daher soll eine Vorstudie oder Machbarkeitsstudie für die Anbindung des Stadtteils Lechenich an den höherwertigen ÖPNV in Auftrag gegeben werden.

Derzeit ist die Verlängerung der KVB-Stadtbahnlinie 18 bis Hürth-EKZ in Planung. Daran anschließend spricht sich die Stadt Erftstadt für eine Prüfung der Machbarkeit einer Verlängerung über Knapsack und Kierdorf oder Köttingen, Dirmerzheim, Gymnich bis Lechenich aus.

In der Vor- bzw. Machbarkeitsstudie sollen sowohl verschiedene Trassenstudien, als auch Linienkonzepte erarbeitet und Nachfrageabschätzungen erstellt und geprüft werden. Daran schließt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine detaillierte Kosten-Nutzen-Berechnung für festgelegte Trassen an.

**ÖPNV  
1**

## Stadtbahnverlängerung nach Erftstadt

### Beschreibung

- Erschließung der Stadtteile Gymnich, Dirmerzheim und Lechenich durch die Stadtbahnlinie 18 (KVB)
- Nur durch einen höherwertigen ÖPNV-Anschluss können die Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund insbesondere im Pendlerverkehr erfolgen.

### Ziel

- Deutliche Steigerung der Anzahl der Nutzer des ÖPNV, Verringerung der Reisezeiten für Pendler
- Bessere Anbindung in die umliegenden Städte (Köln, Hürth)

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Stadt Hürth, Stadt Köln, Rhein-Erft-Kreis, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Vorstudie zur Trassenfindung, Bestimmung des Linienkonzeptes und der Nachfrage
- Kosten-Nutzen-Bewertung für Vorzugstrasse

### Wirkung

- Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den ÖPNV → sehr hohes Potenzial

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**ÖPNV 2** **MULT 1**

**ÖPNV 3** **MULT 2**

**ÖPNV  
2**

## Stadtbussystem für Erftstadt

Im Zuge der Elektrifizierung der „Eifelstrecke“ im SPNV und den damit einhergehenden Taktverdichtungen sollte in Erftstadt die Einführung einer Stadtbuslinie mittelfristig geprüft werden, damit die Anschlüsse bei verändertem SPNV-Takt am Bahnhof Liblar bestmöglich gegeben sind. Auch Stadtteile und Bereiche, die heute unzureichend durch das Regionalbusnetz erschlossen bzw. an den Bahnhof Liblar angebunden sind, können von einer (oder auch mehrerer) Stadtbuslinien profitieren.

Mögliche Linienverläufe bzw. Korridore mit Anschluss an den Bahnhof Liblar für einen Stadtbus sind:

- Direktanbindung (auf schnellstem Wege) von Stadtteilen:
  - Erp – Friesheim – Bliesheim
- Erschließungslücken im Regionalbusnetz:
  - Lechenich-Nord
  - Lechenich-Süd
  - Neubaugebiet „Lange Heide“ in Bliesheim
  - Umweltzentrum Friesheimer Busch
- Neubaugebiete:
  - Lechenich-Nordwerst
  - Campus Rhein-Erft

**ÖPNV  
2**

## Stadtbussystem für Erftstadt

### Beschreibung

- Prüfung der Einführung einer oder mehrerer Stadtbuslinien zur besseren Anbindung des Bahnhofs Liblar nach Elektrifizierung der „Eifelstrecke“

### Ziel

- Schaffung attraktiver und abgestimmter Verbindungen aus den Erftstädter Stadtteilen an den Bahnhof Liblar bei SPNV-Taktverdichtung

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Prüfung möglicher Stadtbuslinien mit Rücksicht auf die Taktverdichtung im SPNV-Netz ab 2026.
- Einbringung der Vorschläge in die Aufstellung des Nahverkehrsplans des Kreises

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang der Taktverdichtungen und Angebote)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

ÖPNV  
1
MULT  
1
  
ÖPNV  
3

**ÖPNV  
3**

## Anpassungen des Schnellbusangebots

Die Stadt Erftstadt befürwortet das Angebot schneller, direkter, kreisweiter Linienführungen im Busverkehr und unterstützt daher auch die Einrichtung von Schnellbusangeboten im Rhein-Erft-Kreis.

Das aktuelle Schnellbusangebot mit dem Schnellbus SB92/93 fährt jedoch zu einem überwiegenden Teil an den Erftstädter Bedarfen vorbei und ist daher ein kaum sinnvolles ÖPNV-Angebot für Erftstädter Bürger:innen.

Es sollte daher zunächst generell geprüft werden, wie die Fahrgastnachfrage aus Erftstadt (Ein- und Aussteigerzahlen) für den Schnellbus ausfällt und wie sich dazu die Mitfinanzierung der Linie durch die Stadt Erftstadt darstellt. Entsprechend der Prüfung sollte das Angebot angepasst werden.

Perspektivisch sollte mit Unterstützung der Stadt Erftstadt geprüft werden, ob der Schnellbus den neu geplanten Campus Rhein-Erft im Süden von Liblar sowie den Bahnhof Liblar bedienen kann. Dies würde eine deutliche Verbesserung des aktuellen Linienangebotes für Erftstadt darstellen.

**ÖPNV  
3**

## Anpassungen des Schnellbusangebots

### Beschreibung

- Überprüfung des Schnellbusangebotes SB92/93 in Erftstadt und Anpassung der Linienführung

### Ziel

- Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Schnellbuslinie für Erftstädter Fahrgäste
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Stadt Erftstadt

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der aktuellen Fahrgastzahlen der SB92/93 an Erftstädter Haltestellen (Ein- und Aussteiger)
- Prüfung möglicher Veränderungen des Linienverlaufs zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und des Fahrgastaufkommens
- Anpassungen der Linienführung des Schnellbusangebots im Zuge des Nahverkehrsplans des Rhein-Erft-Kreises

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie im Binnenverkehr

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**ÖPNV  
4**

## Anpassungen im Regionalbusnetz

Das Takt- und Linienangebot im ÖPNV sollte kontinuierlich überprüft und ggf. angepasst werden, um ein attraktives und gut nutzbares ÖPNV-Angebot für die Erftstädter Bevölkerung zu bieten. Die Stadt Erftstadt sollte im Rahmen der kreisweiten Nahverkehrsplanung hierzu ihre Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebot einbringen.

### Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebots:

- Elektrifizierung der Eifelstrecke - vorher / nachher Prüfung

Weiterhin sollte bei Umsetzung der MIV-Maßnahmen (MIV 1 und MIV 2) überprüft werden, inwiefern dies Auswirkungen auf die Linienführung der Buslinien sowie deren Verknüpfungen haben wird.

**ÖPNV  
4**

## Anpassungen im Regionalbusnetz

### Beschreibung

- Zur Erhöhung der Kundenzahl im ÖPNV sollen Taktverdichtungen und Linienführungen auf allen Regionalbuslinien geprüft werden.

### Ziel

- Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Regionalbuslinien durch eine durchgehende, einprägsame und auf die Anschlüsse abgestimmte Taktung
- Bedienung der nachgefragten Fahrzeiten und Verstärkung in Randzeiten am Abend und am Wochenende

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Anpassungen des Takt- und Linienangebotes im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Erft-Kreises
- Angebotsausweitung bei steigender Fahrgastnachfrage (ab 2026 SPNV-Taktverdichtung)

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang der Angebotsausweitungen)

### Umsetzungszeitraum



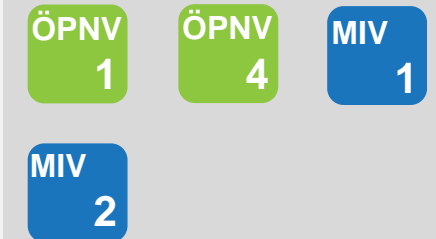
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**ÖPNV  
5**

## On-Demand-Verkehre

Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung.

Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen, sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. In Erftstadt wurde mit dem „mobie“ bereits ein Angebot geschaffen, welches im gesamten Stadtgebiet verkehrt.

Perspektivisch ist auch die Ausweitung auf umliegende Städte und Gemeinden zu prüfen. Ebenfalls sollte durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements eine Nutzung von „mobie“ ggf. als Dienstwagen ermöglicht werden.

Zusammen mit dem Rhein-Erft-Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV sollte die Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs in Erftstadt und Umgebung kontinuierlich geprüft und nach Möglichkeit ausgebaut werden.

In einem ersten Schritt zählt hierzu die Evaluierung der Testphase. Danach ist das Angebot ggf. anzupassen, damit langfristig die Bedienung in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage gesichert wird. Eine Nutzung des „mobie“ mit VRS-Zeittickets sollte ebenso mittelfristig angestrebt werden.

**ÖPNV  
5**

## On-Demand-Verkehre

### Beschreibung

- Einbindung von On-Demand-Verkehren in Schwachverkehrszeiten und in Räumen schwacher Nachfrage
- Evaluierung und Weiterentwicklung des „mobie“ in Erftstadt

### Ziel

- Bessere Anbindung der Siedlungsbereiche in Schwachverkehrszeiten

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Rhein-Erft-Kreis, Stadt Erftstadt, Verkehrsunternehmen, ggf. Taxiunternehmen, Mobilitätsdienstleister

### Umsetzungsschritte

- Evaluierung des Testbetriebs zur Ermittlung der Nachfrage
- Mittelfristiger Ausbau der Kapazitäten und Erweiterung der Bedienungsräume und -zeiten

### Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr, auch und gerade in Zeiten schwacher Nachfrage sowie im Freizeitverkehr

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**ÖPNV  
2**

**ÖPNV  
6**

## Innovative Mobilitätsformen im ÖPNV

Mit der Ansiedlung des Campus Rhein-Erft in Liblar wird Erftstadt zur Wissenschaftsstadt. Dies erhöht nicht nur die Attraktivität der Gesamtstadt sondern bietet ebenso der Stadt die Möglichkeit, die Themen Wissenschaft, Forschung und Innovation eigenständig zu fördern und zu unterstützen.

Der neue Campus im Süden von Liblar entsteht in etwa 800m Entfernung vom Bahnhof Liblar. Zur attraktiven Anbindung des Campus und zur Vermeidung von MIV-Fahrten sollte zwischen Bahnhof und Campus eine innovative Transportmöglichkeit geschaffen werden, z.B. in Form eines autonomen Busses.

Hier könnte in Erftstadt für eine Trasse von ca. 1km eine innovative Teststrecke für neue Mobilitätsformen geschaffen werden, die möglicherweise auch später in anderen Bereichen erweitert werden könnte. Damit stellt die Stadt sicher, beim Megatrend Mobilität eine bedeutende Position einzunehmen.



**ÖPNV  
6**

## Innovative Mobilitätsformen im ÖPNV

### Beschreibung

- Erftstadt positioniert sich als innovationsoffene Kommune und öffnet sich für neue Mobilitätsformen
- Ansatzpunkt ist die Erschließung des neuen Campus-Geländes im Süden von Liblar

### Ziel

- Förderung innovativer und attraktiver Alternativangebote im Umweltverbund

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter

### Umsetzungsschritte

- Innovative Erschließung: Integration in den Wettbewerb zur Erschließung des Campus Rhein-Erft
- Prüfung zur Umsetzung einer Teststrecke inkl. möglicher Verstetigung

### Wirkung

- Reduzierung und Vermeidung von MIV-Fahrten
- Aufwertung und Attraktivierung des Umweltverbunds

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**ÖPNV  
7**

## Barrierefreiheit im ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen dient zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Erftstadt, zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie zur generellen Optimierung der Umsteigesituation und der Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Die Stadt Erftstadt verfolgt bereits ein städtisches Programm zum Ausbau der städtischen Bushaltestellen. Dadurch wurden bereits bedeutende Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Dieses Programm sollte konsequent weitergeführt werden. In vielen Fällen ist die Stadt jedoch nicht Straßenbaulastträger und ist daher auf die Unterstützung der weiteren Straßenbaulastträger (Kreis, Land, Bund) angewiesen.

Aktueller Stand:

- 2023/24 6. Baustufe mit Umbau von 34 Haltestellen geplant, z.B. Weiße Burg (Friesheim)
- Alle Haltestellen werden mit taktilen Elementen barrierefrei umgebaut und wo möglich mit überdachten Fahrradanhängern versehen

Grundsätzlich sollten Busbuchten in Buskaps umgewandelt werden, was eine bessere Anfahrt der Fahrzeuge an die Haltekante im Sinne der Barrierefreiheit ermöglicht. Damit wird der ÖPNV ebenfalls zum sog. Pulkgeber und erhält eine Bevorrechtigung im Straßenraum. Dies gilt für Haltestellen innerorts und bei Tempo 50 km/h, sofern es sich nicht um Pausenplätze handelt. Beim Umbau von Haltestellen innerorts sollten fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn mitbedacht werden.

**ÖPNV  
7**

## Barrierefreiheit im ÖPNV

### Beschreibung

- Barrierefreier Umbau der Haltestellen des ÖPNV (taktiles Leitsystem, Überdachung, Sitzgelegenheiten etc.)
- Ermöglichung der Nutzung für alle Nutzergruppen
- Barrierefreie Fahrzeuge (Hinweis auf Nahverkehrsplan)

### Ziel

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Verbesserung der Sicherheit, des Komforts, sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Einladende Gestaltung der ÖPNV-Haltestellen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Festlegung von Mindeststandards für den barrierefreien Ausbau
- Prüfung des barrierefreien Ausbaus oder einer Verlegung von Haltestellen
- Fortführung des städtischen Umbauprogramms
- Sukzessiver Umbau bis hin zur vollständigen Barrierefreiheit

### Wirkung

- Steigerung der ÖPNV-Nutzer
- Städtebauliche Aufwertung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:





**MULT  
1**

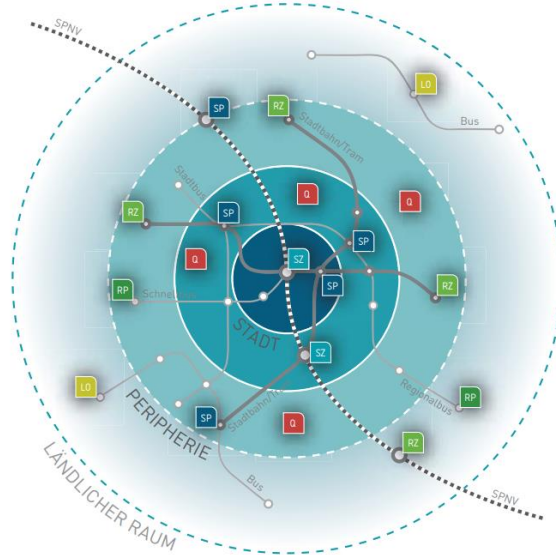
## Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen

**Aufstellung eines stadtweiten Mobilstationskonzepts zur vernetzten Mobilität gemäß Konzeption des Rhein-Erft-Kreises (und ggf. darüber hinaus):**

- Welche Typen und Ausstattungsformen von Mobilstationen gibt es?
  - Wo sind welche Angebote sinnvoll?
  - Wie können neue Angebote initiiert und nachhaltig geschaffen werden?
  - Welche Angebote können wie finanziert, gefördert und betrieben werden?
- ➔ Prüfung des Bedarfs an Quartiersmobilstationen (u.a. mit Quartiersgaragen)



Quelle: Stadt Erftstadt / Zukunftsnetz Mobilität NRW / REVG



**MULT  
1**

## Ausbau von ÖPNV-Haltestellen zu Mobilstationen

### Beschreibung

- Aufstellung eines stadtweiten Mobilstationskonzepts zur vernetzten Mobilität bestehend aus einer Hierarchie an möglichen Mobilstationen mit verschiedenen Ausstattungsmerkmalen

### Ziel

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Strategische Errichtung von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet nach den Ausstattungsstandards des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer

### Umsetzungsschritte

- Aufstellung eines Mobilstationskonzepts
- Prüfung möglicher Standorte und Ausstattungsstandards

### Wirkung

- Verschiebung des Modal-Split vom MIV hin zum Umweltverbund

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

ÖPNV 1 (green box)      MULT 2 (orange box)

ÖPNV 3 (green box)      MULT 3 (orange box)

**MULT  
2**

## Ausbau des Carsharing-Angebots

Carsharing-Angebote im Stadtgebiet ermöglichen es insbesondere Personen, die nur gelegentlich einen Pkw benötigen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten, bzw. einen eigenen Pkw abzuschaffen. Dies verringert zum einen die privaten und öffentlich benötigten Parkflächen, und führt zum anderen dazu, dass sich die Anzahl der Pkw-Fahrten insgesamt verringert, und vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden.

Daher ist auch in Erftstadt das Angebot der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen sinnvoll und weiter auszubauen. Für eine genaue Abschätzung des Bedarfes für neue Standorte sollte zuerst stets eine informelle Markterkundung bei örtlichen Betrieben und Bürgervereinen/-initiativen durchgeführt werden, inwiefern diese Gruppen als Pioniernutzer in Frage kommen.

Auch im Zusammenhang mit dem Ausbau von Mobilstationen, z.B. bei Quartiersstationen, sollten Carsharing-Stellplätze nach Möglichkeit und Bedarf bereitgestellt werden.

Weiterentwickelnd ist zu prüfen, dass ein Carsharing-Anbieter auch in das betriebliche Mobilitätsmanagement der Verwaltung integriert und z.B. für die Abwicklung von Dienstfahrten genutzt werden kann.

Kurzfristig entstehen dabei evtl. Kosten zur Gewinnung von Carsharing-Anbietern, langfristig entstehen der Stadt keine Kosten.

**MULT  
2**

## Ausbau des Carsharing-Angebots

### Beschreibung

- Ausbau und Unterhaltung eines Carsharing-Angebotes

### Ziel

- Verringerung des Motorisierungsgrads der Einwohner von Erftstadt
- Verringerung der Pkw-Fahrten in Erftstadt
- Verlagerung der Nutzung des MIV auf den Umweltverbund

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, private Anbieter

### Umsetzungsschritte

- Ausbau des Angebotes an Carsharing-Fahrzeugen und Standorten durch private Anbieter
- Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing

### Wirkung

- Beitrag zum Verzicht auf Pkw-Besitz
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**MULT  
3**

## Ausbau des Fahrradmietsystems

Derzeit wird in Erftstadt an mehreren Stationen im Stadtgebiet das Fahrradmietsystem „mobic“ von nextbike angeboten. Seit Anfang 2023 werden durch „mobic“ auch E-Bikes eingesetzt.

Das Angebot von „mobic“ sollte kontinuierlich überprüft und evaluiert werden. Bei Erfolg und hohen Nutzerzahlen sollte eine Erweiterung des Fahrradmietsystems auf weitere Standorte im Stadtgebiet sowie auf weitere interkommunale Wege geprüft werden. Hierzu ist stets Rücksprache mit dem Anbieter sowie dem Aufgabenträger zu halten.

Als Basisstandorte für Erweiterungen bieten sich vor allem auch die Mobilstationen an. Zusätzlich können an wichtigen Zielen und in allen größeren Stadtteilen entsprechende Angebote etabliert werden. Eine Erweiterung kann und sollte stufenweise erfolgen.

**MULT  
3**

## Ausbau des Fahrradmietsystems

### Beschreibung

- Unterhaltung und perspektivische Erweiterung des teils stationsgebundenen (hybriden) Fahrradverleihsystems „mobic“

### Ziel

- Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Verkehrsunternehmen, private Anbieter

### Umsetzungsschritte

- Evaluierung des aktuellen Angebots
- Festlegung von weiteren geeigneten Standorten für Stationen
- Gespräche mit Nachbarkommunen und dem Kreis über eine gemeinsame Umsetzung, z.B. an Mobilstationen
- Gespräche mit Anbieter zur Stationserweiterung führen

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**MULT  
1**

MULT  
4

## Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten

Die Stadt Erfstadt ist offen für neue Innovationen im Bereich Mobilität und wird diese kontinuierlich beobachten und überprüfen. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft Anbieter von Mikromobilitäts-Verleihsystemen Interesse daran haben werden, in Erfstadt ein Angebot zu schaffen. Als „neue“ Verkehrsmittel sollten diese Angebote behutsam eingeführt werden, um die bestehenden Mobilitätsangebote zu ergänzen und nicht zu verdrängen. Ein Angebot von z.B. E-Scootern und Rollern kann langfristig ein zusätzliches sinnvolles Mobilitätsangebot zu den bestehenden Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Mobilitätsmix) darstellen. Damit private Anbieter kein unkontrolliertes Angebot schaffen, sollte ein Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Fahrzeugverleihsysteme im Hinblick auf Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) geschaffen werden.

Diese sollte mindestens folgende Eckpunkte der Kontingentierung beinhalten:

- Anzahl der Fahrzeuge
- Anzahl der Anbieter (Losgrößen)
- Verfahren
- Auswahlkriterien
- Befristung

Ferner sind Abstellkontrollen sowie das regelmäßige Aufladen und die laufende, angemessene, flächendeckende Verteilung der Fahrzeuge zu gewährleisten.

Evaluierungsergebnisse und Nutzungsdaten sind unter Beachtung der geltenden Datenschutzgesetze von privaten Betreibern im Rahmen der Sondernutzungsregelung einzufordern.

MULT  
4

## Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten

### Beschreibung

- Erstellung einer Sondernutzungsregelung

### Ziel

- Steuerung des Angebotes an E-Scootern im Stadtgebiet

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erfstadt, private Anbieter

### Umsetzungsschritte

- Definition von Verbotszonen, Abstellzonen, Schutzzonen auch unter Berücksichtigung straßengestalterischer Aspekte
- Definition von Basisstandorten (ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilstationen usw.)
- Festlegung einer Kontingentierung, die sich an den Straßenraumbreiten/-nutzungen bemisst.
- Festlegung eines fairen Verteilungsverfahrens an verschiedene Anbieter

### Wirkung

- Vermeidung der Schaffung von Barrieren im Straßenraum durch abgestellte E-Scooter

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MULT  
3

## Maßnahmenübersicht Radverkehr

### Radverkehr

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des Radverkehrs von rund 30,00 Euro je Einwohner durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.\*

Auch für Erftstadt wird der Ansatz einer jährlich feststehenden Summe zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet einsetzen zu können.

Für die Stadt Erftstadt wird zunächst **ein Pro-Kopf-Betrag von 2,00 EUR pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen**, was in etwa einem Eigenmitteleinsatz von rund 100.000 Euro pro Jahr entsprechen würde. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

**RAD  
1**

Erstellung eines Radvorrangnetzes

**RAD  
2**

Prüfung von Radschnellwegen

**RAD  
3**

Errichtung von Fahrradstraßen

**RAD  
4**

Radverkehr auf Wirtschaftswegen

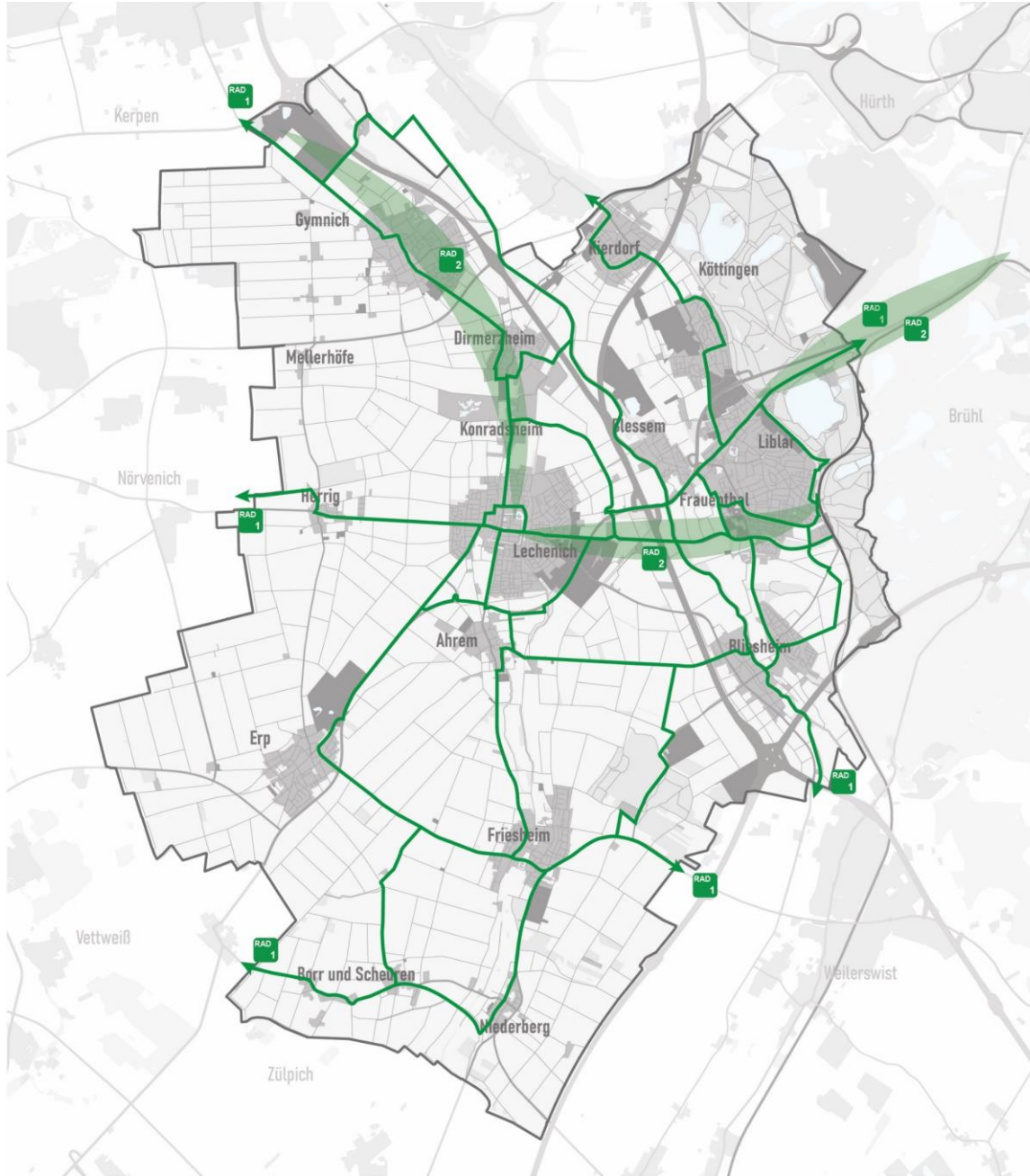
**RAD  
5**

Einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr

**RAD  
6**

Ausbau von Radabstellanlagen

**Maßnahmen  
Radverkehr**



- RAD 1** Erstellung eines Radvorrangnetzes
- RAD 2** Prüfung von Radschnellwegen
- RAD 3** Errichtung von Fahrradstraßen
- RAD 4** Radverkehr auf Wirtschaftswegen
- RAD 5** Einheitliches Wegweisungssystem
- RAD 6** Ausbau von Radabstellanlagen

**RAD  
1**

## Erstellung eines Radvorrangnetzes

Um das Angebot im Radverkehr in Erftstadt auszubauen und in seiner Bedeutung zu stärken, soll ein durchgängiges und sicher befahrbares Radvorrangnetz entwickelt werden. Dieses Netz zeichnet sich dadurch aus, dass Radfahrende dort Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern haben und Pkw's gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern müssen, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.

Wesentlicher Bestandteil ist es somit, Radverkehrsanlagen gemäß den gegenwärtigen Standards (VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung), ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)) auszubauen, Netzlücken zu schließen und sichere Knotenpunkte zu schaffen.

Zwischen den größeren Stadtteilen sind gut ausgebaute, sichere und komfortable Radwege prioritär zu errichten, die möglichst getrennt von Landesstraßen und Hauptverkehrswegen des MIV geführt werden, um Konflikte und Gefahren zu vermeiden.

U.a. folgende Netzlücken gilt es vorrangig zu schließen:

- Bliesheim – Liblar (Bf.)
- Friesheim innerorts
- Friesheim Umweltzentrum
- Anbindung Nord BAB querend (Gymnich-Kierdorf bzw. Dirmerzheim-Kierdorf)

Für den Fall, dass Radverkehrsanlagen an Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen errichtet werden sollen, ist ggf. zu prüfen, ob die Stadt durch eigens finanzierte Planung und Umsetzung früher tätig werden kann, als es die übergeordneten Baulastträger werden.

**RAD  
1**

## Erstellung eines Radvorrangnetzes

### Beschreibung

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsvorrangnetzes

### Ziel

- Radverkehr auf einem durchgängigen Netz gegenüber dem MIV Vorrang gewähren, wo immer möglich

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, wenn zielführend
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrs in der Stadt
- Städtebauliche Aufwertung
- Reduzierung des MIV-Anteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**SCHÜ  
1**

**RAD  
2**

## Prüfung von Radschnellwegen

Für Radverkehrsverbindungen außerhalb geschlossener Ortschaften kann es sinnvoll sein, diese im Sinne von Radschnellwegen komfortabel und für höhere Fahrgeschwindigkeiten auszulegen.

Aktuell wird entlang der B265 durch den Landesbetrieb Straßen.NRW als Baulastträger ein Radschnellweg geplant. Daneben sollten auch durch die Stadt Erftstadt und den Rhein-Erft-Kreis weitere mögliche Korridore für Radschnellwege geprüft werden.

Mögliche Prüfaufträge sind:

- Zwischen Lechenich und Liblar (Bahnhof)
- Anbindung Campus Rhein-Erft
- Gymnich - Liblar
- Gymnich – Dirmerzheim – Konradsheim – Lechenich
- Verbindung über Hürth nach Köln

Darüber hinaus sollten im Vorhinein generelle Qualitäts- und Ausstattungsstandards für Radschnellwege festgelegt werden (u.a. Mindestbreiten, Beleuchtung, usw.)

**RAD  
2**

## Prüfung von Radschnellwegen

### Beschreibung

- Prüfung einer Einrichtung von Radschnellwegen im Stadtgebiet und ggf. darüber hinaus

### Ziel

- Steigerung der Attraktivität des (regionalen) Radverkehrs

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Prüfung des Ausbaus von Radschnellwegen auf wichtigen Relationen und Korridoren
- Bestimmung der notwendigen Ausbauqualität

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:





**RAD  
3**

## Errichtung von Fahrradstraßen

Um dem Radverkehr in Erftstadt auf bedeutenden Radwegeachsen Vorrang zu gewähren und einen komfortablen Verkehrsfluss für Radfahrende zu erzeugen, sollten abseits von Hauptverkehrsstraßen - wo möglich - Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass Radfahrende dort Vorrang haben und Pkw gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern müssen, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.

Derzeit sind noch keine Fahrradstraßen in Erftstadt ausgewiesen, jedoch in den Maßnahmen des Masterplans Lechenich an folgenden Straßenzügen in der Nähe des Schulzentrums vorgesehen:

- Siegfried-von-Westerburg-Str.
- Dr.-Josef-Fieger-Str.
- Finkenweg
- An der Vogelrute
- Richardstraße
- Amselweg

Denkbar sind außerdem zur Umgehung der problematischen Ortsdurchfahrten:

- Remigusstr. (Dirmerzheim)
- Villenweg (Köttingen)
- Wiesenstr. (Kierdorf)

Beispiel einer  
Fahrradstraße  
in Hilden



**RAD  
3**

## Errichtung von Fahrradstraßen

### Beschreibung

- Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen im Stadtgebiet

### Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt
- Radverkehr gegenüber dem MIV Vorrang gewähren

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Fahrradstraßen und Fahrradzonen, wenn zielführend
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Stärkung des Radverkehrs
- Städtebauliche Aufwertung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**RAD  
4**

## Radverkehr auf Wirtschaftswegen

Wirtschaftswege dürfen i.d.R. von Radfahrenden benutzt werden. Die abseits der Straßen geführten Wege sind bei Radfahrenden beliebt, besonders wenn diese asphaltiert sind.

Bei der Benutzung von Wirtschaftswegen ist zu beachten, dass diese Wege mehrere Funktionen aufweisen. Sie dienen einerseits Erholungs- und Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel dem Fahrradfahren oder Wandern. Sie sind aber für den landwirtschaftlichen Verkehr unverzichtbare Wege zu Feldern oder Gehöften. Diese Mehrfachfunktion der Wirtschaftswege führt häufig zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzern.

Generell ist dem landwirtschaftlichen Verkehr stets Vorrang zu gewähren. Auch die Ausschilderung von Wirtschaftswegen als Radwege ändert an dieser Regel nichts.

Auf Wirtschaftswegen ist außerdem mit typischen Gefahren, wie zum Beispiel verschmutzten Wegen, Rinnen oder witterungsbedingten Einschränkungen für Radfahrende zu rechnen.

Bei Ertüchtigung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr ist daran zu denken, dass die Radwege bei entsprechender Beschilderung unterhalten werden müssen (Wetterdienst, ggf. Beleuchtung, Sauberkeit, usw.).

In Erftstadt ist eine Führung des Radverkehrs aufgrund von Platzmangel und subjektiver Sicherheit entlang von Landesstraßen nicht immer möglich, weshalb die Führung von Radrouten über alternativ verlaufende Wirtschaftswege sinnvoll sein kann.

In gemeinsamer Abstimmung mit den entsprechenden Straßenbaulastträgern sollten Wirtschaftswege, die wichtige Radrouten abbilden, nach Möglichkeit zur ganzjährigen Nutzung ausgebaut und unterhalten werden (asphaltieren, ggf. beleuchten, usw.).

**RAD  
4**

## Radverkehr auf Wirtschaftswegen

### Beschreibung

- Ertüchtigung von für das Radwegenetz bedeutenden Wirtschaftswegen zur ganzjährigen, möglichst witterungsunabhängigen Befahrbarkeit

### Ziel

- Durchgängige, lückenlose und sichere Befahrbarkeit des Radnetzes
- Verbesserung der Anbindung einzelner Stadtteile und Ortsteile an das Radnetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, ggf. Nachbarkommunen, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Priorisierung der Ausbaunotwendigkeiten von Wirtschaftswegen
- Prüfung der Machbarkeit und Festlegung der Qualitätsstandards
- Akquisition von Fördermitteln
- Planung und Umsetzung

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**PARK**  
3

**MULT**  
1

**SCHÜ**  
1

**MULT**  
3

**RAD  
5**

## Einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr

Die Wegweisung der definierten Radwegestrecken für den Alltags- und Freizeitverkehr ist eine bedeutende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs. Radfahrende müssen die sicheren und attraktiven Radverkehrsführungen erkennen, sich im Radverkehrsnetz leicht orientieren können sowie schnell und einfach ihr Ziel finden.

Gleichzeitig fördert die lückenlose Wegweisung sowie eine klare und eindeutige Orientierung die Verkehrssicherheit, da die Aufmerksamkeit nicht der Routensuche, sondern dem allgemeinen Verkehrsgeschehen gewidmet werden kann. Radfahrenden müssen daher umfassend über die Routenführung und attraktive Ziele informiert werden.

**RAD  
5**

## Einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr

### Beschreibung

- Optimierung und Ergänzung des vorhandenen Wegweisungssystem für den Radverkehr mit Entfernungangaben in Metern und/oder Minuten

### Ziel

- Sichere und eindeutige Radverkehrsführung für alle Nutzergruppen
- Barrierefreie Orientierung im Radwegenetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis

### Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts
- Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens zur Beschilderung
- Kontinuierliche Pflege und Überprüfung des Wegweisungssystems

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Verbesserung der Orientierung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**RAD  
1**

**RAD  
6**

## Ausbau von Radabstellanlagen

Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssicheren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung.

Zukünftig ist es wichtig, dass an bedeutenden Quell- und Zielorten im öffentlichen Raum (Einkaufsstandorte, Arbeitsplätze, Schulstandorte) hochwertige, diebstahlsichere und barrierefreie Radabstellanlagen geschaffen werden, um insb. hochpreisige Räder wie E-Bikes und Pedelecs, aber auch Lastenräder und Cargobikes sicher (und witterungsgeschützt) abstellen zu können.

- Abstellanlagen an zentralen innerstädtischen Plätzen, unmittelbar an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen sonstigen wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen
- Idealerweise wettergeschützt und diebstahlsicher (z.B. Fahrradboxen, Parkhaus)
- Abstellanlagen Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargo Bikes für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger, an Orten, an denen diese sinnvoll genutzt werden können (mindestens 1-2 Abstellflächen in der Innenstadt)
- Bei Bedarf und Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen
- Innerstädtische Ladestationen für E-Bikes können an zentralen Plätzen installiert werden (z.B. in Kombination mit Mobilstationen)
- Abstellanlagen in Quartieren sollten insbesondere bei dichten Bebauungen und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden. Anreize für Eigentümer/ Wohnungsunternehmen zur Errichtung dieser können auch private Investitionen nach sich ziehen.

**RAD  
6**

## Ausbau von Radabstellanlagen

### Beschreibung

- Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und in Quartieren

### Ziel

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Einrichtung in Zusammenhang mit Mobilstationen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Flächeneigentümer

### Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radabstellanlagen an Orten, wo eine Nachfrage zu erwarten ist bzw. gefördert werden soll
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Städtebauliche Aufwertung

### Umsetzungszeitraum



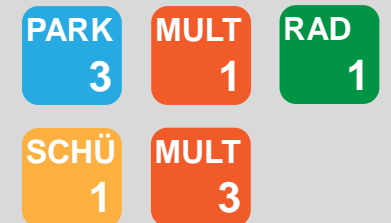
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



## Maßnahmenübersicht MIV, Parken & Lieferverkehr

### MIV

Im Mobilitätskonzept ist aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes eine deutliche Senkung des MIV-Anteils am Modal-Split von derzeit etwa 64% auf 50% vorgesehen.

Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden und zeitgleich auch der MIV restriktiv gehandhabt wird. Darüber hinaus gilt es auch, die Lebensqualität in den Ortschaften und Wohngebieten zu erhöhen, indem Durchgangs- und Schleichverkehre reduziert werden.

### Lieferverkehr

Lieferverkehre werden zukünftig auch in Erftstadt nochmals deutlich zunehmen. Dies erfolgt aufgrund der zunehmenden Beliebtheit von Bestellungen aus dem Internet, die sich voraussichtlich zukünftig auch vermehrt auf Apothekenwaren und Lebensmittel ausweiten werden. Auch der Schwerlastverkehr wird zunehmen. Hier gilt es durch frühzeitige Maßnahmen die Verkehre zu lenken und möglichst emissionsarm zu gestalten.

### Ruhender Verkehr

Für die Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs sind im Sinne des Leitbildes und der Zielsetzungen Maßnahmen zu erstellen. Die Maßnahmen zielen darauf ab, den Ausbau der Angebote im Umweltverbund nicht durch Vergünstigungen und weiterer Privilegierung des MIV zu konterkarieren. Dabei sollte stets berücksichtigt werden, dass eine Verringerung des innerstädtischen MIV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen auch wiederum für eine geringere Anzahl benötigter Stellplätze sorgt.

**MIV  
1**

Ausbau von Ortsumgehungsstraßen

**MIV  
2**

Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet

**MIV  
3**

Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten

**LIEF  
1**

Aufstellung eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes

**LIEF  
2**

Aktualisierung für das Lkw-Vorrangnetz

**PARK  
1**

Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzeptes

**PARK  
2**

Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen

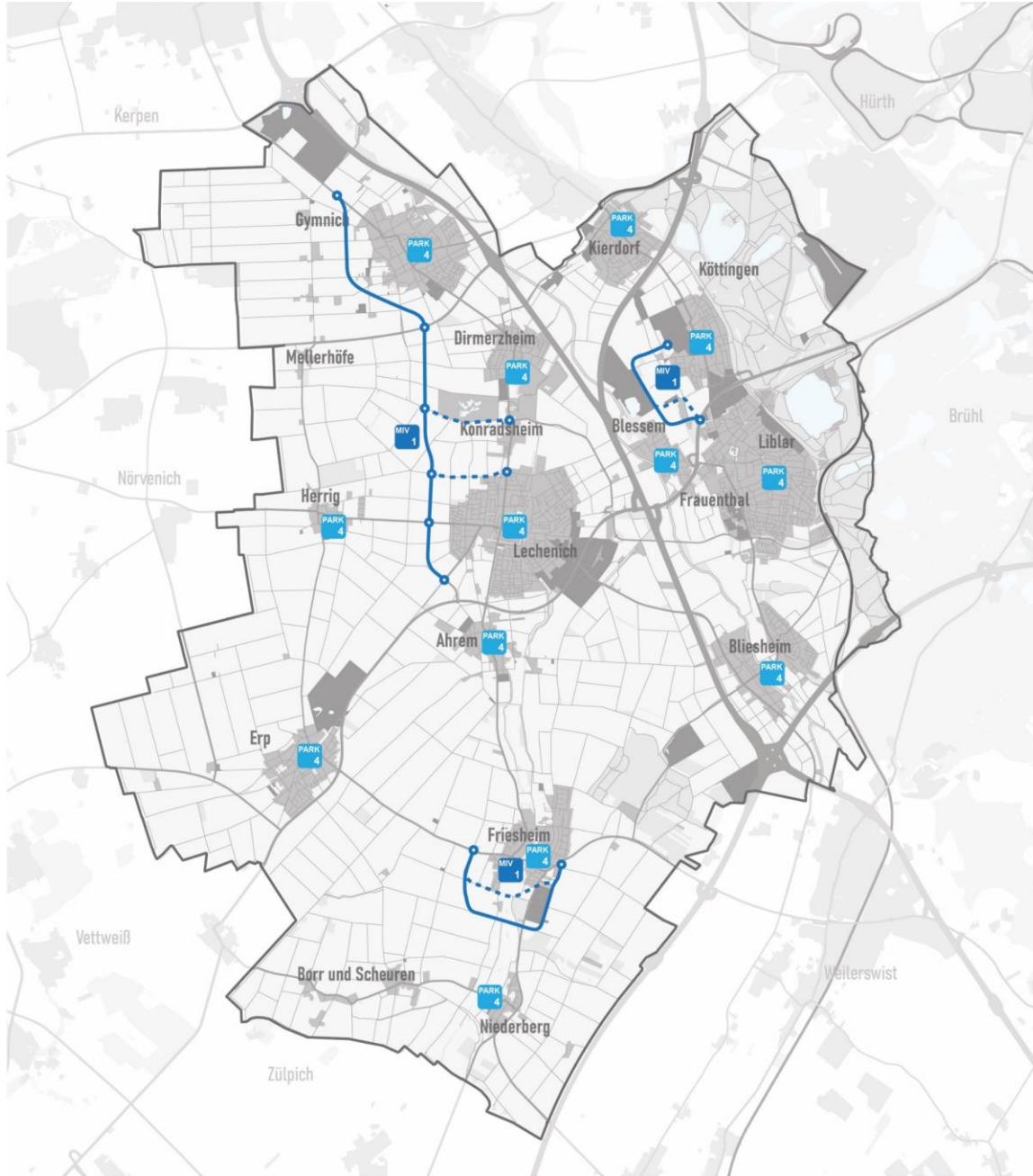
**PARK  
3**

Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

**PARK  
4**

Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

**Maßnahmen  
MIV, Parken &  
Lieferverkehr**



**MIV  
1**

Ausbau von Ortsumgehungsstraßen

**MIV  
2**

Optimierung der Verkehrssicherheit

**MIV  
3**

Verträgliche Abwicklung des Verkehrs  
in Wohngebieten

**LIEF  
1**

Aufstellung eines kommunalen  
Lieferverkehrskonzeptes

**LIEF  
2**

Aktualisierung für das Lkw-Vorrangnetz

**PARK  
1**

Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzeptes

**PARK  
2**

Einführung von  
Parkraumbewirtschaftungsmodellen

**PARK  
3**

Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

**PARK  
4**

Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

**MIV  
1**

## Ausbau von Ortsumgehungsstraßen

Viele Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen von Erftstadt sind stark vom Kfz-Verkehr sowie vom Schwerlastverkehr belastet. Dies fällt insbesondere auch bei temporären Autobahnsperren ins Gewicht. Die hohen Verkehrsbelastungen auf Ortsdurchfahrten führen dazu, dass für den Umweltverbund kein ausreichender Raum zur Verfügung steht, was mitunter zu (subjektiven) Sicherheitseinschränkungen führt.

Um mehr Platz für den Umweltverbund zu schaffen, sollte daher auch über den Ausbau von Ortsumgehungsstraßen nachgedacht werden. Die damit verlagerten MIV-Verkehre schaffen somit Kapazitäten auf Ortsstraßen, welche dem Umweltverbund zu Gute kommen können.

**Folgende Ortsumgehungsstraßen sollten vorrangig geprüft werden:**

- Westtangente zur Umfahrung der Stadtteile Lechenich, Konradsheim, Dirmerzheim, Gymnich
- Südumfahrung Friesheim
- Ortsumgehung Kierdorf / Köttingen zur Anbindung der Gewerbebetriebe

**MIV  
1**

## Ausbau von Ortsumgehungsstraßen

**Beschreibung**

- Ausbau von Ortsumgehungsstraßen zur Schaffung von Kapazitäten für den Umweltverbund

**Ziel**

- Optimierte Verkehrsströme in der Innenstadt
- Städtebauliche Aufwertung der Ortsstraßen
- Schaffung lebenswerter Stadträume in Stadtteilen ohne Durchgangsverkehr

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbaulastträger

**Umsetzungsschritte**

- Prüfung von MIV-Netzfällen für Ortsumgehungsstraßen
- Bewertung der Maßnahmen in Verbindung mit Maßnahmen im Umweltverbund

**Wirkung**

- Verlagerung von MIV-Durchgangsverkehren
- Städtebauliche Aufwertung
- Schaffung von Kapazitäten für den Umweltverbund in Siedlungsbereichen

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:**

**RAD** 1 **MIV** 2

**ÖPNV** 3 **MIV** 3

**ÖPNV** 4

**MIV  
2**

## Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet

Viele Straßen im Stadtgebiet sind einzig für die Abwicklung des MIV-Verkehrs konzipiert und entsprechen somit keiner zeitgemäßen Gestaltung von Straßen als öffentliche Lebensräume. Dies führt dazu, dass es für Zu Fuß Gehende und Radfahrende zu Gefahrensituationen und Einschränkungen der (subjektiven) Sicherheit kommt.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind Straßenquerschnitte so zu gestalten, dass sie den aktuellen Richtlinien und Regelwerken entsprechen und fußgänger- und radfahrerfreundlich ausgebaut werden. Der Umweltverbund, insbesondere der Fuß- und Radverkehr sind in innerörtlichen Bereichen prioritär zu handhaben. Dies bedeutet, dass Straßen z.B. so gestaltet werden, dass Geh- und Radwege frei von parkenden Kfz bleiben.

Für Erftstadt sollte eine dauerhafte Bestandsüberprüfung des Straßennetzes inklusive der Verkehrsführungen an Knotenpunkten und Kreisverkehren durchgeführt werden, um stetig sicherheitsrelevante Aspekte zu evaluieren.

Bei Möglichkeit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30, sollten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an Knotenpunkten und Ortseinfahrten geprüft werden. Ortseinfahrten stellen in Erftstadt eine besondere Gefahrenstelle dar, an denen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sinnvoll sind. Hier ist die Stadt jedoch häufig nicht Baulastträgerin und ist auf die Mitwirkung übergeordneter Behörden angewiesen.

**MIV  
2**

## Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet

### Beschreibung

- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Anpassung von Querungen und Knotenpunkten

### Ziel

- Städtebauliche Aufwertung in zentralen Bereichen
- Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Einbindung der Straßenbaulastträger
- Erstellung eines Strategiekonzepts zur Neuordnung des Straßennetzes

### Wirkung

- Städtebauliche Aufwertung
- Erhöhung der Sicherheit und der Anteile im Fuß- und Radverkehr

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:





**MIV  
3**

## Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten

Bestimmte Verkehre führen zu starken Belastungen in Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen. Dies sind u.A.:

- Schleichverkehre / „Abkürzungen“
- Hol- und Bringverkehre zu Kitas, Schulen und anderen Bildungsstätten
- Lkw- und Lieferverkehre (z.B. Paketdienste)
- Umgeleitete Durchgangsverkehre bei Stau oder Sperrungen auf Hauptverkehrsstraßen

Es gilt daher zu prüfen, ob und wie der Verkehr in Wohnstraßen und Wohngebieten verträglich abgewickelt werden kann.

Mögliche Einzelmaßnahmen sind:

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Verengung von Straßenquerschnitten
- Einrichtung von Einbahnstraßen
- Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxis
- Lkw-Durchfahrtsverbote

Folgende Straßen sind zu prüfen:

- Max-Liebermann Straße
- Bahnhofstraße
- Schlunkweg
- Grachtstraße
- Bergstraße
- Heddinghovener Str.

**MIV  
3**

## Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten

### Beschreibung

- Entlastung von Wohngebieten durch eine verträgliche Verkehrsabwicklung und der Vermeidung bestimmter Verkehre, wie z.B. Schleichverkehre

### Ziel

- Schaffung zusätzlicher Potenziale für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Vermeidung von Schleichverkehren und unnötigen Belastungen in Wohngebieten

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Prüfung von erhöhten Belastungen in Wohnstraßen
- Erstellung eines Strategiekonzepts zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs

### Wirkung

- Städtebauliche Aufwertung
- Verkehrliche Entlastung für Wohngebiete

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

MIV 1    PARK 1

MIV 2

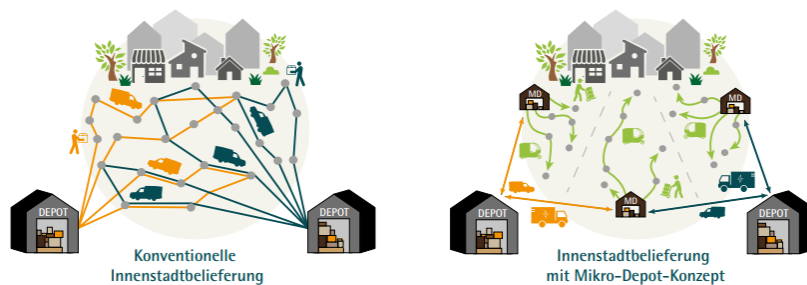
**LIEF  
1**

## Aufstellung eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes

Lieferverkehre durch Online-Handel und neue Geschäftsmodelle haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen und werden dieses Wachstum voraussichtlich beibehalten. Zur verträglichen Abwicklung der Lieferverkehre, insb. in dicht besiedelten Bereichen können verschiedene Lösungen im Rahmes eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes zum Tragen kommen. U.a. bestehen folgende Lösungsmöglichkeiten:

- Radlogistik-Konzept (Lastenräder/Cargo-Bikes)
- Belieferung durch Kleinstfahrzeuge
- Letzte-Meile-Zustellung (City-Hubs & Micro-Depots)
- Damit einhergehend: Beschränkungen für Großfahrzeuge; strikte Umweltzonen; Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen mit Gewährung von Sondernutzungen (z.B. nur elektrischer Lieferverkehr auf bestimmten Straßen/Zonen)
- Denkbar ist hierbei auch eine Kombination mit Mobilstationen (z.B. Bf. Liblar, Lechenich Markt, Quartiersstation)

Zwei Formen der Zustellung auf der letzten Meile



Quelle: Den Städtischen Lieferverkehr Nachhaltig Gestalten – Ein Instrumentenkasten für Kommunen – BUND (Hrsg.)

**LIEF  
1**

## Aufstellung eines kommunalen Lieferverkehrskonzeptes

### Beschreibung

- Güterverkehrskonzept zur Verringerung von Lieferverkehren mit Großfahrzeugen in dicht besiedelten, zentralen Bereichen

### Ziel

- Herausnahme von Lieferverkehren mit Emissionen aus dem innerstädtischen Bereich
- Verlagerung von Lieferverkehren

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Zustelldienste und Logistiker

### Umsetzungsschritte

- Lieferverkehrskonzept durch externen Gutachter

### Wirkung

- Verlagerung von Lieferverkehren von Großfahrzeugen auf Kleinstfahrzeuge und situativen Gefahrenstellen durch parkende Lieferwagen
- Städtebauliche Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität, insb. innerstädtischer Bereiche

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**LIEF  
2**

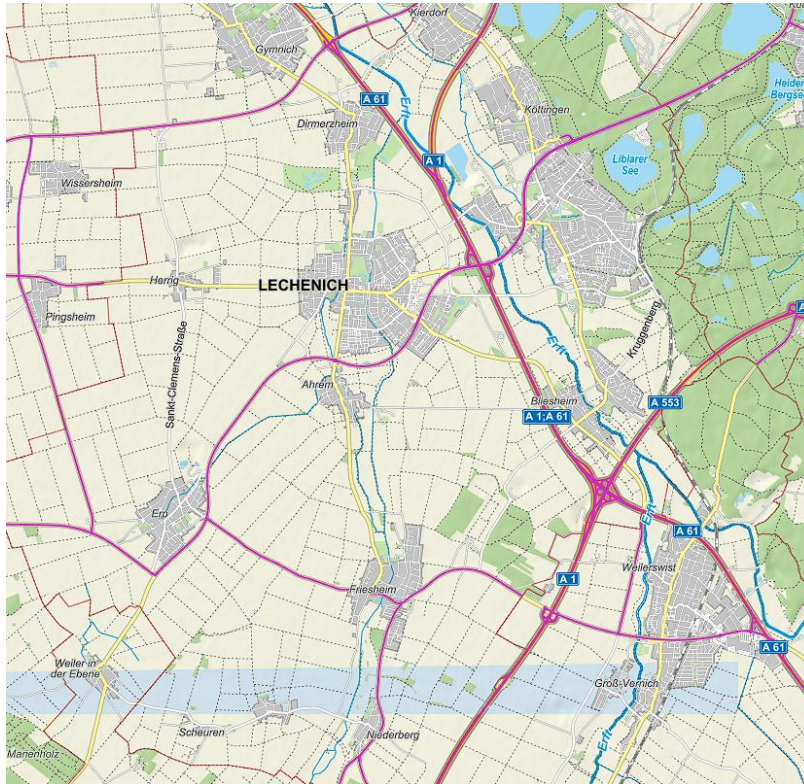
**FUSS  
3**

**MULT  
1**

**LIEF  
2**

## Aktualisierungen für das Lkw-Vorrangnetz

Das Lkw-Vorrangnetz (siehe SEVAS) sollte kontinuierlich überprüft und aktualisiert werden. Dies trifft insbesondere bei städtischen Veränderungen (Neuansiedlungen, veränderte Gewerbenutzungen, usw.) sowie bei Veränderungen im Straßennetz (Einbahnstraßenregelungen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, usw.) zu.



Ausschnitt Livekarte SEVAS - <https://sevas.nrw.de/karte>

**LIEF  
2**

## Aktualisierungen für das Lkw-Vorrangnetz

### Beschreibung

- Überprüfung und Aktualisierung des Vorrangnetzes für Lkw's und Lkw-Einfahrtsverbote (SEVAS)

### Ziel

- Lenkung des Schwerververkehrs

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, ggf. Großunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Prüfung durch die Stadt und Kommunikation der Ergebnisse
- Aktualisierung der Vorrangnetze in SEVAS

### Wirkung

- Lenkung des Schwerververkehrs
- Vermeidung von Emissionen in innerstädtischen Bereichen und in Siedlungsbereichen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**PARK 1**

## Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzepts

Durch ein kommunales Parkraumkonzept soll das aktuelle Stellplatzangebot im Stadtgebiet überprüft werden. Wichtige Ansätze sind z.B.:

- Erhebungen im ruhenden Verkehr zur Feststellung des tatsächlichen Bedarfs bzw. der Auslastungen zu verschiedenen Tageszeiten
- Überprüfung der Stellplätze und ggf. Wegfall/Ausbau nach Bedarf und Situation
- Überprüfung der Parksituation in Wohngebieten
- Maßnahmen zur Eindämmung von Parksuchverkehren
- Substitution von Stellplätzen durch Angebot des Fuß- und Radverkehrs (z.B. Abstellanlagen, Bänke, Gehwege, usw.)

Zur Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split bedienen sich viele Städte neben dem Ausbau der Angebote im Umweltverbund auch gleichzeitig restriktiver Maßnahmen in Form von festgelegten jährlichen Reduzierungen des Parkraumangebots.

Bei hochwertigem Ausbau im Umweltverbund, z.B. Schaffung von höherwertigen ÖPNV-Anbindungen oder dem Ausbau von Radschnellwegen, sollte eine jährliche Reduzierung der Stellplätze in Höhe einer bestimmten Anzahl oder Quote angestrebt werden.

**PARK 1**

## Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzepts

### Beschreibung

- Erstellung eines Parkraumkonzepts zur strategischen Ordnung des Stellplatzangebots, inkl. Stellplatzschlüssel

### Ziel

- Sicherung einer angemessenen Anzahl an Stellplätzen im Stadtgebiet
- Vermeidung von Parksuchverkehren und Vermeidung von Verdrängungseffekten in Wohngebiete bei Bewirtschaftungskonzepten
- Konsequente Anwendung eines Stellplatzschlüssels, der die Infrastruktur des Umweltverbund begünstigt

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt

### Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Parkraumkonzepts
- Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

### Wirkung

- Langfristig positive Auswirkungen zur Reduzierung des MIV
- Platzgewinnung für andere Nutzungen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**PARK  
2**

## Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen

Im Stadtgebiet sollte die Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen geprüft werden. Dies trifft insbesondere auf innenstadtnahe bzw. bahnhofsnahe Standorte zu, kann aber perspektivisch auch auf weitere hochfrequentierte Standorte ausgeweitet werden.

Folgende Aspekte und Prüfaufträge sind zu beachten:

- Begrenzung der möglichen Parkdauer in zentralen Lagen, um Dauerparker zu vermeiden bzw. einen höheren Umschlag zu erreichen
- Für Dauerparker bzw. Erwerbstätige können Stellplätze in begrenzter Anzahl zur Verfügung gestellt werden, ggf. gegen Gebühr/Miete
- Ausnahmen oder Begünstigungen können für E-Autos (an Ladestationen oder auch generell) angebracht sein, um die E-Mobilität als wichtigen Beitrag zum Lärm-, Emissions- und Klimaschutz zu fördern.
- Prüfung der Einrichtung von Bewohnerparken (Parkausweise)

Es ist zu beachten, dass Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung nur umsetzbar und wirksam sind, wenn diese auch kontrolliert werden können. Der Personalaufwand (Ordnungs- und Kontrollkräfte) ist bei allen Bewirtschaftungsmodellen einzukalkulieren.

**PARK  
2**

## Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen

### Beschreibung

- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung
- Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts

### Ziel

- Vorhalten einer angemessenen Anzahl an Parkplätzen mit jeweils angepasster Bewirtschaftung an den jeweiligen Standorten
- Vermeidung von Dauerparkern in der Innenstadt (Fußweg zum Ziel ist zumutbar), um bei den vorhandenen STP einen höheren Umschlag zu erreichen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt

### Umsetzungsschritte

- Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern

### Wirkung

- Steuerung des MIV
- Erhöhung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Reisezeiten, Kosten)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**PARK  
3**

## Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

Auf Grundlage der Empfehlungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW soll eine kommunale Stellplatzsatzung erstellt werden.

Die Stellplatzsatzung regelt, wie viele Stellplätze für Pkw und Fahrräder beim Neubau eines Gebäudes auf einem Grundstück oder in der unmittelbaren Nähe nachgewiesen werden müssen. Dabei hängt die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze von der Gebäudenutzung bzw. von der Zahl der Nutzer ab. Damit ist die Stellplatzsatzung ein bedeutendes Steuerungsinstrument zur Förderung der Mobilität.

In der Satzung sollten zudem geeignete Zonen festgelegt werden, für die im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren ein reduzierter Stellplatzschlüssel nachgewiesen werden kann. Dies kann genehmigt werden, indem z.B. auch das ÖPNV-Angebot sowie die Fuß- und Radwegeanbindung eines Bauvorhabens berücksichtigt werden.

Des Weiteren können mit Investoren bei Großvorhaben ggf. auch Sonderregelungen getroffen werden, z.B. bei Initiierung von Sharing-Angeboten oder dem Aufbau von Quartiersmobilstationen.

**PARK  
3**

## Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung

### Beschreibung

- Aufstellen einer kommunalen Stellplatzsatzung als Steuerungsinstrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität

### Ziel

- Steuerung des privaten und öffentlichen Parkraumangebots
- Schaffung von Kapazitäten für den Umweltverbund

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung
- Aufstellung und Einführung der Stellplatzsatzung
- Konsequente, fortlaufende Anwendung
- Kontinuierliche Aktualisierung und Anpassung auf städtische Mobilitätsziele und aktuelle Gegebenheiten

### Wirkung

- Langfristig positive Auswirkungen zur Reduzierung des MIV
- Platzgewinnung für andere Nutzungen
- Förderung von Alternativen zum MIV

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**PARK  
4**

## Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Die Zulassungszahlen von Elektro-Pkw steigen stetig und weiten sich zunehmend auch auf Wirtschafts- und Geschäftsverkehre aus. Damit entstehen weitere Bedarfe für E-Ladestationen („Stromtankstellen“) im Stadtgebiet von Erftstadt.

Neben dem eigentlichen Parkraumangebot wird zunehmend auch das Vorhandensein von ausreichend Ladesäulen, v.a. bei DC-Schnellladern (>50kW), wichtig bei der Standortwahl für Kunden und Besucher von Innenstädten.

Bedarfsgerechter Ausbau der **Ladeinfrastruktur** für Elektrofahrzeuge gemäß erstelltem städtischen Konzept  
(z.B. auch in Kombination mit Mobilstationen)

**PARK  
4**

## Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

### Beschreibung

- Erstellung eines umfangreichen Bedarfskonzeptes für E-Ladesäulen im Stadtgebiet von Erftstadt

### Ziel

- Feststellung des zu erwartenden Bedarfs and Lademöglichkeiten für E-Autos
- Perspektivische Errichtung von DC-Schnellladesäulen im Stadtgebiet (> 50kW)
- Förderung des privaten Ladesäulenausbaus

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Stadtwerke

### Umsetzungsschritte

- Konzepterstellung inkl. Bedarfsermittlung und Umsetzungsschritten

### Wirkung

- mittel- bis langfristige Substitution von Verbrennerfahrten mit Elektrofahrten im MIV (Verringerung von Feinstaub-, Lärm, und Klimabelastungen)

### Umsetzungszeitraum



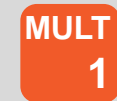
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



## Maßnahmenübersicht Fußverkehr & Schülerverkehr

### Fußverkehr

Der Fußverkehr erhält im Vergleich zum MIV, zum ÖPNV und zum Radverkehr den geringsten Finanzierungsanteil, obwohl er im Modal-Split 13 % ausmacht und häufig als Zubringer zu den anderen Verkehrsarten genutzt wird.

**Daher wird vorgeschlagen, ähnlich wie im Radverkehr, 1,00 EUR pro Einwohner und Jahr für Verbesserungen im Fußverkehr einzurichten.**

Dadurch sollen insbesondere Maßnahmen, wie die Herstellung der Barrierefreiheit, die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, aber auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Erftstadt für Fußgänger umgesetzt werden.

### Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist besonders relevant, da ein hoher Anteil der Nutzung des Umweltverbundes in jungen Jahren dazu führen kann, dass auch in späteren Jahren ein hoher Anteil den Umweltverbund weinternutzt, auch wenn die Nutzung des MIV prinzipiell möglich wäre. Durch strategisches Mobilitätsmanagement an Schulen können hier frühzeitig die Weichen gestellt werden.

FUSS  
1

Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung von Fußwegstandards

FUSS  
2

Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

FUSS  
3

Wegweisungssystem für den Fußverkehr

SCHÜ  
1

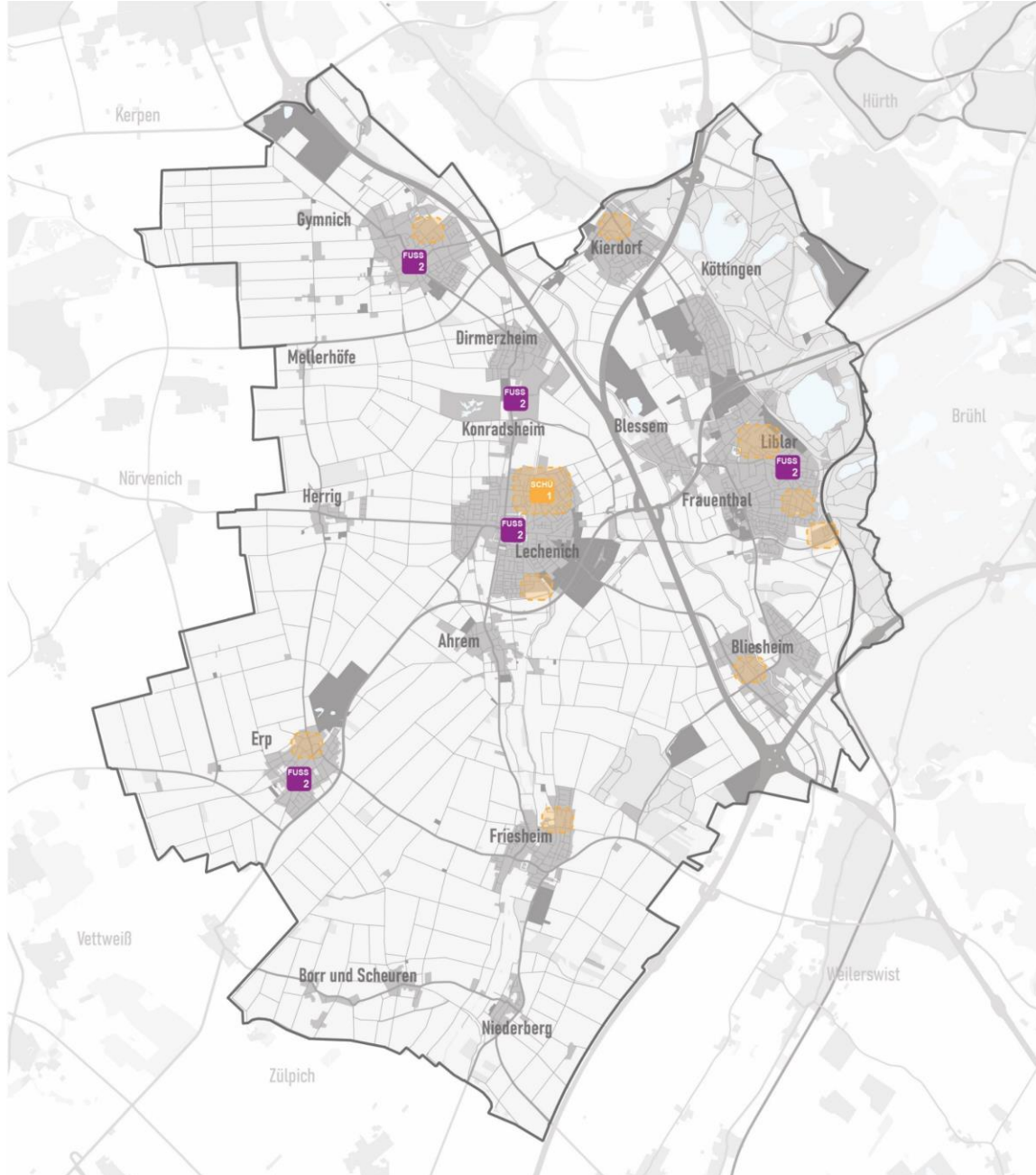
Mobilitätsmanagement an Schulen

SCHÜ  
2

Kontinuierliche Evaluierung des Schülerbusangebots



**Maßnahmen  
Fußverkehr &  
Schülerverkehr**



**FUSS  
1**

Fußgängerfreundliche Gestaltung von  
Straßenräumen...

**FUSS  
2**

Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

**FUSS  
3**

Wegweisungssystem für den Fußverkehr

**SCHÜ  
1**

Mobilitätsmanagement an Schulen

**SCHÜ  
2**

Kontinuierliche Evaluierung des  
Schülerbusangebots

**FUSS  
1**

## Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen

Die barrierefreie und sichere Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht fußgängerfreundliche Mobilität für alle und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege und Straßenräume.

Fußgänger sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z.B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

In Erftstadt wurden mit den Masterplänen für Lechenich und Liblar bereits verschiedene Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität auf den Weg gebracht (z.B. Umgestaltung Marktplatz Lechenich). Die Maßnahmen der Masterpläne sind daher weiterhin umzusetzen.

Die vorhandenen Gehwege sollten kontinuierlich auf Zustand und Beschaffenheit überprüft werden. Falls Mängel festgestellt werden, sollten diese nach Möglichkeit beseitigt oder vermindert werden, um eine bestmögliche Barrierefreiheit zu gewährleisten.

**FUSS  
1**

## Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung von Fußwegestandards

### Beschreibung

- Abbau von Barrieren im Straßenraum

### Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen und Angsträumen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Straßenbauaustträger, Behindertenverbände

### Umsetzungsschritte

- Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/Elemente zu berücksichtigen.
- Weitestgehend Freihaltung bestehender Gehwege vom Kfz-Verkehr
- Grundsätzlich ist bei Neubau/Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten
- Erstellung einer Umbauliste für einen definierten Zeitraum (bspw. 3 Jahre)

### Wirkung

- Verbesserung und Attraktivierung der Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

**SCHÜ  
1**

FUSS  
2

## Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

Querungsanlagen erleichtern Fußgängerinnen und Fußgängern die Querung der Fahrbahn. Hierbei gibt es verschiedene verkehrsrechtliche und bauliche Anlagen (z.B. Mittelinseln, Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege). Querungsanlagen sind erforderlich, wenn ein erhöhtes Querungsaufkommen vorliegt.

- Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RAST 06 der FGSV zu prüfen.
- Fußgängerüberwege kennzeichnen gemäß § 26 Absatz 1 der StVO einen geregelten Vorrang für Fußgänger:innen. Sie werden eingesetzt, wenn auf einer bedeutenden Fußwegeachse eine bequeme Querungsmöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden.
- Insbesondere an Lichtsignalanlagen sind die Schaltungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu überprüfen. An einigen LSA erfolgt eine Grünphase nur bei Betätigung der Signaltaste, oder die Grünphasen sind deutlich zu kurz. Problematisch ist es dann, wenn Autofahrende beim Rechtsabbiegen nicht mehr mit Fußgänger:innen rechnen.
- Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Fußgänger-Grünphase durchgängig ist.

Bereits bewilligte Förderung für 12 Standorte (Projekt "FGÜ-Konzept", in Liblar, Lechenich, Konradsheim, Gymnich, Erp, dazu Projekt Umbau des Knotenpunktes Bahnhofstr./Schlunkweg zu einem KVP mit umlaufenden FGÜ (ebenfalls zugesagte Förderung; Umsetzung 2024).

Künftig sollten zusätzliche Bedarfe regelmäßig geprüft und identifiziert werden.

FUSS  
2

## Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

### Beschreibung

- Errichtung und/oder Ausbau von fußgängerfreundlichen, barrierefreien und sicheren Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

### Ziel

- Schaffung und Stärkung von Fußwegeverbindungen, insb. an besonderen Einrichtungen und Zielen im Stadtgebiet
- Abbau von Hindernissen und Barrieren
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Straßenbauaustträger

### Umsetzungsschritte

- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen und den Standards entsprechend auszubauen

### Wirkung

- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Schaffung von Verbindungen und Abbau von (auch subjektiven) Barrieren

### Umsetzungszeitraum



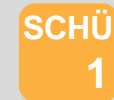
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**FUSS  
3**

## Wegweisungssystem für den Fußverkehr

Der Fußverkehr besitzt als „eigenständige Verkehrsart“ eigene Anforderungen. Diese müssen erfüllt sein, damit der Fußverkehr barrierefrei und attraktiv ist, so dass vor allem kurze Wege gut zu Fuß für alle Bevölkerungsgruppen zurückgelegt werden können. Neben der Straßenraumgestaltung ist die Dimensionierung von ausreichenden Gehwegbreiten und zum Beispiel deren Freihalten von Sondernutzungsansprüchen dafür ebenso notwendig wie die Einrichtung von kleinteiligen, zusammenhängenden Fußwegenetzen.

Auch einsehbar-überschaubare Wege sowie ein (ziel- und routenorientiertes) Wegweisungssystem für den Fußverkehr sind wichtig – nicht zuletzt deshalb, weil Fußgänger:innen besonders umwegempfindlich sind.

Dementsprechend sollte im Stadtgebiet ein möglichst engmaschiges Netz an Wegweisern mit Angaben der wichtigen Ziele und Einrichtungen geschaffen werden. Um den Fußverkehr weiter zu fördern, kann es verkehrspsychologisch sinnvoll sein, neben Meterangaben auch Gehminuten als Angabe zu führen.

In einem Wegweisungskonzept sollten die Standorte, sowie die gesamte Gestaltung der Beschilderung geplant werden.

**FUSS  
3**

## Wegweisungssystem für den Fußverkehr

### Beschreibung

- Einrichtung eines Wegweisungssystems für Fußgänger:innen mit Entfernungsangaben in Metern und/oder Minuten

### Ziel

- Sichere Nahbereichsmobilität für alle Personengruppen
- Barrierefreie Orientierung im Fußwegenetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis

### Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts
- Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens zur Beschilderung
- Kontinuierliche Pflege und Überprüfung des Wegweisungssystems

### Wirkung

- Steigerung des Fußverkehrsanteils
- Verbesserung der Orientierung

### Umsetzungszeitraum



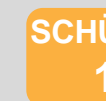
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**SCHÜ 1** **Mobilitätsmanagement an Schulen**

An den Schulen in Erftstadt wurde bereits ein umfassendes Konzept zum schulischen Mobilitätsmanagement eingeführt. Dieses beinhaltet u.a.:

1. ein ganzheitliches Schulwegekonzept
2. die Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Schulstandorten
3. die Initiierung und Konzeptionierung von Kampagnen, z.B. „Walking Bus“

Weiterhin sollten im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements weitere Schritte untersucht und fortgeführt werden:

- Bau einzelner Elterntaxihaltestellen (Hol- und Bringzonen) an Schulstandorten mit steuernder Wirkung
- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Zonen
- Sichere Gestaltung von Querungsstellen und Gehwegen mit hohem Schülerverkehrsanteil
- Grundlegende Überprüfung von Gefahrenstellen im Schulverkehr
- Ermittlung bedeutender Fußwege und Wegeverbindungen für den Schülerverkehr und Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist darüber hinaus die Mobilitätserziehung in der Schule:

- Aufzeigen von Mobilitätsalternativen zu der in den Familien vielfach einseitig vermittelten, kraftfahrzeugorientierten Mobilität.
- Ausbildung der Schülerinnen und Schüler, als auch entsprechende Weiterbildungen der Lehrer als Multiplikatoren

**SCHÜ 1** **Mobilitätsmanagement an Schulen**

**Beschreibung**

- Fortführung des Mobilitätsmanagements an Schulen

**Ziel**

- Frühe verkehrliche Erziehung
- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern, Jugendlichen und vor allem Eltern, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw an den Schulen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Erftstadt, Schulen, Polizei

**Umsetzungsschritte**

- Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten
- Aktualisierung des Schulwegekonzeptes

**Wirkung**

- kurzfristig geringe Wirkung, langfristig hohe Wirkung bei Verstetigung von Verhaltensmustern

**Umsetzungszeitraum**



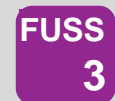
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:**



**SCHÜ  
2**

## Kontinuierliche Evaluierung des Schülerbusangebots

Das Schülerbusangebot unterliegt jährlichen (aufs Schuljahr bezogenen) Veränderungen der Nachfrage. Die Stadt Erftstadt sollte für jedes Schuljahr erneut eine Überprüfung des Schülerbusangebots durchführen, um etwaige Änderungen frühzeitig zu erkennen und das Angebot auf die veränderte Nachfrage rechtzeitig anzupassen.

**SCHÜ  
2**

## Kontinuierliche Evaluierung des Schülerbusangebots

### Beschreibung

- Kontinuierliche Prüfung der Nachfrage im Schülerverkehr turnusmäßig zu jedem Schuljahr

### Ziel

- Vorausschauende, nachfragegerechte Anpassung des Schülerbusangebots

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Schulen, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- Evaluierung des Schülerbusangebots
- Nachfrageprüfung anhand von Schulanmeldungen und Bedarfen
- Anpassung des Schülerbusangebots (jährlich)

### Wirkung

- Reibungsloser Ablauf des Schülerbusverkehrs

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

## Maßnahmenübersicht Mobilitätsmanagement

### Mobilitätsmanagement

Mobilitätsentwicklung ist nicht nur durch bauliche Maßnahmen zu erreichen, sondern bedingt flankierend auch den Einsatz von Strategien und Verfahren, welche langfristig ein verändertes Mobilitätsbewusstsein begünstigen können und die Nutzung und Akzeptanz von neuen Angeboten erst schaffen.

Auf kommunaler Ebene sollte dazu ein kontinuierliches Mobilitätsmanagement eingerichtet werden. Dafür ist im Idealfall eine Mobilitätsmanager:in zuständig, die die Themen des Mobilitätsmanagements, von der Öffentlichkeitsarbeit bis hin zur Organisation einzelner Arbeitsschritte, übernimmt und ressortübergreifend für alle Themen der Mobilität als Ansprechpartner:in fungiert.

MOB  
1

Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

MOB  
2

Betriebliches Mobilitätsmanagement

MOB  
3

Öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmarketing

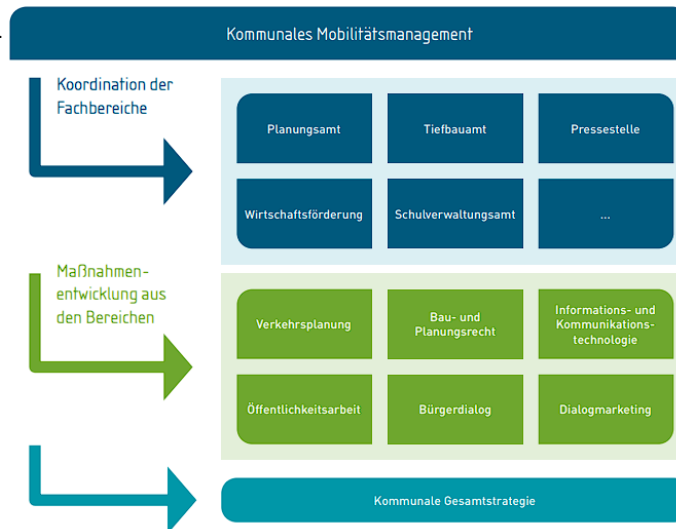
**MOB  
1**

## Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

In der Verwaltung der Stadt Erftstadt soll als Vorbildfunktion für Unternehmen und Betriebe vor Ort ein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt werden.

Für die Umsetzung dient der Handlungsrahmen zur Einführung des kommunalen Mobilitätsmanagements sowie das Handbuch kommunales Mobilitätsmanagement des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Dies setzt voraus, dass eine Mobilitätsmanager:in in der Verwaltung die einzelnen Maßnahmen zum kommunalen Mobilitätsmanagement aufstellt, initiiert und fachlich begleitet.

Die Maßnahmen umfassen sowohl eigene, als Vorbildfunktion wirkende Maßnahmen der verwaltungsinternen Mobilität (im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements), der ÖPNV-Förderung (JobTicket, Zuschüsse), als auch weitere Aspekte wie Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Bürgerbeteiligung.



Quelle: Handbuch kommunales Mobilitätsmanagement (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

**MOB  
1**

## Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

### Beschreibung

- Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- Nutzung der Vorbildfunktion der Stadtverwaltung beim Mobilitätsmanagement

### Ziel

- Vorbildfunktion der Stadt beim Thema nachhaltiger Mobilität
- Nachhaltige, umweltverträgliche betriebliche Mobilität in Verwaltung verankern

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Zukunftsnetz Mobilität NRW

### Umsetzungsschritte

- Konzepterstellung für ein kommunales Mobilitätsmanagement in der Verwaltung in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität (Verabschiedung eines „Handlungsrahmens Kommunales Mobilitätsmanagement“)
- Umsetzung von Maßnahmen durch eine Mobilitätsmanager:in

### Wirkung

- Reduzierung und Vermeidung von MIV-Wegen in der Verwaltung
- Förderung der individuellen Gesundheit am Arbeitsplatz

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:





MOB  
2

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Unternehmensführung zur Verfügung gestellt bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen werden.

Hierzu zählen u.a.:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads (JobRad)
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen für Dienstreisen im Stadtgebiet
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Beschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge (z.B. E-Autos) als Dienstwagen
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe zum Thema Mobilität

Mit ihrer Vorbildfunktion ist die Verwaltung dafür zuständig, Pilot-Betriebe und Pioniernutzer für ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu identifizieren und von einer Umsetzung zu überzeugen bzw. zu begleiten.

MOB  
2

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

- Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Nutzung der Vorbildfunktion der Stadtverwaltung beim Mobilitätsmanagement

### Ziel

- Nachhaltige, umweltverträgliche betriebliche Mobilität

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Erftstadt, Unternehmen vor Ort, Zukunftsnetz Mobilität NRW

### Umsetzungsschritte

- Konzepterarbeitung maßgeschneidert für den jeweiligen Betrieb (zunächst Verwaltung) in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität
- Umsetzung von Maßnahmen in Zusammenarbeit mit Betrieben

### Wirkung

- Reduzierung der MIV-Wege im Pendlerverkehr
- Vermeidung von MIV-Fahrten
- Förderung der individuellen Gesundheit am Arbeitsplatz

### Umsetzungszeitraum



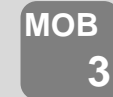
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:



**MOB  
3**

## Öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmarketing

Zentraler Baustein der Arbeit des Mobilitätsmanagers ist die öffentlichkeitswirksame Umsetzung von Maßnahmen und die entsprechende erfolgreiche Vermarktung ebendieser. Insbesondere im Bereich Verkehr und Mobilität müssen Maßnahmen in besonderem Maße kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden, damit diese auf möglichst hohe Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen.

**Teil des Mobilitätsmarketings sind u.a. folgende Inhalte:**

- Erstellung von Broschüren, Flyern und weiteren Printmedien zum Thema Mobilität
- Pflege von regelmäßigen Social-Media Posts und Online-Artikeln
- Regelmäßige Pressearbeit
- Teilnahme an öffentlichkeitswirksamen, politischen Kampagnen, z.B. Initiative Tempo 30, Klimaschutz, Treibhausgasreduktionen, Fahrradfreundliche Städte, usw. (vorbehaltlich politischer Zustimmung)
- Teilnahme an geförderten Aktionen, wie z.B. Fußverkehrschecks, „Stadtterrassen“ und Stadtmobiliar, Parking Days, usw.
- Teilnahme an kommunalen, regionalen und nationalen Aktionstagen/-wochen, z.B. Europäische Mobilitätswoche, Stadtradeln, Stadtfest, usw.

**MOB  
3**

## Öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmarketing

**Beschreibung**

- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Marketing durch die Mobilitätsmanager:in

**Ziel**

- Schaffung von Akzeptanz für Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität
- Präsenz des Themas Mobilität in der Stadtgesellschaft

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Erftstadt

**Umsetzungsschritte**

- Initiierung und Bewerbung für Kampagnen und Aktionen
- Kontinuierliche Presse- und Medienarbeit durch den Mobilitätsmanager

**Wirkung**

- Indirekte Wirkung durch Generierung von Aufmerksamkeit für Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:**





# 3 Monitoring & Controlling-Konzept

## Umsetzungskonzept

- Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren in den Umsetzungsprozess einzubinden.
- **Es ist zu empfehlen, den gemeinsamen Austausch und Dialog mit allen Akteuren beizubehalten und im regelmäßigen Turnus (je nach Aufgabe) zu verstetigen.**
- Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen unabdingbar zur sukzessiven Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes
- **Es ist zu empfehlen, der Stadtverwaltung einen jährlichen Etat im Haushalt zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs zur Verfügung zu stellen (Eigenanteil der Stadt) und personell auszustatten (Fördermittelakquise, Steuerung des Umsetzungsprozesses)**
- Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist eine gesellschaftliche Querschnittsaufgabe, bei der alle Akteure ressortübergreifend denken und handeln müssen.
- **Verankerung der Ziele des Mobilitätskonzeptes in der gesamtstädtischen Planung!**



### Umsetzungs- und Akteursebenen

#### Landesebene (Nordrhein-Westfalen)

- Land NRW (Fördermittel, Richtlinien, usw.)
- Straßen.NRW (Straßenbaulastträger)

#### regionale Ebene

- benachbarte Oberzentren (Köln / Bonn)
- Kreis Euskirchen
- VRS

#### Kreisebene (Rhein-Erft-Kreis)

- Kreis (Aufgabenträger, Straßenbaulastträger)
- Nachbarkommunen (Kerpen, Brühl, Hürth, Weilerswist, Zülpich, usw.)

#### Stadtebene

- Stadt- und Stadtteilpolitik
- Institutionen, Initiativen, Vereine, Unternehmen
- Bürgerinnen und Bürger

## Kommunikationsstrategie

- Kommunikation ist ein zentrales Planungselement, welches sich stetig neuen Bedingungen dynamisch anpassen muss. Die passende Kommunikation und Ansprache der Bevölkerung ist elementar, um die Bürger über Angebote zu informieren und Akzeptanz gegenüber Veränderungen und neuen Angeboten zu schaffen.

→ **Kommunikation sollte ebenfalls intern (innerhalb der Stadtverwaltung) ansetzen, da die Stadt hier eine Vorbildfunktion einnehmen kann.**

- Regelmäßige Kampagnen, Wettbewerbe und Aktionen, um das Thema präsent zu halten und Aufmerksamkeit in weiten Teilen der Bevölkerung zu schaffen.

→ **Aktionstage und Verkehrsexperimente sind probates Mittel, um öffentlichkeitswirksam zu zeigen, dass „etwas passiert“!**

- Einrichtung einer städtischen Webseite zum Mobilitätsmanagement
- Nutzung sozialer Medien
- Regelmäßige Vor-Ort-Veranstaltungen



**PARK(ING) DAY 2022**  
16. September 2022 - ab 13 Uhr - Innenstadt Gießen

Du hast zwei Liegestühle, Musikinstrumente oder Lust auf eine Kleidertauschparty auf einem Parkplatz? Dann melde dich bei uns (info@giessen.greenpeace.de), dann der Park(ing) Day wird nur mit Dir und anderen aktiven Menschen ein voller Erfolg!

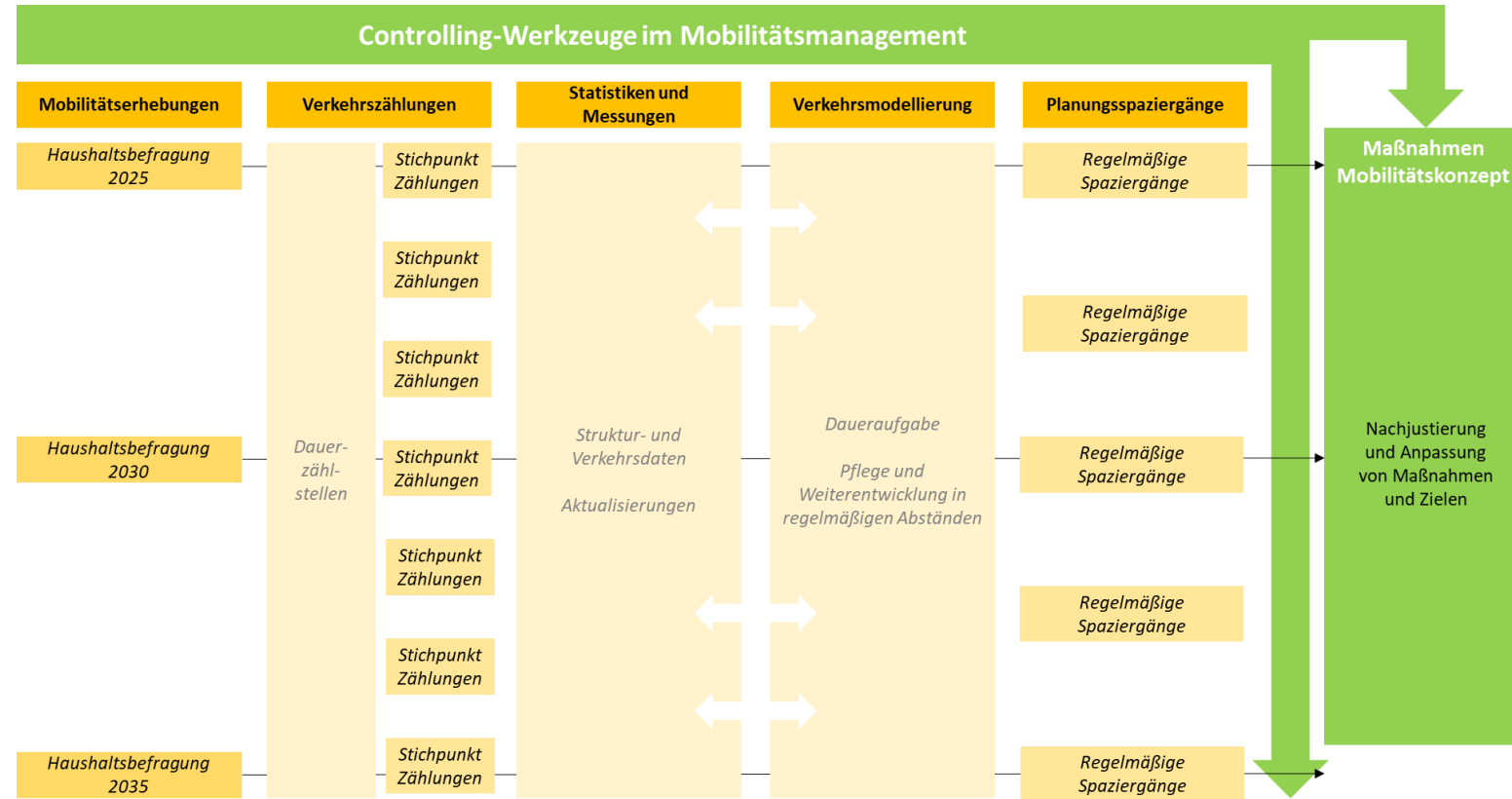
Bereits dabei: ADFC Gießen, Arbeitsloseninitiative Gießen e.V., Bunte Projekte, Greenpeace Gießen, Students For Future Gießen, Wolf Schreiber, uvm.



## Controlling-Werkzeuge

- Zur Wirkung und Kontrolle des Umsetzungsprozesses ist ein Evaluierungs- und Controlling-Konzept zu implementieren:

- Regelmäßige Mobilitätserhebungen**  
(Haushaltsbefragungen / Modal-Split-Erhebung)
- Verkehrszählungen**  
(Straßen, Knotenpunkte, Stellplätze, Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV-Fahrgastzählungen, usw.)
- Statistiken und Messungen**  
(Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdaten, Pkw-Zulassungen, Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsuntersuchungen im ÖPNV, Verkehrssicherheitsanalysen (Unfälle), usw.)
- Verkehrsmodellierung**  
(Pflege eines prognosefähigen Verkehrsmodells zur Berechnung und Beurteilung von Szenarien und Planfällen)
- Planungsspaziergänge und Vor-Ort-Begehungen**  
(Diskussion von Wirkungen von Maßnahmen vor Ort)



# 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!